



**Comitato economico e sociale europeo**

Bruxelles, 4 maggio 2007

## **ASSEMBLEA PLENARIA**

**25-26 APRILE 2007**

### **SINTESI DEI PARERI ADOTTATI**

**I pareri del CESE sono accessibili in versione integrale e nelle lingue ufficiali sul sito Internet del CESE al seguente indirizzo:**

**[http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries\\_plenaries/index\\_fr.asp](http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries_plenaries/index_fr.asp)**

La plenaria è stata caratterizzata dalla presenza di **Engelbert LÜTKE DALRUP**, sottosegretario federale tedesco ai Trasporti, all'edilizia e allo sviluppo urbano, che è intervenuto sui pareri esplorativi a nome della presidenza tedesca del Consiglio.

## 1. POLITICA DELL'OCCUPAZIONE

### • *Orientamenti per le politiche a favore dell'occupazione*

– **Relatrice:** O'NEILL (Attività diverse – UK)

– **Riferimenti:** COM(2006) 815 def. - 2006/0271 (CNS) – CESE 608/2007

– **Punti chiave:**

Ai sensi dell'articolo 128, paragrafo 2, del Trattato CE, se si vogliono mantenere per il 2007 gli attuali orientamenti in materia di occupazione occorre che essi siano confermati tramite una decisione adottata dal Consiglio previa consultazione del Parlamento europeo, del Comitato delle regioni e del Comitato economico e sociale europeo.

Il CESE:

- approva la proposta di mantenere per il 2007 gli orientamenti in materia di occupazione fissati nel quadro del periodo 2005-2007, purché si tengano presenti gli ambiti specifici in merito ai quali sono state espresse preoccupazioni e formulate raccomandazioni,
- raccomanda vivamente una diffusione ampia e tempestiva del calendario e della procedura da seguire a tutte le parti interessate, al fine di ottimizzare l'utilità del processo, basarsi sulla disponibilità dei partecipanti e coinvolgerli al massimo, dando loro anche il tempo sufficiente per reagire a livello dell'UE e a livello nazionale nella fase della definizione,
- raccomanda di dare maggiore risalto, nei nuovi orientamenti in materia di occupazione, all'inserimento delle persone con esigenze speciali, tramite la definizione di obiettivi concreti e un più ampio riconoscimento delle esigenze della politica sociale. Il Comitato sottolinea l'importanza della partecipazione, sin dalle primissime fasi, delle parti sociali e della società civile alla definizione degli orientamenti da parte della Commissione e la necessità di essere consultato sul documento finale,
- invita a fissare nei nuovi orientamenti obiettivi molto più ambiziosi e quantificabili che possano anche essere sottoposti ad un'analisi comparativa, e raccomanda che alla Commissione vengano conferite maggiori competenze di applicazione,
- raccomanda che in tutti gli Stati membri vengano messi a disposizione adeguati sistemi nel campo delle TIC per migliorare la raccolta dei dati e facilitare il monitoraggio e la valutazione sia da parte degli Stati membri che della Commissione,
- continua a raccomandare che i Programmi nazionali di riforma contengano indicazioni più concrete e definite di obiettivi, calendari, costi e disposizioni finanziarie.

- **Persone da contattare:** *Susanne Johansson e Anna Redstedt*  
(Tel.: 00 32 2 546 84 77 – e-mail: [susanne.johansson@eesc.europa.eu](mailto:susanne.johansson@eesc.europa.eu))  
(Tel.: 00 32 2 546 92 33 – e-mail: [anna.redstedt@eesc.europa.eu](mailto:anna.redstedt@eesc.europa.eu))

## 2. MERCATO DEI SERVIZI

- ***Servizi postali - Pieno completamento del mercato interno***

- **Relatore:** HENCKS (Lavoratori – LU)
- **Riferimenti:** COM(2006) 594 def. - 2006/0196 (COD) – CESE 614/2007
- **Punti chiave:**

I servizi postali rivestono un'importanza sociale ed economica considerevole per la coesione economica, sociale e territoriale e per l'attuazione della strategia di Lisbona. Essi hanno un'incidenza diretta sui legami sociali e sui diritti fondamentali dei cittadini, come pure sulla creazione di un tessuto sociale, sulla solidarietà tra i popoli e i territori, sulla competitività dell'economia europea e infine sullo sviluppo sostenibile.

Il problema principale relativo alla definizione di quest'ultima fase consiste nel definire la procedura da seguire per mantenere un settore postale efficiente e competitivo che continui ad offrire ai privati e alle imprese europei un servizio universale di alta qualità a prezzi accessibili, a tutto vantaggio della competitività dell'economia, delle esigenze dei cittadini (indipendentemente dalla loro posizione geografica, situazione finanziaria o da altre condizioni), dell'occupazione e dello sviluppo sostenibile.

