



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28.02.2000
COM(2000) 105 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 3118/93 che fissa le condizioni per
l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno
Stato membro (CABOTAGGIO)**

II RELAZIONE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 3118/93 che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (CABOTAGGIO)

II RELAZIONE

0. Introduzione

- 0.1. La presente relazione fa seguito al COM(1998) 47 def. del 4 febbraio 1998, che descriveva l'uso delle autorizzazioni di cabotaggio fino alla fine del 1995. Questa seconda relazione estende l'analisi fino alla fine di giugno 1998, momento in cui, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993¹, sono stati aboliti i contingentamenti sul cabotaggio (si noti che per i viaggi all'interno del Benelux i contingentamenti erano stati già aboliti nel 1992).
- 0.2. L'area geografica in cui vige il regime di cabotaggio resta quella dello spazio economico europeo (SEE) e l'abolizione del contingentamento riguarda l'area nel suo complesso. Si rammenta anche che l'Austria, che non rientrava negli accordi SEE nel luglio 1994, ha aderito al regime di cabotaggio solo nel gennaio 1997, a seguito del protocollo n. 9 del trattato di adesione² alla Comunità.
- 0.3. La presente relazione è strutturata in cinque sezioni: la **prima sezione** commenta le statistiche fornite ai sensi dei regolamenti sul cabotaggio; la **seconda sezione** è dedicata ad un'analisi delle statistiche fornite ai sensi dei regolamenti sul cabotaggio tra luglio 1990 e giugno 1998; la **terza sezione** formula osservazioni preliminari sulle statistiche sul cabotaggio ottenute mediante indagini per campione del trasporto su strada; la **quarta sezione** trae alcune conclusioni; infine la **quinta sezione** formula raccomandazioni per la futura osservazione del cabotaggio.
- 0.4. La relazione è stata redatta in forza dell'articolo 11 del regolamento 3118/93, in base al quale ogni due anni la Commissione deve presentare al Consiglio una relazione sull'applicazione di detto regolamento. Per motivi di esaustività e comparabilità dei dati, il periodo di riferimento inizia alla data di introduzione del cabotaggio (ai sensi del regolamento (CEE) n. 4058/89 del Consiglio)³, ovverosia all'inizio di luglio 1990, e termina con l'abolizione del contingentamento alla fine di giugno 1998. Come quella precedente, COM(1998) 47, la presente relazione contempla tutta l'area SEE; anche in questo caso una copia verrà trasmessa per informazione al Consiglio SEE.

¹ GUL 279 del 12.11.1993, pag. 1.

² GUC 241 del 29.8.1994, pag. 361.

³ GUL 390 del 30.12.1989, pag. 1.

1. Statistiche fornite ai sensi dei regolamenti sul cabotaggio

- 1.1. A norma del regolamento 4058/89 e del regolamento 3118/93 (fino alla fine di giugno 1998), le autorizzazioni di cabotaggio dovevano essere accompagnate da libretti dei resoconti, che servivano a fornire tutti i dati necessari per la compilazione delle statistiche sull'uso delle autorizzazioni di cabotaggio. Con l'abolizione delle autorizzazioni sono stati soppressi anche i registri connessi. Il Consiglio tuttavia indica chiaramente, al secondo comma dell'articolo 12, paragrafo 3 del regolamento 3118/93, che l'osservazione del cabotaggio deve continuare anche dopo l'abolizione del regime di autorizzazione a fine giugno 1998; di conseguenza, per il periodo successivo a questa data si è reso necessario un nuovo metodo di rilevazione statistica. Fortunatamente tale esigenza è sorta contestualmente al riesame della direttiva sulle statistiche nei trasporti stradali (direttiva 78/546/CEE del Consiglio, del 12.6.1978⁴, modificata dalla direttiva 89/462/CEE del Consiglio, del 18.7.1989⁵), che ha condotto all'adozione del regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio, del 25 maggio 1998⁶, il quale ha esteso al cabotaggio i tipi di viaggio che possono formare oggetto di indagini per campione. Per maggiori dettagli circa i dati sul cabotaggio rilevati mediante le indagini per campione nei trasporti stradali si veda la sezione 3.
- 1.2. In forza dei vari strumenti comunitari, per la trasmissione delle statistiche ciascuno Stato "**dichiarante**" è tenuto a fornire alla Commissione dati in "tonnellate" e "tonnellate-chilometro" relativi ai movimenti di cabotaggio effettuati ogni trimestre **dai propri vettori**, articolando i dati distintamente per **ogni** (altro) **Stato SEE** in cui è possibile effettuare il cabotaggio.
- 1.3. Come nella precedente relazione, COM(1998)47, i dati trimestrali sono stati aggregati **per semestre** e l'analisi è stata limitata alle "tonnellate-chilometro" (tkm). Inoltre, per facilitare il confronto con tabelle e tabulati della relazione precedente, è stato qui mantenuto lo stesso **ordine** di Stati, ovverosia: "Germania (D), Francia (F), Italia (I), Paesi Bassi (NL), Belgio (B), Lussemburgo (L), Regno Unito (UK), Irlanda (IRL), Danimarca (DK), Grecia (GR), Spagna (E), Portogallo (P), Islanda (IS), Norvegia (N), Finlandia (FIN), Svezia (S), Liechtenstein (FL), Austria (A)".
- 1.4. Per comodità, la relazione precedente si articolava in 2 periodi: il "1° periodo" (da luglio 1990 a giugno 1994) ed il "2° periodo" (da luglio 1994 a dicembre 1995), nel quale il regime di cabotaggio è stato esteso al SEE (eccetto l'Austria). In questa relazione è utile definire anche un "**3° periodo**", dal gennaio 1996 al giugno 1998, ed un "**periodo totale**", vale a dire dal luglio 1990 al giugno 1998: queste definizioni permettono di descrivere succintamente le evoluzioni nel tempo.
- 1.5. I dati forniti dagli Stati **dichiaranti** per il **3° periodo** sono completi, eccetto che per i seguenti elementi mancanti:

⁴ GUL 168 del 26.6.1978, pag. 29.

⁵ GUL 226 del 3.8.1989, pag. 8.

⁶ GUL 163 del 6.6.1998, pag. 1.

