affermando che lo stabilimento di una compagnia di assicurazione (agenzia o succursale) deve godere degli stessi diritti delle compagnie nazionali svizzere e che tale norma si estende alle attività collegate con l'esercizio dell'assicurazione in senso stretto, quali investimenti, parità di trattamento fiscale, ecc. (vedi articolo 4 dell'accordo).

2.2.2. In considerazione delle garanzie offerte dalla Svizzera sul piano finanziario, non solo le compagnie elvetiche, ma soprattutto alcune compagnie con sede negli Stati membri della CEE, potrebbero essere interessate a depositare su tale territorio somme notevoli (in particolare il patrimonio disponibile che serve come margine di solvibilità) privando in tal modo gli Stati membri di risorse finanziarie attualmente destinate alle rispettive economie nazionali.

È lecito peraltro chiedersi se l'applicazione dell'accordo proposto non possa avere alcune conseguenze negative sul livello dell'occupazione nella Comunità.

2.2.3. È inoltre fuori dubbio che l'esistenza di monopoli cantonali che sottraggono agli assicuratori una grossa fetta del mercato dell'assicurazione incendio rappresenta un problema delicato a danno delle compagnie della Comunità. Di fatto l'esistenza di tali monopoli, che comprendono quasi tutto il territorio elvetico, crea uno squilibrio per il quale non esiste attualmente alcun tipo di compenso. Comunque, in virtù della costituzione svizzera, la definizione di tali monopoli cantonali non è di competenza federale, ed è impensabile che la Comunità possa ottenere la modifica della costituzione.

2.3. Non va dimenticato che le direttive comunitarie possono evolvere. Le future modifiche e aggiunte incideranno direttamente sugli accordi stipulati con paesi terzi. Qualsiasi accordo deve pertanto prevedere adeguate disposizioni di revisione per tener conto delle nuove situazioni. L'accordo in esame prevede certo una procedura di revisione (articolo 38), ma rimane un problema importante, soprattutto perché il Consiglio non ha ancora approvato la proposta di seconda direttiva concernente le assicurazioni dirette diverse da quella sulla vita, che modifica la direttiva del 1973 e disciplina la libera prestazione dei servizi. A titolo esemplificativo si può citare il controllo esistente sulle condizioni generali e particolari delle polizze e delle tariffe.

2.4. Affinché possa funzionare in modo soddisfacente per le parti contraenti, l'accordo deve contare su un'efficiente collaborazione tra le autorità di controllo dei paesi firmatari.

Per garantire la giusta applicazione e un funzionamento armonioso dell'accordo, è opportuno che le modalità di tale collaborazione vengano precisate nell'accordo stesso.

3. In assenza di risposte soddisfacenti a tutti questi problemi fondamentali, il Comitato ritiene prematura la ratifica di tale accordo.

Fatto a Bruxelles, il 26 ottobre 1983.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
François CEYRAC

Parere in merito ad una proposta di regolamento del Consiglio relativo alla concessione di un sostegno finanziario nel quadro di un programma pluriennale di infrastrutture di trasporto

Il testo che ha formato oggetto della consultazione non è stato ancora pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 25 agosto 1983 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera c), del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 211ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 26 e 27 ottobre 1983.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75, paragrafo 1, lettera c),

vista la richiesta di parere presentata dal Consiglio il 25 agosto 1983 in merito alla suddetta proposta,

vista la decisione del proprio presidente di affidare alla sezione «Trasporti e comunicazioni» l'incarico di predisporre il parere in materia (decisione del 7 settembre 1983),

visto il parere formulato dalla sezione il 12 ottobre 1983 (152ª riunione),

ascoltata la relazione tenuta dal relatore Plank (articolo 29 del regolamento interno),

visto quanto deliberato dai propri membri il 26 ottobre 1983 (211ª sessione plenaria del 26 e 27 ottobre 1983),

visti in precedenti pareri sulla problematica delle infrastrutture, e in particolare quelli riguardanti la «Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo al sostegno finanziario di progetti di interesse comunitario in materia di infrastrutture di trasporto» (1) il «Memorandum sul ruolo della Comunità nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto» (2), la «Relazione sulle strozzature» (3), e la «Proposta di regolamento del Consiglio relativo a un'azione limitata nel settore delle infrastrutture di trasporto» (4),

visto il «Regolamento (CEE) n. 3600/82 del Consiglio, del 30 dicembre 1982, relativo ad un' azione limitata nel settore delle infrastrutture di trasporto» (5),

visti i propri precedenti lavori in questo campo e segnatamente il parere in merito alla «Comunicazione della Commissione al Consiglio su un programma sperimentale nel campo delle infrastrutture di trasporto» (6),

considerato quanto segue:

1. L'importanza di una politica comunitaria in materia d'infrastrutture viene sottolineata da anni con periodica regolarità e insistenza da tutte le istituzioni comunitarie, e in particolare anche dal Consiglio.