Il CESE ritiene che gli elementi forniti dalla Commissione a sostegno del progetto non consentano di garantire con l'indispensabile sicurezza il finanziamento sostenibile del servizio universale in ciascuno degli Stati membri, in particolare quelli che versano in difficili condizioni di geografia fisica e antropica, e non possano quindi impedire oggi il finanziamento attraverso un settore riservato che ha già dimostrato la propria efficacia e la propria equità in numerosi Stati membri.

Date tutte le incertezze e i rischi che gravano su un'apertura totale del mercato postale, la scadenza dell'1.1.2009 appare irrealistica, tanto più che gli operatori postali operanti negli Stati che hanno aderito all'Unione nel 2004 non disporrebbero di tempo sufficiente per adeguarsi alle nuove condizioni.

Il CESE chiede pertanto che venga prorogata la direttiva attuale, che l'eventuale liberalizzazione completa del settore postale sia prevista per l'1.1.2012 e subordinata alla condizione che per allora vengano formulate, in stretta concertazione con tutte le parti interessate, proposte di finanziamento

credibili che apportino un valore aggiunto rispetto al settore riservato, e che siano inseriti nel servizio universale invii postali specifici effettuati dagli utenti non vedenti o ipovedenti e dalle loro organizzazioni o a loro destinati.

- **Persona da contattare:** *Agota Bazsik*  
(Tel.: 00 32 2 546 86 58 – e-mail: [agota.bazsik@eesc.europa.eu](mailto:agota.bazsik@eesc.europa.eu))

### 3. CONCORRENZA

- ***Relazione sulla politica di concorrenza (2005)***

- **Relatore:** GARAI (Attività diverse - HU)
- **Riferimenti:** SEC(2006) 761 def. – CESE 602/2007
- **Punti chiave:**

La politica di concorrenza e il diritto della concorrenza sono strumenti che consentono ai governi di stabilire delle regole di mercato eque e di garantirne l'applicazione attraverso disposizioni sostanziali e procedurali di diritto amministrativo.

Le distorsioni della concorrenza si ripercuotono negativamente sui lavoratori e sui consumatori, come anche sulle imprese e sull'economia in generale.

Il CESE ritiene che la nozione di "concorrenza" dovrebbe essere considerata in un senso ben più ampio, dal momento che nel lungo periodo gli interessi dei consumatori, dei lavoratori e delle piccole e medie imprese possono non coincidere con gli interessi immediati di una concorrenza "perfetta". Dalla relazione 2005 si evince che la DG COMP è ben consapevole di ogni aspetto essenziale della competizione economica interna ed esterna all'UE, nonché del compito di garantire la certezza giuridica in questo campo, tanto più che anche le autorità e i giudici nazionali competenti per la concorrenza possono applicare la giurisprudenza essenziale dell'UE.

- **Persona da contattare:** *Magdalena Bélařová-Carabin*  
(Tel.: 00 32 2 546 83 03 - e-mail: [magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu](mailto:magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu))

#### 4. POLITICA INDUSTRIALE

- ***Lo sviluppo della catena del valore e della catena di fornitura***

- **Relatore:** VAN IERSEL (Datori di lavoro - NL)
- **Correlatore:** GIBELLIERI (Lavoratori – IT)
- **Riferimenti:** Parere di iniziativa – CESE 599/2007
- **Punti chiave:**

Il Comitato esorta i responsabili politici a concentrare l'attenzione sul concetto di sviluppo della catena del valore e della catena di fornitura, o meglio su quello di industria organizzata in rete e interazione aziendale.

Questa situazione influisce sulle imprese in modo sostanzialmente diverso a seconda delle loro dimensioni e della loro posizione all'interno delle catene e delle reti di fornitura e dei settori in cui esse operano. In genere, le grandi imprese multinazionali occupano una buona posizione in questo processo. Per contro, i fornitori di dimensioni relative medio-piccole che intervengono in una fase iniziale o intermedia incontrano spesso degli ostacoli. Nel parere queste ultime imprese sono indicate da un'apposita sigla, I&I, che sta per "iniziali e intermedie" (*IIC: initial and intermediate companies*), poiché vengono definite tali non in base a dati aziendali misurabili (fatturato, numero di occupati, ecc.), bensì alla loro posizione all'interno delle catene del valore e di fornitura.