Spagna: dati non pervenuti;

Francia: prima metà del 1998.

Onde facilitare l'interpretazione dei risultati, i dati mancanti sono stati stabiliti mediante stima e rappresentati nelle tabelle in *corsivo*. Questa regola non è applicata alle tabelle fornite direttamente dai tabulati elettronici (tabelle 7 e 8).

- 1.6. La relazione fa anche uso di dati in tkm sui trasporti nazionali ed internazionali ottenuti dalle “indagini per campione nei trasporti stradali” fornite da altre fonti. Tali dati sono necessari per calcolare:
 - (a) i “tassi di penetrazione”, dove il “cabotaggio **in** uno Stato” è espresso come percentuale del “trasporto nazionale **nello** stesso Stato”, e
 - (b) i “tassi di attività”, dove il “cabotaggio **da parte di** vettori di uno Stato dichiarante” è espresso come percentuale del “trasporto internazionale **da parte di** vettori dello stesso Stato” (solo i vettori con autorizzazione internazionale possono effettuare cabotaggio).
- 1.7. Diversamente dalla relazione precedente, tuttavia, questa relazione interpreta il trasporto nazionale (ed internazionale) in modo da comprendere anche i vettori “in conto proprio”, oltre ai vettori “per conto terzi”, e questo per due ragioni: innanzitutto, il regolamento (EC) n. 792/94 della Commissione, dell'8 aprile 1994⁷ ha esteso il regime di cabotaggio ai vettori “in conto proprio”. In secondo luogo, i tentativi effettuati di recente per produrre serie temporali più coerenti dei dati relativi ai trasporti nazionali (ed internazionali) riguardano l'insieme “in conto proprio + per conto terzi” e non operano la distinzione fra le due categorie.
2. **Analisi dei dati forniti ai sensi dei regolamenti sul cabotaggio tra luglio 1990 e giugno 1998**
 - 2.1. Dalla tabella 5 si evince che per il **periodo totale** (da luglio 1990 a giugno 1998), il **cabotaggio** riferito per mezzo delle autorizzazioni ammontava a 10,5 miliardi di tkm. Per contro, il trasporto **nazionale** negli Stati in cui il cabotaggio era all'epoca autorizzato effettuava nello stesso periodo 6 400 miliardi di tkm; ciò significa che nel periodo totale il cabotaggio ha registrato un tasso medio di penetrazione dello **0,164%** (cioè 1 su 600) rispetto al trasporto nazionale (cfr. tabelle 5 e 6). Sempre nel periodo totale, il trasporto **internazionale** (in tkm) era circa un quarto del trasporto nazionale; quindi in quel periodo il cabotaggio ha rappresentato in media lo **0,66%** (cioè 1 su 150) delle attività dei vettori internazionali.
 - 2.2. Soprattutto a causa del rapido aumento del numero di autorizzazioni di cabotaggio (da **15 298** per il periodo “da luglio 1990 a giugno 1991” a **85 098** nel 1997), **il cabotaggio si è sestuplicato** da 176 milioni di tkm nella

⁷ GUL 92 del 9.4.1994, pag. 13.

seconda metà del 1990 (352 milioni di tkm all'anno) a **2 224** milioni di tkm nel **1997** (cfr. tabella 3).

- 2.3. Nella **prima metà del 1998**, malgrado l'**ulteriore aumento del 30%** (rispetto a ciascun semestre del 1997) del numero di autorizzazioni di cabotaggio disponibili, si è registrata una **leggera diminuzione in termini assoluti**, a 1 010 milioni di tkm (**2 020** milioni di tkm all'anno). Ciò è imputabile ad un fenomeno di omissione dei dati, probabilmente dovuto al fatto che in questo semestre i vettori sapevano già che non avrebbero dovuto giustificare alle proprie autorità l'assenza di autorizzazioni per i trimestri successivi (per ulteriori osservazioni in merito si vedano i paragrafi 3.7 – 3.9).
- 2.4. Poiché il trasporto nazionale è aumentato solo del 20% circa dal 1990 al 1998, la tabella **6** mostra che il tasso medio di penetrazione del cabotaggio nei mercati nazionali è quintuplicato dallo **0,05%** nella seconda metà del 1990 allo **0,25%** del 1997. L'apparente calo a 0,22% nella prima metà del 1998 è imputabile a fenomeni di omissione (cfr. § 3.7 – 3.9). Analogamente, mentre corrispondeva allo 0,2% delle attività dei vettori internazionali nella seconda metà del 1990, il cabotaggio è salito all'1% circa nel 1997.
- 2.5. La media di utilizzazione dell'autorizzazione di cabotaggio di 2 mesi è riportata alla tabella **4**. Si tratta di **30 800** tkm per il periodo totale (da luglio 1990 a giugno 1998). Essa è aumentata rapidamente da **23 000** tkm (seconda metà del 1990) a **47 500** tkm (1993), ma poi è diminuita in modo costante fino a **26 100** tkm (1997), con un calo repentino a **18 200** tkm (prima metà del 1998). Anche qui, il calo della media di utilizzazione è almeno in parte attribuibile ad omissioni (cfr. § 3.7 - 3.9).
- 2.6. I vettori degli Stati del Benelux sono stati più attivi sul mercato del cabotaggio; la tabella **3** mostra che il **58,7%** di tutto il cabotaggio è stato effettuato da vettori del Benelux (anzi, il **31,2%** dai soli vettori **olandesi**), sebbene il Benelux occupi collettivamente solo il **22,5%** delle autorizzazioni di cabotaggio (cfr. tabella **2**). Di conseguenza alla tabella 4 si nota che per il periodo totale i vettori di ciascuno dei tre Stati del Benelux hanno effettuato un'utilizzazione media tra **70 200** e **86 900** tkm per autorizzazione, rispetto alle **16 400** tkm per autorizzazione effettuata dai vettori degli altri Stati.
- 2.7. Altri vettori "attivi" sul mercato del cabotaggio sono stati quelli **svedesi** (5,0% delle tkm di cabotaggio totali, con 3,7% delle autorizzazioni totali ed un'utilizzazione media di 42 000 tkm), **francesi** (12,7%, 10,6% e 36 700 tkm rispettivamente) e **danesi** (6,7%, 7,6% e 27 300 tkm rispettivamente).
- 2.8. I vettori **tedeschi**, **italiani** e **britannici** non sono stati molto attivi sul mercato del cabotaggio, raggiungendo solo quote pari a **5,3%**, **3,1%** e **3,0%** rispettivamente del mercato, e ciò malgrado fossero state assegnate autorizzazioni in numero relativamente elevato (rispettivamente il 12,8%, 10,6% e 6,7%). Di conseguenza la media di utilizzazione per autorizzazione è aumentata solo a 12 600, 9 100 e 14 000 tkm rispettivamente.