2. Non vi è riunione del Consiglio dei ministri europei dei trasporti nella quale la questione non sia all'ordine del giorno. Poi il dossier viene comunque messo nuovamente da parte e i sempre nuovi incarichi assegnati alla Commissione di predisporre studi e relazioni richiedono moltissimo tempo che si potrebbe utilizzare in maniera più proficua.

3. Lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto dipenderanno ampiamente dalla volontà politica degli Stati membri e del Consiglio di approntare con priorità mezzi finanziari per gli investimenti. Quest'impresa di vaste proporzioni verrebbe appoggiata efficacemente istituendo nuove strutture finanziarie, in particolare *creando uno* strumento comunitario specifico (Infrafonds).

4. All'esame del Consiglio vi è ancora dal 1976 una «Proposta di regolamento relativo al sostegno di progetti di interesse comunitario in materia di infrastrutture di trasporto» (7), estesa nel 1980 con una proposta integrativa (8) anche ai progetti di infrastrutture di interesse comunitario in paesi terzi. Il Comitato si è pronunziato su entrambe le proposte (9).

(1) GU n. C 56 del 7. 3. 1977, pag. 83 e GU n. C 300 del 18. 11. 1980, pag. 1.
(2) GU n. C 138 del 9. 6. 1981, pag. 61.
(3) GU n. C 138 del 9. 6. 1981, pag. 61.
(4) GU n. C 296 del 12. 11. 1982, pag. 5.
(5) GU n. L 376 del 31. 12. 1982, pag. 10.
(6) Vedi parere del Comitato del 28. 9. 1983 (GU n. C 341 del 19. 12. 1983).
(7) GU n. C 207 del 2. 9. 1976, pag. 9.
(8) GU n. C 89 del 10. 4. 1980, pag. 4.
(9) GU n. C 56 dell'1. 3. 1977, pag. 83 e GU n. C 300 del 18. 11. 1980, pag. 1.

5. Finora il Consiglio ha preso in questo campo solo due decisioni concrete: la «Decisione 78/174/CEE del Consiglio, del 20 febbraio 1978, che istituisce una procedura di consultazione crea un comitato delle infrastrutture di trasporto» [1], e il «Regolamento (CEE) n. 3600/82 del Consiglio, del 30 dicembre 1982, relativo ad un'azione limitata della Comunità nel settore delle infrastrutture di trasporto» [2], con il quale sono stati assegnati 10 milioni di ECU nel quadro del bilancio comunitario 1982 ai progetti di infrastrutture dei trasporti, che sono stati versati nel 1983 [3].

6. Il bilancio della Comunità per il 1983 prevede ulteriori 15 milioni di ECU (stanziamenti di impegno), cui dovrebbero corrispondere, per il 1983, 3 milioni di stanziamenti di pagamento. Complessivamente, a fronte dei 25 milioni di stanziamenti di impegno degli anni 1982/1983 vi sarebbero in totale 13 milioni di stanziamenti di pagamento. Intanto manca ancora all'uopo il necessario strumento giuridico del Consiglio come parte dell'autorità di bilancio.

7. Con l'attuale proposta la Commissione mira, mantenendo la proposta del 1976 [4], a mettere a punto un metodo che consenta di stabilire uno stretto nesso fra la procedura di bilancio e la procedura decisionale per la concessione del sostegno finanziario.

8. Secondo la Commissione, questo obiettivo si potrebbe raggiungere prevedendo che il Consiglio annualmente, su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo, approvi un elenco dei progetti sovvenzionabili. Quest'elenco, a parere della Commissione, dovrebbe essere compilato sulla base degli obiettivi stabiliti nella proposta di regolamento e definiti all'articolo 5.

9. La Commissione non vede alcuna possibilità di applicare la procedura suggerita già per il 1983 e il 1984. In deroga agli articoli da 4 a 8 (per il bilancio 1983) e agli articoli da 4 a 7 (per il bilancio 1984), la Comunità concede un sostegno finanziario a progetti concreti già definiti.