Tra queste imprese, quelle più innovative e creative assumono un'importanza decisiva nell'economia organizzata in rete. L'entità di questa evoluzione è così significativa da produrre un impatto considerevole non solo a livello microeconomico ma anche a quello macroeconomico. Il Comitato ritiene necessario migliorare l'ambiente in cui operano le imprese I&I. Il parere individua le principali sfide e avanza una serie di proposte d'intervento, per esempio:

- cambiare atteggiamento nei confronti delle imprese I&I,
- migliorare la cooperazione e la fiducia reciproca tra queste imprese,
- facilitare l'accesso ai finanziamenti,
- ridurre gli effetti di *lock-in/lock-out*,
- far rispettare i diritti di proprietà intellettuale,
- lottare contro le distorsioni della concorrenza utilizzando in modo coerente, più efficiente e tempestivo gli strumenti di difesa commerciale dell'UE per evitare le importazioni sleali,
- promuovere le competenze specialistiche e lo spirito imprenditoriale,
- attirare nelle imprese I&I giovani qualificati, soprattutto nei diversi rami dell'ingegneria,
- attuare la nuova politica industriale europea, in particolare il suo approccio settoriale,

- fare un uso ottimale del 7PQ,
- adottare una normativa mirata e ridurre la burocrazia.

Bisognerebbe fare molto di più per accrescere la consapevolezza del ruolo svolto dalle imprese I&I nei processi di trasformazione industriale e di globalizzazione. Per attuare alcune o ognuna delle proposte elencate sopra, le imprese devono soddisfare una serie di prerequisiti, i responsabili politici devono realizzarne altri, mentre altri prerequisiti vanno soddisfatti da entrambi. In ogni caso, qualsiasi iniziativa di attuazione deve essere effettuata in stretta collaborazione con tutte le parti direttamente interessate.

- **Persona da contattare:** *José Miguel Cólera Rodríguez*  
(Tel.: 00 32 2 546 9629 – e-mail: [josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu](mailto:josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu))

## 5. TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

- ***Aree metropolitane e trasporti***

- **Relatore:** RIBBE (Attività diverse - DE)
- **Riferimenti:** parere esplorativo - CESE 615/2007
- **Punti chiave:**

Il CESE osserva con grande preoccupazione il forte calo dell'incidenza del trasporto pubblico a breve distanza di passeggeri sul volume totale dei trasporti urbani, che, nel complesso, appare in forte crescita. Tale calo non si limita all'UE a 15, ma riguarda anche i nuovi Stati membri, dove procede con grande rapidità.

La pressione sempre più forte che il traffico, soprattutto quello automobilistico, esercita sulle città, provoca numerosi problemi, per la maggior parte ancora irrisolti. Per invertire questa tendenza è pertanto necessaria un'azione concertata da parte della Commissione, degli Stati membri e dei comuni.

Per migliorare la qualità della vita e la tutela dell'ambiente nelle città, nonché per conseguire gli obiettivi di tutela del clima e per migliorare l'efficienza energetica, il CESE ritiene necessario intervenire su due piani: in primo luogo impedire che si generi traffico, come presupposto principale di qualsiasi politica di pianificazione urbanistica e dei trasporti, e in secondo luogo, soddisfare - o essere in grado di soddisfare - le necessità di mobilità quanto più possibile attraverso modi di trasporto rispettosi dell'ambiente (trasporto pubblico urbano, spostamenti in bicicletta o a piedi).

Le città devono rimanere vivibili, non può esistere una città fatta per l'automobile. I tempi in cui si potevano sostenere contemporaneamente tutti i modi di trasporto sono finiti, non essendovi più né fondi né spazio sufficienti.

In futuro, la pianificazione urbana ed edilizia effettuata dagli enti locali dovrà impedire l'ulteriore espansione urbana incontrollata e la separazione funzionale delle diverse zone della città, al fine di evitare di generare nuovo traffico.

Il Comitato vede quindi nel potenziamento dei servizi di trasporto pubblico un importante campo d'azione per la Commissione, il Parlamento europeo, i governi regionali e i comuni, per diversi motivi: la necessità di salvaguardare la salute e l'ambiente, quella di garantire una mobilità di base e quella di garantire servizi sociali essenziali a tutti i gruppi della popolazione, in particolare i portatori di handicap.

Il CESE raccomanda alla Commissione, al Consiglio e in particolare al Comitato delle regioni di effettuare uno studio che analizzi i fattori che hanno permesso ad alcune città di ottenere risultati positivi nello sviluppo di un sistema di trasporto urbano sostenibile, mentre in molte altre continuano a manifestarsi sviluppi negativi.