- 2.9 Solo il **2%** del cabotaggio è stato effettuato **da** vettori degli Stati con “manodopera a basso costo” (**Grecia, Spagna, Portogallo**), sebbene i vettori di questi tre Stati avessero ottenuto il 16,2% delle autorizzazioni di cabotaggio. La media di utilizzazione delle autorizzazioni da parte dei vettori greci, spagnoli e portoghesi ammonta quindi rispettivamente a sole 20, 5 500 (stima) e 3 700 tkm. I timori secondo cui i vettori degli Stati con “manodopera a basso costo” avrebbero praticato una concorrenza sleale nei confronti dei vettori degli Stati “ad alto costo del lavoro” continuano quindi ad apparire infondati.
- 2.10 La tabella **5** mostra che il **68,3%** di tutto il cabotaggio è stato svolto in **Germania**, che si potrebbe dire lo Stato “**più popolare**”, la cui quota è salita dal **64%** (primo periodo) al **73%** (secondo periodo), ma è poi scesa al **69%** (**terzo** periodo). Dalla tabella **6** emerge che il tasso di penetrazione del cabotaggio nel mercato nazionale tedesco è aumentato dallo **0,12%** (seconda metà del 1990) allo **0,75%** nel 1997 (ma cfr. ancora i § 3.7 – 3.9). Poiché i vettori tedeschi hanno svolto solo il 5,3% del cabotaggio totale effettuato, è evidente che per la Germania il bilancio relativo al cabotaggio è fortemente negativo.
- 2.11. Sebbene il **12,6%** del cabotaggio sia stato svolto in **Francia**, secondo Stato per “popolarità”, la penetrazione del cabotaggio nel mercato nazionale francese è aumentata solo allo **0,21%** nel 1997. Inoltre, poiché i vettori **francesi** hanno effettuato il **12,7%** del cabotaggio totale, il bilancio del cabotaggio per quanto riguarda la Francia è praticamente pari a zero.
- 2.12. Il **terzo** stato in ordine di popolarità è **l'Italia**, che ha svolto il **6,9%** del cabotaggio. Poiché i vettori italiani non sono stati molto attivi (effettuando solo il 3,1% del cabotaggio totale), l'Italia registra un bilancio negativo per il cabotaggio.
- 2.13. I soli altri Stati con un bilancio di cabotaggio apparentemente negativo sono **Spagna, Grecia e Norvegia**. Il caso della **Spagna** richiede però una certa cautela poiché i dati relativi ai vettori spagnoli hanno dovuto essere stimati dal 1996 in poi, e per il periodo precedente vi è ragione di supporre omissioni nella dichiarazione dei dati. Nel caso della **Grecia**, il bilancio negativo è dovuto al fatto che non sono stati riferiti cabotaggi effettuati dai vettori greci dopo il 1991. Nel caso della **Norvegia**, sebbene il cabotaggio svolto **nel** paese sia stato il doppio di quello effettuato **dai** vettori norvegesi, il tasso di penetrazione in Norvegia è stato solo dello 0,25% nella prima metà del 1998.
- 2.14. La tabella **7** mostra la quantità di cabotaggio svolta **dai** vettori di ciascuno Stato **dichiarante (righe)** in ciascuno Stato partner (**colonne**) nel **terzo** periodo (da gennaio 1996 a giugno 1998). Analogamente, la tabella **8** mostra il tabulato corrispondente per il periodo **totale** (8 anni, da luglio 1990 a giugno 1998). La tabella **9** classifica i principali “caboteurs” (cabotaggio **di** vettori di un determinato Stato **dichiarante in** un altro Stato) per il primo, secondo, terzo periodo e per il periodo **totale** rispetto alla classifica per il periodo **totale** (da luglio 1990 a giugno 1998).

- 2.15. I primi “caboteurs” classificati sono stati i **vettori olandesi in Germania**, che hanno effettuato 2 814 milioni di tkm su 10 517 milioni nell’arco del periodo totale di 8 anni, ovvero il **27%** del cabotaggio **totale** (cioè effettuato da tutti i vettori **in tutti** gli Stati). I vettori olandesi in Germania detengono il primo posto in tutti e tre i periodi, occupando il 19%, il 31% ed il **29%** del cabotaggio totale per ciascun periodo rispettivamente.
- 2.16. Analogamente i secondi classificati sono stati i **vettori belgi in Germania**, che hanno effettuato il **10%** del cabotaggio **totale** (1 055 milioni di tkm su 10 517). Benché i vettori belgi in Germania detengano il secondo posto nel primo e secondo periodo (con il 14% e l’11% rispettivamente), essi occupano **solo il 7%** nel terzo periodo, essendo superati dai **vettori lussemburghesi in Germania** (con il **9%**) e dai **vettori belgi in Francia** (con l’**8%**).
- 2.17. Altri “caboteurs” degni di nota nel terzo periodo sono i **vettori svedesi in Germania** e i **vettori francesi in Germania** (ciascuno con circa il **6,5%**).
- 3. Osservazioni preliminari sulla rilevazione statistica sul cabotaggio stradale mediante indagini per campione**
- 3.1. L’idea di inserire il cabotaggio nella direttiva sulle statistiche dei trasporti su strada (78/546/CE) è stata formulata dalla Commissione nel 1987, COM(87) 548 def. del 20 novembre 1987, che proponeva esplicitamente di inserire il cabotaggio tra i tipi di viaggio (elencati all’articolo 1 della direttiva) che dovrebbero formare oggetto delle indagini (per campione) effettuate ai sensi della direttiva. Il Consiglio, tuttavia, nell’adottare la direttiva 89/462/CE (che modifica la 78/546/CE), ha specificatamente escluso il cabotaggio sulla base del fatto che all’epoca esso era ancora “illegale”.
- 3.2. I progetti relativi ad una seconda modifica della direttiva sulla rilevazione statistica del trasporto stradale sono stati a lungo in fase di preparazione, e solo il 25 maggio 1998 il Consiglio ha formalmente adottato la sostituzione della direttiva con un regolamento (1172/98). Comunque l’adozione finale di tale strumento è stata accelerata dall’imminente cessazione dei dati sul cabotaggio dettata dal regolamento sul cabotaggio (3118/93).
- 3.3. Come si è soliti fare, è stato previsto un periodo di grazia per permettere agli Stati membri di adeguare i propri metodi di indagine onde includere anche il cabotaggio; di conseguenza, il nuovo regolamento (1172/98) si applica solo ai dati rilevati dall’1.1.1999 in poi. Il Consiglio però era consapevole della **soluzione di continuità** che questo sistema avrebbe comportato per le statistiche sul cabotaggio tra la fine del regolamento sul cabotaggio (cioè il 30.6.1998) e l’inizio formale del regolamento sulle statistiche dei trasporti stradali (cioè l’1.1.1999), ed ha perciò chiesto agli Stati membri di trasmettere alla Commissione, se possibile, le statistiche relative al cabotaggio generate dalle loro indagini per campione sul trasporto stradale per il periodo mancante, ovvero la seconda metà del 1998. **Sei** Stati (cinque Stati membri e la Norvegia) hanno finora dato riscontro alla richiesta, ed hanno già iniziato la rilevazione di dati statistici sul cabotaggio nelle loro indagini per campione (come già accennato, il progetto di regolamento sulla statistiche dei trasporti stradali è stato a lungo in preparazione).