HA ADOTTATO

all'unanimità

IL SEGUENTE PARERE:

1. Osservazioni generali

1.1. Secondo il Comitato, è ormai tempo che la Comunità attui una politica comune delle infrastrutture di trasporto. La creazione di un mercato comune interno, e quindi di un mercato comune dei trasporti, presuppone l'esistenza di reti di comunicazione tra loro coordinate che non ostacolino i naturali flussi di traffico ed evitino assolutamente che si vengano a creare strozzature di trasporto. In altre parole: la dimensione tecnica ed economica delle reti, le capacità di trasbordo e i collegamenti fra reti devono essere impostati in modo tale da consentire che il traffico si svolga in maniera scorrevole nei trasporti a breve e lunga distanza.

1.2. Il Comitato è favorevole ed appoggia quindi, ancora una volta e con la massima insistenza, gli sforzi della Commissione volti a realizzare un tale obiettivo. Di conseguenza, e senza alcuna riserva esso ritiene altresì che l'interesse comunitario alla realizzazione di un'infrastruttura di trasporto europea, che contribuisca al miglioramento delle relazioni di traffico all'interno della Comunità, inclusi quei progetti di infrastrutture che attraversano paesi terzi come Austria, Iugoslavia e Svizzera e che riguardano importanti tratti principali, debba esprimersi anche in un'adeguata partecipazione finanziaria della Comunità.

1.3. In tale contesto il Comitato si è già pronunziato favorevolmente anche in passato per istituire uno strumento permanente denominato Infrafonds, il quale dovrebbe comunque funzionare non secondo il modello del Fondo regionale basato su quote, ma si dovrebbe articolare in senso comunitario. La procedura delle quote e l'applicazione del «giusto ritorno» dovrebbe quindi in questo quadro svolgere un ruolo meno importante rispetto alla solidarietà che va a beneficio dell'integrazione.

1.4. Per quanto riguarda il grado di finanziabilità dei progetti da parte della Comunità, solo da poco il Comitato nel parere sulla «Comunicazione della Commissione al Consiglio su un programma sperimentale in materia d'infrastrutture di trasporto» [5] ha in un elenco definito degli orientamenti sotto forma di 13 criteri principali e 23 secondari. In base a questo elenco di criteri il Comitato valuta ora, rifacendosi ai considerandi, l'importanza dei documenti

(1) GU n. L 54 del 25. 2. 1978, pag. 16.
(2) GU n. L 376 del 31. 12. 1982, pag. 10.
(3) GU n. L 19 del 24. 11. 1983, pag 729 (bilancio 1983).
(4) GU n. C 207 del 2. 9. 1976, pag. 9.

(5) Parere del Comitato del 28 settembre 1983 (GU n. C 341 del 19. 12. 1983).

della Commissione e sottolinea anzitutto, appoggiando la Commissione, che la proposta del 1976 debba esser mantenuta. Dopo questo tentativo, finora fallito, di creare uno strumento permanente e dopo i due strumenti annuali già operanti (10 e 15 milioni di ECU), che si sono rivelati efficaci, la Commissione, appoggiata dal Comitato economico e sociale, cerca ora una via di mezzo con un programma quinquennale che prevede stanziamenti di impegno pari a 630 milioni di ECU fino al termine del 1987.

2. **Osservazioni particolari**

2.1. Il Comitato accoglie favorevolmente la nuova iniziativa della Commissione e la proposta, che malgrado sia ancora suscettibile di miglioramento, è atta a far compiere un importante passo nella giusta direzione. Il Comitato si compiace in particolare che venga presentato un programma a medio termine; infatti, solo con il superamento delle misure a breve termine programmate volta per volta per un anno, si può apportare un reale e duraturo contributo alla politica delle infrastrutture di trasporto in Europa.

Partendo dal programma sperimentale a medio termine, la Commissione giunge alla conclusione che

— gli obiettivi stabiliti all'articolo 5 della proposta devono essere realizzati con un'azione continua estesa su un arco di cinque anni,

— gli obiettivi cui mirare durante tale arco devono essere definiti in maniera precisa,

— i mezzi finanziari iscritti nel bilancio 1983 devono essere esauriti in base ad una disposizione specifica (articolo 11), e

— i mezzi finanziari da iscrivere nel bilancio 1984 devono anch'essi venir ripartiti con procedura speciale.