- **Persona da contattare:** *Sven Dammann*  
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@esc.europa.eu](mailto:sven.dammann@esc.europa.eu))
- **Promozione del trasporto ciclistico transfrontaliero**
- **Relatore generale:** SIMONS (Datori di lavoro - NL)
- **Riferimenti:** parere esplorativo - CESE 616/2007
- **Persona da contattare:** *Sven Dammann*  
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@esc.europa.eu](mailto:sven.dammann@esc.europa.eu))

- ***Verso una politica marittima dell'Unione (Libro verde)***

- **Relatrice:** BREDIMA-SAVOPOULOU (Datori di lavoro - EL)
- **Correlatori:** CHAGAS (Lavoratori – PT)  
NILSSON (Attività diverse - SE)
- **Riferimenti:** COM(2006) 275 def. – CESE 609/2007
- **Punti chiave:**

Negli obiettivi strategici per il periodo 2005-2009, la Commissione europea ha sottolineato "la particolare esigenza di una politica marittima globale tesa a sviluppare in maniera ecologicamente sostenibile un'economia marittima prospera". Sulla base della comunicazione del 2 marzo 2005, essa ha deciso che il primo passo al fine di attuare questa politica marittima globale dell'Unione europea doveva consistere in un Libro verde sulla futura politica marittima dell'UE.

Il CESE appoggia la maggior parte delle proposte contenute nel Libro verde (in particolare quelle riguardanti la pesca, i porti, la cantieristica navale, il trasporto marittimo, le regioni costiere, l'energia offshore, la R&S, l'ambiente, il turismo e la biotecnologia "blu"), fatte salve alcune osservazioni specifiche. Il Comitato approva il riconoscimento nel Libro verde del carattere internazionale del trasporto marittimo e della conseguente necessità di regole condivise a livello mondiale. L'UE deve intervenire con azioni positive per rovesciare l'immagine negativa che l'opinione pubblica ha del trasporto marittimo e far sì che il contributo del trasporto marittimo e dei lavoratori marittimi alla società sia debitamente apprezzato.

I *cluster* marittimi dovrebbero occupare una posizione centrale nella futura politica marittima dell'Unione. Il CESE ritiene che l'UE debba commissionare uno studio volto a definire e comparare i *cluster* europei con quelli di altre zone del mondo. Una politica marittima integrata deve porsi come obiettivo centrale il potenziamento degli investimenti nell'istruzione e nella formazione marittima per poter garantire servizi sicuri, efficienti e di elevata qualità. Inoltre, il CESE nota che pescatori e lavoratori marittimi sono esclusi da molti aspetti della legislazione sociale europea (ad esempio, le direttive sui licenziamenti collettivi, sui trasferimenti di imprese, sull'informazione e la consultazione dei lavoratori e sul distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi). Invita perciò la Commissione a riconsiderare tale esclusione in stretta concertazione con le parti sociali.

Il CESE osserva che, in mancanza di un migliore combustibile di bordo, l'industria marittima è costretta a utilizzare il gasolio di pessima qualità prodotto dalle raffinerie. Invita perciò la Commissione a esaminare la qualità dei combustibili di bordo per contribuire a una svolta sulla questione delle emissioni atmosferiche prodotte dalle navi.



Il CESE raccomanda fortemente la creazione di "Stati costieri di qualità", che sono l'anello mancante della catena della qualità. Questo concetto dovrebbe essere discusso dall'UE in seno all'OMI al fine di mettere a punto criteri misurabili per valutare le prestazioni degli Stati costieri.

- **Persona da contattare:** *Maria José Lopez Grancha*  
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

- ***Politica portuale comune nell'UE***

- **Relatore:** SIMONS (Datori di lavoro - NL)
- **Riferimenti:** Parere di iniziativa - CESE 610/2007
- **Punti chiave:**

Benché il Parlamento europeo abbia già due volte respinto le proposte della Commissione in materia di porti, l'interesse per l'adozione di disposizioni normative a livello comunitario è ancora molto vivo. Un quadro normativo a livello europeo è necessario per far sì che i porti si sviluppino in maniera più coerente. La concorrenza tra i porti, il quadro finanziario del loro funzionamento, la loro capacità, la necessità di procedure rapide che ne permettano l'estensione, le norme ambientali e la creazione di condizioni di concorrenza eque restano argomenti ricorrenti nelle discussioni con le organizzazioni portuali. Inoltre nel settore dei trasporti i porti continuano ad essere le sole infrastrutture non coperte da una legislazione europea specifica.