3.4. I servizi della Commissione erano anche consapevoli del fatto che cambiare la fonte delle statistiche sul cabotaggio nel luglio 1998 poteva creare “confusione” rispetto agli effetti dell’abolizione dei contingentamenti sul cabotaggio (anch’essa nel luglio 1998). I servizi della Commissione hanno pertanto chiesto agli Stati di fornire, ove possibile, le statistiche relative al cabotaggio generate dalle indagini per campione per il periodo **antecedente** alla seconda metà del 1998, cosa che avrebbe permesso di mettere a confronto i dati dalle due fonti per lo **stesso** periodo. Nella comparazione occorre escludere il cabotaggio all’interno del Benelux, poiché questo era esente da contingentamenti sin dal 1992 (le statistiche sul cabotaggio rilevate ai sensi del regolamento sul cabotaggio dopo il 1992 rilevano quantità insignificanti).

3.5. Di conseguenza, i servizi della Commissione hanno già ricevuto cospicue statistiche sul cabotaggio da alcuni Stati membri e dalla Norvegia, ottenute mediante indagini per campione antecedenti al 1999. Tuttavia, come fanno presente gli esperti statistici degli Stati stessi, le indagini per campione coprono in genere solo l’1% circa dei viaggi effettuati in totale; e, di questi viaggi, sono una minuscola proporzione corrisponde a cabotaggio; inoltre, poiché questi dati non erano in genere stati rilevati nell’ottica di un’elaborazione dettagliata sul cabotaggio, essi non erano stati sottoposti ai controlli di qualità normalmente svolti prima di pubblicare statistiche. Onde tener conto delle giustificate riserve degli esperti statistici, la presente relazione aggrega i dati trimestrali sul cabotaggio delle indagini per campione sia “nel tempo” sia “per Stato dichiarante”; le conclusioni tratte da questi “dati aggregati” dovrebbero essere sufficientemente affidabili.

3.6. Da un’analisi dei dati fin qui ricevuti delle indagini per campione del trasporto stradale emerge che:

Non vi è stato un “boom” del cabotaggio una volta eliminati i contingentamenti nel luglio 1998. Questa conclusione provvisoria si fonda sui dati di cinque Stati: Francia, Paesi Bassi (ad esclusione dell’intra-Benelux), Regno Unito, Norvegia e Finlandia. Questi sono i soli Stati che hanno finora fornito dati delle indagini per campione sia per la prima che per la seconda metà del 1998. Da tali dati si evince un **aumento solo del 2%** delle tkm di cabotaggio dopo l’abolizione dei contingentamenti nel luglio 1998. Si noti che questi cinque Stati ricoprono il 45% del cabotaggio svolto ai sensi del regolamento sul cabotaggio nel primo semestre 1998.

3.7. Da un confronto delle statistiche del regolamento sul cabotaggio con quelle finora ricevute emerge che:

(i) **In generale, rispetto al regolamento sul cabotaggio si è registrato un progressivo fenomeno di omissione. Si è quindi stimato un coefficiente di rettifica di 1,1 per il 1996, 1,4 per il 1997 ed 1,8 per il primo semestre 1998.** Il coefficiente di rettifica per il 1997 si basa sui dati relativi ad otto Stati: Francia, Belgio e Paesi Bassi (per questi due eccetto l’intra-Benelux), Regno Unito, Danimarca, Norvegia e Svezia ed Austria; questi Stati hanno svolto l’80% del cabotaggio effettuato nel 1997 ai sensi del regolamento sul cabotaggio. Dovrebbe quindi

trattarsi di un coefficiente abbastanza affidabile per quando si tratterà di aggregare le due serie di dati sul cabotaggio che saranno richieste in futuro, quando saranno disponibili solo le statistiche delle indagini per campione. Il coefficiente di rettifica per il primo semestre del 1998 si basa solo, fino ad ora, su quattro Stati: Paesi Bassi (ad esclusione dell'intra-Benelux), Regno Unito, Norvegia e Finlandia. Questi quattro Stati hanno svolto il 33% del cabotaggio effettuato ai sensi del regolamento sul cabotaggio nel primo semestre 1998; il coefficiente deve pertanto essere considerato provvisorio. Il coefficiente di rettifica per il 1996 è stato fissato per rendere più fluido il passaggio al cabotaggio effettuato ai sensi del regolamento. **Si presume che non siano necessarie rettifiche prima del 1996.** Sebbene i coefficienti di rettifica siano di per sé imprecisi, ciò non pregiudica le conclusioni di massima espresse ai paragrafi 3.8 e 3.9.