2.2. Prescindendo da tale procedura che il Comitato esaminerà più a fondo in seguito, al documento della Commissione va senz'altro il merito di creare già da ora le condizioni «tipo Fondo» che esso ha auspicate e che contraddistinguono uno strumento permanente; in questo modo la politica dei trasporti comunitari nel settore delle infrastrutture disporrebbe infine di uno strumento efficace.

2.3. Considerata la quota comunitaria relativamente elevata, fino al 40 % del finanziamento totale (in caso di cumulo non più del 70 % del costo del progetto), il Comitato si chiede tuttavia in che maniera e secondo quali modalità si possa procedere alla selezione dei progetti da promuovere annualmente, in modo che i limitati mezzi comunitari possano bastare fino ad un massimo del 40 % per un numero «sufficiente» di progetti comunitari. Il Comitato ritiene del resto che la percentuale di «progetti da promuovere» non dovrebbe superare un determinato limite inferiore ancora da fissare, affinchè l'aiuto comunitario continui a costituire un incentivo per il relativo provvedimento riguardante l'infrastruttura. All'interno di questo quadro di sovvenzionamento la determinazione della percentuale reale dovrebbe tener conto del grado di soddisfacimento dei criteri di selezione, in particolare del livello dell'interesse comunitario di ciascun progetto, ma anche dell'effettiva possibilità di garantire il restante finanziamento mediante altre fonti, ad esempio quelle nazionali. In nessun caso la percentuale massima di cui sopra dovrebbe essere scelta automaticamente di volta in volta.

Per determinare la graduatoria di priorità il Comitato reputa che si debba tener conto dell'elenco di criteri che ha allegato al parere sul programma sperimentale.

3. **Osservazioni particolari**

3.1. *Articolo 1*

3.1.1. Il Comitato constata anzitutto che nella proposta della Commissione non risalta chiaramente quali progetti siano in generale sovvenzionabili. L'articolo 1 menziona i «progetti di infrastrutture di trasporto di interesse comunitario di cui all'articolo 1 della decisione 78/174/CEE del Consiglio, del 20 febbraio 1978».

3.1.2. In base all'articolo 5 della proposta i progetti, per essere inseriti nell'elenco, «debbono contribuire alla realizzazione degli obiettivi della politica comune dei trasporti e consentire in particolare:

a) l'eliminazione delle strozzature notariamente esistenti all'interno della Comunità,

b) il miglioramento del trasporto ferroviario sugli assi importanti per il traffico a lunga distanza, soprattutto per il trasporto combinato,

c) il miglioramento dei collegamenti tra i paesi periferici e il resto della Comunità attraverso i percorsi principali, includendovi quelli che implicano l'attraversamento di uno Stato non membro,

d) il miglioramento delle connessioni tra modi di trasporto intracomunitari, soprattutto per gli

Stati membri nei quali i contatti con il resto della Comunità sono condizionati dallo sviluppo dei trasporti marittimi ed aerei,

e) l'ammodernamento del sistema delle vie navigabili».

3.1.3. Il Comitato non riesce ancora a comprendere come l'elenco, necessariamente lungo se compilato in base ai suddetti criteri, possa venir ridotto utilizzando criteri obiettivi in modo tale che per i progetti che rimarranno si possa disporre per progetto ancora fino al 40 % del contributo di finanziamento.

3.1.4. Il Comitato constata inoltre che coincidono i criteri di cui all'articolo 5 della proposta e all'articolo 1 della decisione del 20 febbraio 1978. Nella decisione si legge infatti che «Per progetto di interesse comunitario si intende qualsiasi progetto rilevante avente per oggetto:

— la creazione di nuove vie di comunicazione,

— oppure l'eliminazione di strozzature,

— oppure un considerevole aumento della capacità delle vie esistenti,

ed appartenente ad uno dei seguenti tipi:

a) progetti riguardanti assi transfrontalieri,

b) progetti di uno Stato membro che incidono in modo significativo sul traffico tra Stati membri o con paesi terzi,

c) progetti che influiscono su una politica comunitaria, in particolare quella regionale,

d) progetti conessi con nuove tecniche di trasporto che possono applicarsi ai collegamenti interurbani a grande distanza».

Tali interconnessioni richiedono ulteriori chiarificazioni da parte della Commissione.

3.2. *Articolo 2*

Nessuna osservazione.