L'Unione europea può favorire livelli elevati di affidabilità e sicurezza nei porti europei offrendo un adeguato sostegno (finanziario) ai programmi d'istruzione e di formazione e assicurando l'effettiva applicazione della legislazione vigente in materia di sicurezza. L'UE può inoltre incoraggiare i giovani a impegnarsi in una carriera professionale nei porti adottando interventi analoghi a quelli intrapresi a favore della navigazione marittima. Una formazione nautica di alto livello contribuirà a garantire in futuro un numero sufficiente di ottimi piloti, capitani di porto e altri operatori professionali del settore portuale.

Un dibattito di fondo sullo sviluppo sostenibile dei porti è vitale per la definizione di una politica portuale europea. I porti hanno la notevole responsabilità di raggiungere elevati standard ambientali e dovrebbero essere incoraggiati a compiere ulteriori investimenti in questo campo. Nel frattempo tuttavia è risultato chiaro che i problemi sono imputabili in larga misura anche all'ambiguità della legislazione ambientale dell'UE. Occorrerà un esame più approfondito per stabilire se programmi di assetto territoriale possano contribuire a creare una maggiore certezza giuridica e maggiori opportunità di sviluppo portuale.

Una politica portuale europea non presuppone necessariamente una nuova produzione legislativa. In particolare, la cosiddetta *soft law* può costituire un'alternativa valida sia alla legislazione sia ad un approccio caso per caso. In linea generale, una politica portuale europea dovrebbe astenersi da

un interventismo inutile, concentrandosi invece sui seguenti punti: a) applicare le norme del Trattato laddove necessario, b) assicurare che i porti adempiano adeguatamente al loro ruolo pubblico, c) incoraggiare comportamenti attenti al mercato e d) promuovere un'immagine pubblica positiva del settore. Ove necessario occorrerà rivedere quegli aspetti della vigente legislazione dell'UE che ostacolano lo sviluppo sano e sostenibile dei porti marittimi.

- **Persona da contattare:** *Maria José Lopez Grancha*  
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

- ***Logistica delle merci - mobilità sostenibile***

- **Relatore:** BARBADILLO LÓPEZ (Datori di lavoro - ES)
- **Riferimenti:** COM(2006) 336 def. - CESE 611/2007
- **Punti chiave:**

I trasporti fanno parte integrante della catena logistica dell'approvvigionamento. L'approccio della Commissione, che si concentra sulla logistica nel trasporto merci e interessa tutti i modi di trasporto, riguarda un'ampia varietà di settori. Un settore dei trasporti efficiente è un requisito indispensabile per il mantenimento e il rafforzamento della competitività dell'Europa. È necessaria una gestione moderna dei complessi flussi di trasporto per raggiungere un grado elevato di efficacia e realizzare la cooperazione tra i differenti modi.

La logistica riveste un ruolo essenziale ai fini di una mobilità sostenibile. La logistica dei trasporti esige lavoratori e gestori competenti e ben preparati, con una formazione specifica e in grado di rispettare le norme di sicurezza e salute; per questo motivo si dovranno concepire piani di formazione, sia di base che superiore, in logistica con la partecipazione attiva delle parti sociali.

I trasporti sono responsabili di un consumo rilevante di combustibili fossili ed è quindi prioritario ridurre la dipendenza da tali combustibili, diminuendo le emissioni di CO<sub>2</sub>. A tal fine occorre elaborare un programma specifico di ricerca, sviluppo e innovazione nel settore dei trasporti, adeguatamente finanziato e in grado di aumentare il ricorso ad energie alternative; bisogna inoltre applicare, specialmente in campo fiscale, una politica di differenziazione che favorisca l'adozione e l'impiego di nuove tecnologie rispettose dell'ambiente.

Le nuove tecnologie, e in special modo il sistema di navigazione satellitare Galileo, dovrebbero essere interoperabili in tutta l'UE e accessibili alle PMI. Le attività di ricerca, sviluppo e innovazione devono costituire una priorità del Settimo programma quadro, perché l'innovazione tecnologica può aprire nuove prospettive al settore.

I parametri di qualità e gli sportelli unici amministrativi contribuiranno allo sviluppo della logistica dei trasporti nell'UE, giacché da un lato la misurazione della qualità a livello europeo

permetterà di valutare più uniformemente l'efficienza della logistica, e dall'altro l'esecuzione coordinata e unificata delle formalità amministrative snellerà le procedure doganali.

Per realizzare gli obiettivi che ci si è prefissi è indispensabile la partecipazione di tutti i modi di trasporto all'elaborazione del futuro piano di azione della Commissione.