(ii) **Attualmente si sospetta un notevole fenomeno di omissione del cabotaggio nelle indagini per campione effettuate in alcuni Stati, soprattutto scandinavi.**

3.8. Se si applicano i **coefficienti di rettifica provvisori** di cui al paragrafo 3.7 (i) ai principali risultati presentati alla sezione 2 di questa relazione, si ottengono **cifre emendate** come segue:

(i) cabotaggio effettuato **dai** vettori di **tutti gli Stati**:

- nel 1996: **2 215** milioni di tkm (2014 x 1,1);
- nel 1997: **3 114** milioni di tkm (2224 x 1,4);
- nel primo semestre 1998: 1 818 milioni di tkm (1010 x 1,8), **3 636** milioni di tkm su base annuale.

(ii) il cabotaggio ha occupato circa lo **0,35%** (0,25% x 1,4) dei mercati nazionali nell'area SEE nel suo complesso nel 1997, e (provvisoriamente) circa lo **0,40%** (0,22 x 1,8) nel primo semestre 1998.

(iii) il cabotaggio **in Germania** ammonta:

- nel 1996: a 1 560 milioni di tkm (1418 x 1,1), o lo **0,8%** del mercato nazionale tedesco;
- nel 1997: a 2 122 milioni di tkm (1516 x 1,4), o **l'1,0%** del mercato nazionale tedesco;
- nel primo semestre 1998: a 1 240 milioni di tkm (688 x 1,8), o (provvisoriamente) all'**1,2%** del mercato nazionale tedesco.

3.9. Applicando una rettifica simile, il cabotaggio ha costituito circa l'**1,4%** (1,0% x 1,4) delle attività dei vettori internazionali nel 1997.

- 3.10. Dato il carattere provvisorio delle rettifiche sarebbe prematuro in questa fase applicare le rettifiche a risultati più dettagliati della sezione 2.

4. Conclusioni

- 4.1. Le operazioni di **cabotaggio** sono notevolmente aumentate nel corso degli otto anni che vanno dal luglio 1990 al giugno 1998. Tuttavia, anche nel 1997, le tkm percorse nel trasporto nazionale (cioè nel trasporto all'interno di uno Stato da parte di vettori **residenti**) era **300** volte maggiori di quelle percorse in cabotaggio. Inoltre le tkm percorse nel trasporto internazionale erano 70 volte maggiori di quelle svolte in cabotaggio.
- 4.2. Il 68% del cabotaggio totale è stato effettuato in Germania, ma anche nel 1997 il trasporto nazionale tedesco era comunque 100 volte maggiore del cabotaggio svolto in Germania.
- 4.3. I risultati provvisori delle indagini per campione indicano che non vi è stato un "boom" del cabotaggio nel secondo semestre 1998 a seguito dell'abolizione dei contingentamenti.
- 4.4. I vettori più efficienti possono ancora trovare possibilità di svolgere operazioni di cabotaggio in altri Stati; a livello SEE è tutt'altro che dimostrato che i vettori con manodopera a basso costo praticino una "concorrenza sleale" nei confronti dei vettori ad alto costo del lavoro.

5. Raccomandazioni per l'osservazione del cabotaggio in futuro

La Commissione non raccomanda, allo stadio attuale, di intraprendere ulteriori esercizi di rilevazione statistica per l'osservazione del cabotaggio. Tuttavia è bene che gli Stati utilizzino i tassi (e metodi) di campionamento derivanti dall'attuazione del regolamento sulle statistiche 1172/98, i quali basteranno a fornire dati affidabili sul cabotaggio sia annualmente che, come è preferibile, semestralmente. Ciò garantirebbe un adeguato monitoraggio come prescritto all'articolo 12, paragrafo 3, secondo comma del regolamento sul cabotaggio 3118/93.

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1: cabotaggio effettuato **dai** vettori di ciascuno Stato **dichiarante**, per semestre, nel **terzo** periodo (gennaio 1996 - giugno 1998).

Tabella 2: numero di autorizzazioni di cabotaggio (due mesi) assegnate a ciascuno Stato **dichiarante**, per anno solare.

Tabella 3: cabotaggio effettuato **dai** vettori di ciascuno Stato **dichiarante**, per anno solare.

Tabella 4: media di utilizzazione delle autorizzazioni di cabotaggio (due mesi) per ciascuno Stato **dichiarante**, per anno solare.

Tabella 5: cabotaggio **in** ciascuno Stato **partner**/trasporto **nazionale**, per anno solare.

Tabella 6: tasso di penetrazione (cabotaggio in ciascuno Stato **partner**/trasporto **nazionale**) e relativi tassi di penetrazione, per anno solare.

Tabella 7: tabulato che descrive il cabotaggio effettuato **dai** vettori di ciascuno Stato **dichiarante** in ciascuno Stato partner per il **terzo** periodo (gennaio 1996 - giugno 1998).

Tabella 8: tabulato del cabotaggio effettuato **dai** vettori di ciascuno Stato **dichiarante** in ciascuno Stato **partner** nel periodo **totale** (luglio 1990 - giugno 1998).

Tabella 9: i principali “caboteurs” (cabotaggio effettuato **dai** vettori di uno Stato **dichiarante** in uno Stato **partner**) nel **primo** periodo (luglio 1990 - giugno 1994), nel **secondo** periodo (luglio 1994 - dicembre 1995), nel **terzo** periodo (gennaio 1996 - giugno 1998) e nel periodo **totale** (luglio 1990 - giugno 1998).