3.3. *Articolo 3*

3.3.1. Il Comitato sostanzialmente è d'accordo con il testo, ma per la questione se, tenuto conto dei limitati mezzi finanziari della Comunità, le percentuali del 70 % e del 40 % si dovrebbero sfruttare a fondo, esso rinvia a quanto detto al punto 2.3.

3.4. *Articolo 4*

3.4.1. Il Comitato è assolutamente favorevole alle nuove procedure che si prefigge la Commissione e che prevedono la partecipazione della Commissione, del Parlamento e del Consiglio, come autorità di bilancio, alla compilazione degli elenchi dei progetti sovvenzionabili.

3.4.2. Il Comitato si rende perfettamente conto dell'opportunità che prima di proporre l'elenco venga consultato il comitato delle infrastrutture dei trasporti, istituito con la decisione 78/174/CEE (articolo 7).

3.4.3. Esso si aspetta tuttavia che la Commissione concepisca una procedura appropriata la quale assicuri che gli ambienti socio-economici riuniti nel Comitato vengano associati alla procedura consultiva preliminare. Esso rinvia in proposito al punto 2.2.4 del parere sul «programma sperimentale», del 28 settembre 1983, in cui questa richiesta è già stata esposta con fermezza.

3.5. *Articolo 5*

Il Comitato riconosce esplicitamente l'elenco degli obiettivi di cui alle lettere a), b) e c), alla cui realizzazione devono contribuire i progetti da promuovere. L'elenco sembra accuratamente equilibrato secondo esigenze di politica dei trasporti da porre, in generale, sotto il profilo del coordinamento dei modi di trasporto e alla luce dell'ubicazione geografica dei progetti — se, ad esempio, in posizione centrale o marginale — (compresa la necessità dell'attraversamento di paesi extracomunitari). Si dovrebbe tuttavia armonizzare con le altre finalità che si pone la Commissione (vedi anche punto 3.1).

3.6. *Articolo 6*

In base all'articolo 6, paragrafo 3, gli Stati membri forniscono alla Commissione qualsiasi informazione complementare essa ritenga utile per la valutazione del progetto. Esso reputa che la Commissione in questa procedura si dovrebbe basare sull'elenco di criteri che il parere del Comitato sul «Programma sperimentale», del 28 settembre 1983, ha enumerato nell'allegato. Questi criteri dovrebbero in ultima analisi svolgere un ruolo decisivo nella scelta dei progetti.

3.7. *Articolo 7*

Nessuna osservazione.

3.8. *Articolo 8*

Ad avviso del Comitato anche l'articolo 8 è poco esplicito sui criteri mediante i quali la Commissione «sulla base dell'elenco di cui all'articolo 4» decide in merito alla concessione di un sostegno finanziario.

3.9. *Articoli 9 e 10*

Nessuna osservazione.

3.10. *Articolo 11*

3.10.1. L'articolo 11, paragrafo 1, prevede una procedura che si discosta dalla normale. Da ciò si deve concludere che la Comunità, per i seguenti quattro progetti, concede un «sostegno finanziario» senza specificarlo in dettaglio né enumerare i criteri di scelta:

3.10.1.1. Modernizzazione del nodo ferroviario di Mulhouse-Nord.

3.10.1.2. Circonvallazione di Wexford.

3.10.1.3. Costruzione della sezione Potaschbierg-frontiera tedesca dell'autostrada Lussemburgo-Treviri.

3.10.1.4. Adattamento della strada Axios-ponte di Gallikos.

3.10.2. Nel corso dei lavori il Comitato ha ricevuto dalla Commissione documenti informativi che gli consentono di assodare che in effetti tutti i progetti elencati

— eliminano chiare strozzature, e

— sono di interesse comunitario.

Va anche riconosciuto che i progetti selezionati costituiscono una logica continuazione o integrazione dei progetti sovvenzionati nel 1982 e, in complesso, sotto il profilo della ripartizione per modi di trasporto e ubicazione geografica presentano un certo equilibrio.

Il Comitato constata tuttavia che queste osservazioni valgono senz'altro anche per tutta una serie di altri progetti non presi in considerazione per essere promossi.

3.10.3. Il Comitato osserva nondimeno che i 15 milioni di ECU previsti per il bilancio 1983, alla luce del volume totale di spesa per i 4 progetti proposti per la sovvenzione dalla Commissione, il cui costo ammonta a circa 92 milioni di ECU, sono di gran lunga insufficienti per esaurire il quadro massimo di finanziamento del 40 %. Ciò corrisponde esattamente allo spirito delle modalità di procedura proposte al punto 2.3. Si deve tuttavia garantire che il finanziamento totale dei progetti previsti per il 1983 non blocchi le risorse di finanziamento del bilancio 1984.