- **Persona da contattare:** *Maria José Lopez Grancha*  
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

- ***Trasporto marittimo a corto raggio - revisione intermedia***

- **Relatore:** CHAGAS (Lavoratori – PT)
- **Riferimenti:** COM(2006) 380 def. – CESE 612/2007
- **Punti chiave:**

Il CESE ha più volte sostenuto le misure volte a promuovere lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, in considerazione del suo potenziale di crescita (creazione di posti di lavoro) e come opzione alternativa ad altri modi di trasporto meno rispettosi dell'ambiente, perché contribuisce alla riduzione della congestione del traffico, degli incidenti e dell'inquinamento acustico e atmosferico.

Nel parere in merito al programma presentato nel 2003 il CESE ha sottolineato la necessità di valorizzare il ruolo dei corrispondenti (*focal points*) in quanto elementi di contatto col settore in grado di facilitare l'integrazione in un sistema logistico multimodale. Il CESE invita gli Stati membri e le parti sociali ad adoperarsi maggiormente per lo sviluppo della rete dei corrispondenti.

È urgente che la Commissione e gli Stati membri si assumano la responsabilità di creare le condizioni per lo sviluppo dei diversi modi di trasporto, non solo garantendo le infrastrutture per agevolare l'intermodalità ma anche ovviando alla mancanza di una vera cooperazione complementare, nel senso di una sostenibilità non solo economica ma anche sociale e ambientale, lacuna che il settore non ha saputo colmare.

Per quanto concerne le azioni proposte nel programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio, adottato nel 2003, il CESE prende atto dei progressi realizzati e chiede una rapida attuazione delle altre azioni previste, in particolare l'eliminazione degli ostacoli individuati. Lo sviluppo dei corrispondenti e l'estensione della loro sfera d'azione in modo da incorporare la multimodalità terrestre e la logistica connessa, possono contribuire al raggiungimento dei risultati auspicati.

A parere del CESE la comunicazione in esame dovrebbe far riferimento alla creazione di uno "spazio marittimo comune comunitario", passo che potrebbe contribuire in modo decisivo a dare al trasporto marittimo a corto raggio un posto di rilievo nel trasporto di merci intracomunitario. È del tutto ragionevole che il traffico marittimo tra porti comunitari cominci a essere trattato come traffico interno e non internazionale, con vantaggi evidenti in termini di semplificazione delle procedure doganali.

- **Persona da contattare:** *Sven Dammann*  
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@eesc.europa.eu](mailto:sven.dammann@eesc.europa.eu))

- ***Sicurezza delle infrastrutture stradali***

- **Relatore:** SIMONS (Datori di lavoro - NL)
- **Riferimenti:** COM(2006) 569 def. - 2006/0182 (COD) – CESE 613/2007
- **Punti chiave:**

Il Comitato accoglie con favore l'iniziativa della Commissione intesa a dare corpo al terzo pilastro della politica di sicurezza dei trasporti, cioè la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Accanto alle misure focalizzate sui conducenti e a quelle volte a migliorare la sicurezza dei veicoli, la proposta di direttiva mira ad aggiungere dei provvedimenti che integrino la sicurezza in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento delle infrastrutture stradali nella rete transeuropea (TEN). Sotto il profilo della sicurezza stradale, tutti questi aspetti rivestono pari importanza.

Pur essendo consapevole del fatto che i provvedimenti relativi alle infrastrutture, laddove queste ultime siano già ben sviluppate, avranno generalmente un impatto inferiore rispetto a quello dei provvedimenti relativi ai conducenti o ai veicoli, il Comitato è convinto della necessità di usare, anche in questo campo, tutti i mezzi disponibili per migliorare la sicurezza dei trasporti e per ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali.

Secondo il Comitato, le misure proposte per il terzo pilastro della politica di sicurezza dei trasporti non dovrebbero limitarsi alla rete stradale TEN degli Stati membri: esse dovrebbero invece essere estese a tutti i collegamenti stradali nelle zone extraurbane dove si constatano numerosi incidenti. Visto che l'obiettivo è quello di ridurre quanto più possibile il numero delle vittime di incidenti, e appurato che i risultati migliori in tal senso (riducendo ad esempio il numero annuale delle vittime non già di 600, bensì di 1.300 unità) si otterrebbero proprio sulle infrastrutture stradali diverse dalle TEN, ci si aspetterebbe che la Commissione prestasse un'attenzione di gran lunga maggiore a questo aspetto. Secondo il Comitato, l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c), del Trattato CE offre una base adeguata al riguardo.

Il Comitato invita quindi gli Stati membri ad accettare l'estensione del campo d'applicazione della proposta a tutte le strade extraurbane.