Tabella 1

Cabotaggio effettuato dai vettori di ciascuno Stato dichiarante, per semestre, nel terzo periodo

Units: tkm (1000's)

Reporting State	Half year				
	1-6,1996	7-12,1996	1-6,1997	7-12,1997	1-6,1998
D	34781	37287	48954	55345	48130
F	120461	111786	125342	128869	125342
I	25002	22584	25508	20948	23582
NL	325962	394842	383497	362117	286186
B	171835	183949	205108	178603	161634
L	80442	66172	109760	89060	129075
UK	36707	26205	33108	13209	8761
IRL	8713	8783	4827	3038	5068
DK	50387	48271	57481	84219	83525
GR	0	0	0	0	0
E	11122	11122	11122	11122	11122
P	6311	3217	5037	9557	11811
IS	0	0	0	0	0
N	4482	5571	7653	4527	4768
FIN	26985	32045	31536	29587	35380
S	82082	76623	78919	73041	58333
FL	30	102	284	128	1468
A			15690	16625	15423
Total	985302	1028559	1143826	1079995	1009608

Tabella 2

Numero di autorizzazioni di cabotaggio (due mesi) assegnate a ciascuno Stato dichiarante

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	1085	2278,5	2507,5	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	12,8%
F	896,5	1883	2072,5	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	10,6%
I	897,5	1885	2074,5	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	10,6%
NL	934,5	1962,5	2159	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	11,1%
B	661	1388,5	1528,5	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	7,8%
L	308	647	712	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	3,6%
UK	562	1180,5	1299,5	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	6,7%
IRL	297,5	625	688,5	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	3,5%
DK	641	1346,5	1482,5	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	7,6%
GR	292	613,5	676,5	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	3,5%
E	685,5	1440	1585,5	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	8,1%
P	388,5	816	898,5	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	4,6%
IS*					5	13	17	23	15	73	0,0%
N*					198	514	669	870	567	2818	0,8%
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2,8%
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	3,7%
FL**						22	43	57	37	159	0,0%
A								4256	2767	7023	2,1%
Total	7649	16066	17685	18536	32498	47366	61602	85098	55329	341829	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State" as a % of "Total"

Tabella 3

Cabotaggio effettuato dai vettori di ciascuno Stato dichiarante

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	104299	48130	552423	5,3%
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	232247	254211	125342	1331079	12,7%
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	47586	46456	23582	329180	3,1%
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	745614	286186	3285290	31,2%
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	355784	383711	161634	2014402	19,2%
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	146614	198820	129075	875476	8,3%
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	46317	8761	317674	3,0%
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	7865	5068	86868	0,8%
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	141700	83525	709860	6,7%
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	0,0%
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	22244	22244	11122	151474	1,4%
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	14594	11811	58753	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1419	4484	10053	12180	4768	32904	0,3%
FIN*					5099	30000	59030	61123	35380	190632	1,8%
S*					33099	128715	158705	151960	58333	530812	5,0%
FL**						21	132	412	1468	2033	0,0%
A								32315	15423	47738	0,5%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State as a % of "Total"

Tabella 4

Media di utilizzazione delle autorizzazioni di cabotaggio (due mesi) per ciascuno Stato dichiarante

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	Ratio
D	18,8	32,5	28,0	16,6	12,6	10,5	9,2	10,1	7,2	12,6	0,41
F	29,0	58,3	47,5	57,6	46,8	37,5	35,7	29,8	22,6	36,7	1,19
I	10,1	17,6	19,5	20,8	10,3	9,1	7,3	5,4	4,2	9,1	0,29
NL	40,5	65,4	93,4	100,0	91,3	113,0	106,4	83,9	49,5	86,9	2,82
B	62,9	100,3	93,1	145,9	87,2	86,7	74,2	61,0	39,5	75,3	2,45
L	48,2	74,3	92,1	107,4	61,7	66,5	65,6	67,8	67,6	70,2	2,28
UK	6,1	27,8	26,3	29,8	17,8	15,1	15,4	8,6	2,5	14,0	0,45
IRL	19,4	20,4	10,9	7,5	9,1	8,3	8,1	2,8	2,7	7,2	0,23
DK	23,2	43,4	46,7	37,8	30,0	29,6	21,2	23,2	21,0	27,3	0,89
GR	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02	0,001
E	2,9	3,8	8,1	11,5	13,6	4,7	4,5	3,4	2,6	5,5	0,18
P	0,1	4,1	3,0	2,8	3,6	3,9	3,4	3,9	4,9	3,7	0,12
IS*					0	0	0	0	0	0	0
N*					7,2	8,7	15,0	14,0	8,4	11,7	0,38
FIN*					17,2	16,7	25,3	20,0	17,8	20,1	0,65
S*					56,1	54,7	51,8	37,8	22,3	42,0	1,37
FL**						1,0	3,1	7,2	39,7	12,8	0,42
A								7,6	5,6	6,8	0,22
Total	23,0	40,2	42,1	47,5	35,3	35,4	32,7	26,1	18,2	30,8	

Notes: * for 1994: 7-12,94

* for 1995: 5-12,95

Column "Ratio": Ratio of "Reporting State" to "Total"

Tabella 5

Cabotaggio in ciascuno Stato partner

Units: tkm (1000's)

Partner State	7-12,90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,98	7,90-6,98	%
D	98678	402470	470038	578950	785512	1229711	1417816	1516105	687969	7187249	68,3%
F	16034	54737	61439	107128	151304	200319	306064	297410	135865	1330300	12,6%
I	28051	98633	103194	89483	84907	71033	80967	121277	53153	730698	6,9%
NL	5998	13398	12286	5609	5644	8692	11504	11489	3677	78297	0,7%
B	6879	16741	23172	11232	21806	30967	28849	31677	12310	183633	1,7%
L	145	115	306	464	262	665	559	1239	1031	4786	0,05%
UK	11956	35648	34620	27890	36935	41548	42805	50677	21974	304053	2,9%
IRL	606	4965	5489	3119	3653	5476	6807	7614	1653	39382	0,4%
DK	1587	2989	2310	4357	1009	1909	4683	2395	1070	22309	0,2%
GR	0	83	368	3132	4199	7717	10168	22530	5766	53963	0,5%
E	5502	14835	21871	34900	35332	47332	56977	76839	35738	329326	3,1%
P	352	920	9996	14537	8115	8874	9526	8474	4064	64858	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1786	7740	13761	22504	14841	60632	0,6%
FIN*					138	1506	609	2187	494	4934	0,05%
S*					4977	13224	22766	40602	25699	107268	1,0%
FL**						0	0	5	2	7	0,00%
A								10797	4302	15099	0,1%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Partner State" as a % of "Total"

Trasporto nazionale

Units: tkm (1000 million's)