3.10.4. Sulla selezione dei progetti previsti per il 1984, e tanto più per gli anni successivi, il Comitato si pronunzierà quindi solo sulla base di ulteriori informazioni. Tali informazioni dovrebbero essergli trasmesse dalla Commissione quanto prima e, se possibile, tenendo conto del questionario contenuto nel parere del 28 settembre 1983 (vedi punto 3.6), e dovrebbero includere anche dati sulle modalità e sul volume di finanziamento dei singoli progetti.

3.10.5. L'articolo 11, paragrafo 2, prevede la procedura di deroga per il 1984. Mentre per il 1983 si concedono deroghe agli articoli da 4 a 8, per il 1984 le deroghe debbono valere solo ancora per gli articoli da 4 a 7. In altre parole: la Commissione decide allora in base all'articolo 8 sul «sostegno finanziario», mentre la decisione per il 1983 spetta chiaramente al Consiglio.

3.10.6. Per l'esercizio finanziario 1984 la Commissione prevede stanziamenti pari a 105 milioni di ECU (1983: 15 milioni di ECU). Proporzionalmente più ampio risulta anche l'elenco dei progetti di infrastrutture: anche in questo caso colpisce il fatto che si ponga l'accento su progetti di infrastrutture in Grecia (articolo 11, paragrafo 2, lettera a), senza tuttavia fare riferimento ai criteri illustrati all'articolo 5.

3.10.7. Diversamente avviene per i progetti di cui al paragrafo 2, lettera b), per i quali volta per volta si rinvia espressamente come giustificazione a singoli criteri dell'articolo 5. Al paragrafo 2, lettera c), ancora una volta ciò non avviene.

3.10.8. Riassumendo, sull'articolo 11 si può dire che può sorgere l'impressione — e ciò senz'altro perché non sono disponibili tutti gli elementi di giudizio — che i progetti di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2, lettere a) e c), siano stati scelti soprattutto per motivi politici.

3.10.9. Per il paragrafo 2, lettera b), la situazione sembra essere diversa. In questo caso i riferimenti a due criteri diversi dell'articolo 5 danno almeno l'impressione che sia stata cercata una concreta motivazione del finanziamento.

3.11. *Articolo 12*

Nessuna osservazione.

3.12. *Scheda finanziaria*

3.12.1. Dalla scheda finanziaria allegata è chiaro che la proposta di regolamento è necessaria perché si è proceduto a classificare gli stanziamenti per i progetti d'infrastrutture di interesse comunitario nella categoria delle spese non obbligatorie. Di conseguenza, «l'esecuzione di stanziamenti iscritti in bilancio per qualsiasi nuova azione comunitaria significativa richiede l'adozione preliminare di un regolamento di base» (1).

(1) GU n. C 194 del 28. 7. 1982, pag. 3 (dichiarazione comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione concernente varie disposizioni volte a migliorare la procedura di bilancio, Bruxelles, 30 giugno 1982).

3.12.2. Inoltre, la Commissione ritiene in proposito che i progressi finora compiuti nell'esame delle questioni connesse allo sviluppo di una nuova rete di strade di grande comunicazione di interesse comunitario dovrebbero consentire di scegliere una serie di progetti da prendere in esame in una prima fase per un sostegno finanziario.

4. Conclusioni

In sostanza, concludendo, il Comitato è ampiamente favorevole alla proposta della Commissione, fatte salve le osservazioni sopra formulate.

Fatto a Bruxelles, il 26 ottobre 1983.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
François CEYRAC

Parere in merito ad una comunicazione della Commissione al Consiglio concernente il nuovo regime dei carboni da coke e coke destinati all'industria siderurgica della Comunità

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 132 del 19 maggio 1983, pagina 4.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 5 maggio 1983 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 211ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 26 e 27 ottobre 1983.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 198,

vista la richiesta di parere presentata dal Consiglio delle Comunità europee il 5 maggio 1983 in merito alla comunicazione della Commissione al Consiglio concernente «Il nuovo regime dei carboni da coke e coke destinati all'industria siderurgica della Comunità» (1),

(1) GU n. C 132 del 19. 5. 1983.