Visto l'obiettivo della Commissione di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime di incidenti mortali rispetto al 2000, il Comitato ritiene necessario che essa ricorra ad uno strumento giuridico più vincolante di una semplice direttiva, le cui disposizioni vengano rispettate da tutte le parti in causa, pubbliche e private.

- **Persona da contattare:** *Sven Dammann*  
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@eesc.europa.eu](mailto:sven.dammann@eesc.europa.eu))

## 6. GESTIONE DEL TERRITORIO

- ***Le aree metropolitane europee***

- **Relatore:** VAN IERSEL (Datori di lavoro - NL)
- **Riferimenti:** parere esplorativo – CESE 600/2007
- **Punti chiave:**

Il parere costituisce il seguito del parere ECO/120 sul tema *Le aree metropolitane europee: implicazioni socioeconomiche per il futuro dell'Unione*<sup>1</sup>. I due pareri costituiscono un insieme coerente.

In questi ultimi 50 anni lo spazio europeo è cambiato e la globalizzazione sta accelerando tali trasformazioni con conseguenze notevoli per quei centri di gravità dell'Europa che sono le aree metropolitane. Queste sono nella posizione ideale per far fronte alle sfide e cogliere appieno le opportunità che derivano dai cambiamenti.

Il CESE auspica che la Commissione prepari un Libro verde sulle aree metropolitane come complemento dell'Agenda territoriale e degli Orientamenti strategici per la coesione allo scopo di stimolare il dibattito europeo sulla base di un'analisi obiettiva.

Il CESE ritiene che un dibattito meglio strutturato su e tra le aree metropolitane europee contribuirebbe a incoraggiarle ad attuare loro stesse efficacemente l'agenda di Lisbona e di Göteborg, fatto che potrebbe riflettersi nei Programmi nazionali di riforma.

Il Comitato constata nuovamente la mancanza di dati socioeconomici e ambientali comparabili su scala europea riguardo alle aree metropolitane. Reputa che un monitoraggio annuale dei risultati

---

<sup>1</sup> GU C 302 del 7.12.2004, pag. 101.

delle regioni metropolitane europee dal punto di vista economico, sociale e ambientale, come si dovrebbe fare a livello europeo e nazionale, sia uno strumento necessario per conoscere più a fondo la situazione di ciascuna di tali regioni e mobilitare maggiormente i soggetti metropolitani interessati.

Il CESE giudica necessario che la Commissione adotti una decisione politica che incarichi Eurostat di produrre ogni anno dati affidabili e comparabili su tutte le aree metropolitane dell'Unione europea, assegnandogli stanziamenti supplementari che gli consentano di assolvere questa sua nuova funzione.

- **Persona da contattare:** *Alberto Allende*  
(Tel.: 00 32 2 546 96 79 – e-mail: [alberto.allende@eesc.europa.eu](mailto:alberto.allende@eesc.europa.eu))

- **Agenda territoriale**

- **Relatore:** PARIZA CASTAÑOS (Lavoratori - ES)
- **Riferimenti:** parere esplorativo - CESE 601/2007
- **Punti chiave:**

Il 7 novembre 2006 il ministero dei Trasporti, dei lavori pubblici e dell'urbanistica della Repubblica federale di Germania, a nome della futura presidenza tedesca, ha chiesto al Comitato economico e sociale europeo di elaborare un **parere esplorativo sul tema *L'agenda territoriale***.

**L'agenda territoriale** costituisce un **quadro strategico** che stabilisce le priorità per lo sviluppo territoriale dell'Unione europea. Contribuisce alla crescita economica e allo sviluppo sostenibile grazie al rafforzamento della **coesione territoriale**. Questa può essere definita come la capacità della politica di coesione di adattarsi alle necessità e caratteristiche specifiche delle sfide e delle opportunità geografiche, pervenendo ad uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile.

Per tutte le questioni riguardanti il territorio, il valore aggiunto di un approccio europeo comune è irrinunciabile. In base all'esperienza acquisita negli ultimi decenni e alla necessità di tener conto della dimensione territoriale dell'integrazione europea, si richiede una progressiva "comunitarizzazione" delle politiche che si riflettono sull'approccio generale al territorio europeo.

Il CESE considera che le discussioni in seno al Consiglio sul tema dell'Agenda territoriale dovrebbero dar luogo a decisioni politiche più precise; a tal fine è però necessario un maggior coinvolgimento della Commissione europea, che si trova nella situazione migliore per garantire la compatibilità dei differenti approcci dell'Unione europea in materia di coesione territoriale.