State	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	167,3	184,8	188,0	184,5	197,4	201,3	199,2	203,1	101,4	1543,4	24,1%
F	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,3	136,5	139,0	72,5	1026,5	16,0%
I	141,8	142,4	144,5	142,0	146,9	162,4	163,6	171,3	87,3	1231,3	19,2%
NL	22,9	23,3	26,6	26,0	25,7	27,0	27,6	27,6	14,1	209,4	3,3%
B	12,4	13,3	13,8	14,6	17,5	19,0	17,2	18,0	9,2	128,8	2,0%
L	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2	3,6	0,1%
UK	130,6	124,6	121,3	128,6	137,8	143,7	146,2	149,2	77,9	1094,6	17,1%
IRL	3,9	4,2	4,7	4,2	4,4	4,5	4,7	4,7	2,4	35,8	0,6%
DK	9,4	9,0	9,4	8,8	9,5	9,3	9,4	9,7	5,0	74,8	1,2%
GR	9,7	10,7	10,2	11,4	10,8	12,4	12,5	13,0	6,6	92,5	1,4%
E	69,2	72,0	73,6	75,5	77,2	78,7	76,3	78,8	40,1	606,8	9,5%
P	10,9	11,7	10,6	10,0	11,2	11,1	11,3	11,5	5,9	88,8	1,4%
IS											
N					8,4	9,4	10,4	11,6	5,9	41,5	0,6%
FIN					19,3	21,3	22,2	23,8	12,1	89,1	1,4%
S					25,2	27,8	29,8	31,4	14,2	115,8	1,8%
FL											
A								11,3	5,8	17,1	0,3%
Total	696,1	716,6	725,4	724,0	815,9	863,7	867,3	904,4	460,6	6399,5	100,0%

Tabella 6

Tasso di penetrazione =

Cabotaggio in ciascuno Stato partner
Trasporto nazionale

Units: Parts per 1000

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	1,18	2,18	2,50	3,14	3,98	6,11	7,12	7,46	6,78	4,66
F	0,27	0,46	0,50	0,91	1,22	1,48	2,24	2,14	1,87	1,30
I	0,40	0,69	0,71	0,63	0,58	0,44	0,49	0,71	0,61	0,59
NL	0,52	0,58	0,46	0,22	0,22	0,32	0,42	0,42	0,26	0,37
B	1,11	1,26	1,68	0,77	1,25	1,63	1,68	1,76	1,34	1,43
L	0,73	0,29	0,61	0,93	0,52	1,33	1,40	3,10	5,16	1,33
UK	0,18	0,29	0,29	0,22	0,27	0,29	0,29	0,34	0,28	0,28
IRL	0,31	1,18	1,17	0,74	0,83	1,22	1,45	1,62	0,69	1,10
DK	0,34	0,33	0,25	0,50	0,11	0,21	0,50	0,25	0,21	0,30
GR	0,00	0,01	0,04	0,27	0,39	0,62	0,81	1,73	0,87	0,58
E	0,16	0,21	0,30	0,46	0,46	0,60	0,75	0,98	0,89	0,54
P	0,06	0,08	0,94	1,45	0,72	0,80	0,84	0,74	0,69	0,73
IS*										
N*					0,43	0,82	1,32	1,94	2,52	1,46
FIN*					0,01	0,07	0,03	0,09	0,04	0,06
S*					0,40	0,48	0,76	1,29	1,81	0,93
FL**										
A								0,96	0,74	0,88
Total	0,51	0,90	1,03	1,22	1,40	1,94	2,32	2,46	2,19	1,64

Notes:

* for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Relativi tassi di penetrazione =

Cabotaggio in ciascuno Stato partner /
Trasporto nazionale

Totale Cabotaggio
Totale Trasporto nazionale

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	2,34	2,42	2,43	2,58	2,83	3,15	3,07	3,04	3,10	2,83
F	0,54	0,51	0,49	0,75	0,87	0,76	0,97	0,87	0,85	0,79
I	0,78	0,77	0,70	0,52	0,41	0,23	0,21	0,29	0,28	0,36
NL	1,04	0,64	0,45	0,18	0,16	0,17	0,18	0,17	0,12	0,23
B	2,20	1,40	1,63	0,63	0,89	0,84	0,72	0,72	0,61	0,87
L	1,44	0,32	0,60	0,76	0,37	0,69	0,60	1,26	2,35	0,81
UK	0,36	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15	0,13	0,14	0,13	0,17
IRL	0,62	1,31	1,14	0,61	0,59	0,63	0,62	0,66	0,31	0,67
DK	0,67	0,37	0,24	0,41	0,08	0,11	0,21	0,10	0,10	0,18
GR	0,00	0,01	0,04	0,23	0,28	0,32	0,35	0,70	0,40	0,36
E	0,31	0,23	0,29	0,38	0,33	0,31	0,32	0,40	0,41	0,33
P	0,13	0,09	0,92	1,19	0,52	0,41	0,36	0,30	0,31	0,44
IS										
N					0,30	0,42	0,57	0,79	1,15	0,89
FIN					0,01	0,04	0,01	0,04	0,02	0,03
S					0,28	0,25	0,33	0,53	0,83	0,56
FL										
A								0,39	0,34	0,54
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabella 7

Tabulato che descrive il cabotaggio effettuato dai vettori di ciascuno Stato dichiarante in ciascuno Stato partner per il terzo periodo (gennaio 1996 - giugno 1998)

Units: tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		TOTAL
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	
D	96-98		55388	67930	15721	10802	852	4578	0	604	30709	20533	774	0	339	5	3718	5	12539	224497
F	96-98	336463		136104	1122	55293	1955	7674	0	5	1615	69932	1605	0	0	0	32	0	0	611800
I	96-98	98159	13135		240	144	0	1723	0	110	55	3842	76	0	0	0	140	0	0	117624
NL	96-98	1542995	121753	8665		1734	3	22743	335	4413	21	32500	500	0	1672	101	14135	0	1034	1752604
B	96-98	388938	433386	19336	194		2	50228	30	359	245	6917	20	0	0	71	983	0	420	901129
L	96-98	462609	4672	5989	0	0		0	0	181	0	820	238	0	0	0	0	0	0	474509
UK	96-98	6729	70519	4828	7710	4152	0		15709	0	5819	1515	303	0	0	0	706	0	0	117990
IRL	96-98	6526	124	0	0	6	0	23479		0	0	0	0	0	0	0	294	0	0	30429
DK	96-98	258249	1217	1214	1365	364	0	4119	0		0	267	1755	0	19790	924	34619	0	0	323883
GR	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	96-98	2710	35580	600	0	10	0	0	0	0	0		16700	0	0	10	0	0	0	55610
P	96-98	93	3098	208	2	79	0	7	0	24	0	32422		0	0	0	0	0	0	35933
IS	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	96-98	13248	2	15	18	12	14	0	0	56	0	3	57	0		1	13574	0	1	27001
FIN	96-98	126303	78	218	40	3	0	0	0	1866	0	507	0	0	6747		19770	0	1	155533
S	96-98	341936	124	353	105	86	0	877	0	530	0	242	9	0	22558	2178		0	0	368998
FL	96-98	886	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2012
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	96-98	3621890	739339	255397	26670	72836	2829	115456	16074	8148	38464	169554	22064	0	51106	3290	89067	7	15099	5247290

Percentage 69,0 14,1 4,9 0,5 1,4 0,1 2,2 0,3 0,2 0,7 3,2 0,4 0 1,0 0,1 1,7 0,0 0,3 100,0

Tabella 8

Tabulato del cabotaggio effettuato dai vettori di ciascuno Stato dichiarante in ciascuno Stato partner nel periodo totale

Units tkm (1000's)

Rep.	Year	Partner State																		
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	TOTAL
D	90-98		99652	299075	31275	20270	1070	12290	2	4730	36588	28490	1706	0	339	5	4387	5	12539	552423
F	90-98	804565		214084	2391	113658	3412	35187	0	13	2756	151277	3535	0	76	0	125	0	0	1331079
I	90-98	294140	23899		816	382	0	3346	0	110	55	6158	76	0	0	0	198	0	0	329180
NL	90-98	2814183	174571	71237		31927	91	105556	534	12463	585	54235	2114	0	1752	158	14850	0	1034	3285290
B	90-98	1054820	777339	73517	22425		152	69384	30	731	1248	13131	151	0	0	71	983	0	420	2014402
L	90-98	847584	10557	11042	206	3813		0	0	251	0	1667	356	0	0	0	0	0	0	875476
UK	90-98	35706	138744	37105	17356	12517	0		38800	226	12680	23059	733	0	6	0	742	0	0	317674
IRL	90-98	15117	1600	4	166	48	0	69427		2	0	136	0	0	0	0	368	0	0	86868
DK	90-98	605516	6469	12491	3226	421	0	7215	16		0	441	4513	0	23238	924	45390	0	0	709860
GR	90-98	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	196
E	90-98	9129	89373	1222	17	18	0	123	0	0	0		51578	0	0	14	0	0	0	151474
P	90-98	762	7543	312	2	115	44	13	0	78	0	49884		0	0	0	0	0	0	58753
IS	94-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	94-98	17822	37	42	31	41	14	0	0	122	8	16	60	0		1	14709	0	1	32904
FIN	94-98	154623	78	274	83	6	0	55	0	2489	43	509	0	0	8051		24420	0	1	190632
S	94-98	496133	175	356	150	266	0	1429	0	1094	0	269	9	0	27170	3761		0	0	530812
FL	95-98	907	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2033
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	90-98	7187249	1330300	730698	78297	183633	4786	304053	39382	22309	53963	329326	64858	0	60632	4934	107268	7	15099	10516794

Percentage 68,3 12,6 6,9 0,7 1,7 0,0 2,9 0,4 0,2 0,5 3,1 0,6 0 0,6 0,0 1,0 0,0 0,1 100,0

Tabella 9

I principali “caboteurs”

(cabotaggio effettuato dai vettori di uno Stato **dichiarante** in uno Stato **partner**)

Units: tkm (1000's)

"Relation"	7/1990-6/1994			7/1994-12/1995			1/1996-6/1998			7/1990-6/1998		
	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%
NL in D	1	553606	18,8	1	717582	30,9	1	1542995	29,4	1	2814183	26,8
B in D	2	400019	13,6	2	265863	11,5	4	388938	7,4	2	1054820	10,0
L in D	4	240584	8,2	6	144391	6,2	2	462609	8,8	3	847584	8,1
F in D	3	290822	9,9	3	177280	7,6	6	336463	6,4	4	804565	7,7
B in F	6	193433	6,6	5	150520	6,5	3	433386	8,3	5	777339	7,4
DK in D	5	219131	7,4	7	128136	5,5	7	258249	4,9	6	605516	5,8
S in D				4	154197	6,7	5	341936	6,5	7	496133	4,7
D in I	7	183789	6,2	9	47356	2,0	14	67930	1,3	8	299075	2,8
I in D	8	140892	4,8	8	55089	2,4	11	98159	1,9	9	294140	2,8
F in I	9	52461	1,8	16	25519	1,1	8	136104	2,6	10	214084	2,0
NL in F		17527	0,6	10	35291	1,5	10	121753	2,3	11	174571	1,7
FIN in D				15	28320	1,2	9	126303	2,4	12	154623	1,5
F in E	12	48705	1,7	12	32640	1,4	13	69932	1,3	13	151277	1,4
UK in F	14	38935	1,3	14	29290	1,3	12	70519	1,3	14	138744	1,3
F in B		23194	0,8	11	35171	1,5	16	55293	1,1	15	113658	1,1
NL in UK	11	51624	1,7	13	31189	1,3		22743	0,4	16	105556	1,0
NL in I	10	52408	1,8		10164	0,4		8665	0,2		71237	0,7
B in I	13	42568	1,4		11613	0,5		19336	0,4		73517	0,7
E in F	15	32442	1,1		21351	0,9		35580	0,7		89373	0,8
IRL in UK	16	29899	1,0		16049	0,7		23479	0,4		69427	0,7
D in F		22356	0,8		21908	0,9	15	55388	1,1		99652	0,9
"Top 16"		2571318	87,1		2057834	88,8		4565957	87,0		9045868	86,0
"All"		2950878			2318626			5247290			10516794	