L'obiettivo della coesione territoriale a livello dell'UE impone alla Commissione di dotarsi di un servizio specifico ed efficace, per analizzare la situazione e produrre quindi una diagnosi e delle

proposte politiche che dimostrino il valore aggiunto di un approccio europeo alla coesione territoriale.

Il Comitato invita pertanto la Commissione a proporre al Consiglio di proseguire l'integrazione dell'agenda territoriale sulla base delle disposizioni giuridiche attuali.

- **Persona da contattare:** *Alberto Allende*  
(Tel.: 00 32 2 546 96 79 – e-mail: [alberto.allende@eesc.europa.eu](mailto:alberto.allende@eesc.europa.eu))

## 7. PROTEZIONE DELL'AMBIENTE E DEGLI ANIMALI

- ***Strategia tematica per la protezione del suolo***

- **Relatore:** NILSSON (Attività diverse - SE)
- **Riferimenti:** COM(2006) 232 def. - 2006/0086 (COD) – CESE 603/2007
- **Punti chiave:**

Il CESE accoglie con favore la strategia tematica per la protezione del suolo a livello comunitario ed è, in linea di principio, favorevole all'istituzione di una direttiva quadro.

Il CESE sottolinea che:

- la strategia dell'Unione deve essere incentrata sulle zone che presentano i problemi più gravi e in cui i terreni coltivabili sono maggiormente minacciati, ad esempio in caso di modifiche nell'utilizzo dei suoli, di siti industriali contaminati e di impermeabilizzazione del suolo,
- la strategia europea deve rispettare il principio di sussidiarietà,
- i costi derivanti dal degrado del suolo devono essere sostenuti da coloro che causano il danno, qualora ciò sia proporzionato, e non a priori dagli utilizzatori dei terreni. Se il ricorso allo strumento della direttiva quadro è motivato dall'intenzione di stabilire una base comune, il livello di ambizione degli Stati membri deve essere simile per evitare che la concorrenza risulti falsata,
- le colture agricole e silvicole basate su pratiche agricole corrette consentono di salvaguardare e migliorare la capacità del suolo.

Il CESE critica aspramente il fatto che la Commissione non abbia ancora presentato una proposta aggiornata per la nuova direttiva riveduta sui fanghi di depurazione ed esorta la Commissione a presentarla al più presto, dato che si tratta di uno degli elementi principali ai fini della protezione dei suoli agricoli e della limitazione dell'inquinamento da sostanze nocive.

Il CESE fa presente che una politica settoriale formulata a livello nazionale, in linea con l'articolo 3, non deve falsare la concorrenza tra gli Stati membri.

A giudizio del Comitato, la creazione di un comitato indipendente di esperti provenienti dal settore pubblico e da quello privato potrebbe agevolare l'attuazione della strategia per la protezione del suolo.

- **Persona da contattare:** *Eleonora Di Nicolantonio*  
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))

- ***Sostenibilità della pesca***

- **Relatore:** SARRÓ IPARRAGUIRRE (Attività diverse - ES)

- **Riferimenti:** COM(2006) 360 def. – CESE 605/2007

- **Persona da contattare:** *Arturo Iñiguez Yuste*  
(Tel.: 00 32 2 546 87 68 – e-mail: [arturo.iniguez@eesc.europa.eu](mailto:arturo.iniguez@eesc.europa.eu))

- ***Divieto di commercializzare pellicce di cane e di gatto***

- **Relatore:** RETUREAU (Lavoratori – FR)

- **Riferimenti:** COM(2006) 684 def. - 2006/0236 (COD) – CESE 606/2007

- **Persona da contattare:** *Eleonora Di Nicolantonio*  
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))

- ***Esportazione e stoccaggio/mercurio metallico***

- **Relatore:** OSBORN (Attività diverse - UK)

- **Riferimenti:** COM(2006) 636 def. - 2006/0206 (COD) – CESE 607/2007

- **Persona da contattare:** *Filipa Pimentel*  
(Tel.: 00 32 546 84 44 – e-mail: [filipa.pimentel@eesc.europa.eu](mailto:filipa.pimentel@eesc.europa.eu))



## 8. SICUREZZA ALIMENTARE

- *Additivi, enzimi e aromi alimentari – procedura uniforme di autorizzazione*
    - **Relatore:** PEZZINI (Datori di lavoro - IT)
    - **Riferimenti:** COM(2006) 423-425-427-428 def. - 2006/0143/0144/0147/0145 (COD) - CESE 604/2007
    - **Persona da contattare:** *Eleonora Di Nicolantonio*  
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))
-