



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.2.2001
COM(2001) 93 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO
EUROPEO**

**Sull'esperienza acquisita durante il lavoro svolto in conformità alla direttiva del
Consiglio 95/64/CE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di
passeggeri via mare**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO
EUROPEO**

**Sull'esperienza acquisita durante il lavoro svolto in conformità alla direttiva del
Consiglio 95/64/CE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di
passeggeri via mare**

(Testo pertinente al SEE)

SOMMARIO

1.	Introduzione	4
1.1.	Precedenti.....	4
1.2.	Copertura geografica	4
2.	Periodo di transizione (Articolo 10).....	5
2.1.	Deroghe.....	5
2.2.	Studi pilota	5
	(a) fattibilità e costo della raccolta di informazioni specifiche	6
	(b) aspetti tecnici della raccolta dati.....	8
3.	Porti (Articolo 4)	10
4.	Accuratezza delle statistiche (Articolo 5).....	11
5.	Elaborazione e trasmissione dei risultati della raccolta dati (Articoli 6 e 7).....	12
5.1.	Raccolta ed elaborazione dei dati grezzi da parte dell'ANC.....	12
5.2.	Trasmissione dei risultati alla Commissione	13
6.	Diffusione dei dati statistici (Articolo 9).....	14
7.	Contributi finanziari (Articolo 11)	15
8.	Norme dettagliate di attuazione e procedura (Articoli 12 e 13).....	16
9.	Attuazione (Articolo 14).....	16
9.1.	Belgio.....	17
9.2.	Danimarca.....	17
9.3.	Germania.....	18
9.4.	Grecia.....	18
9.5.	Spagna.....	19
9.6.	Francia	19

9.7.	Irlanda.....	20
9.8.	Italia.....	20
9.9.	Paesi Bassi.....	20
9.10.	Portogallo.....	21
9.11.	Finlandia.....	21
9.12.	Svezia.....	22
9.13.	Regno Unito.....	22
9.14.	Norvegia.....	23
9.15.	Islanda.....	23
10.	Conclusione.....	23

1. INTRODUZIONE

1.1. Precedenti

L'8 dicembre 1995, il Consiglio adottò una direttiva sulla rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare. La direttiva 95/64/CE fornisce un quadro armonizzato per la raccolta di statistiche marittime in tutto lo Spazio economico europeo. Essa definisce quali informazioni devono essere periodicamente trasmesse da ciascuno Stato membro all'Istituto statistico delle Comunità europee riguardo al trasporto di merci e passeggeri via mare.

In base all'articolo 8 della direttiva del Consiglio la Commissione è tenuta a presentare una relazione al Consiglio sull'esperienza acquisita durante il lavoro svolto in conformità a detta direttiva dopo aver raccolto dati per un periodo di tre anni. La raccolta dati cominciò con il 1997 come anno di riferimento.

Laddove nella relazione non viene citato nessun altro atto giuridico, tutti gli articoli sono da riferirsi alla direttiva del Consiglio 95/64/CE¹, in prosieguo denominata "la direttiva" o "la direttiva marittima". La Commissione successivamente adottò due atti giuridici che stabilivano le norme per l'attuazione della direttiva: la decisione della Commissione 98/385/CE del 13 maggio 1998 e la decisione della Commissione 2000/363/CE del 28 aprile 2000². Il principale forum di discussione e decisione riguardo all'attuazione e all'applicazione della direttiva è il Gruppo di lavoro dell'SEE sulle statistiche sui trasporti marittimi, di seguito denominato "il Gruppo di lavoro".

La direttiva marittima si propone di completare le informazioni disponibili a livello europeo sugli altri modi di trasporto – strada, ferrovia, vie di navigazione interna e aviazione – per consentire alla Commissione europea di portare a termine le politiche collegate.

1.2. Copertura geografica

La direttiva viene applicata da tutti gli Stati membri dell'UE eccetto Lussemburgo e Austria che non hanno porti marittimi sul loro territorio. Oltre a questi tredici paesi, i due paesi EFTA che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE) e possiedono porti marittimi, Islanda e Norvegia, sono associati al sistema di informazione marittima della direttiva.

La procedura di integrazione della direttiva marittima nell'Accordo sullo Spazio economico europeo si concluse il 6 marzo 1998 con l'adozione della decisione 17/98 da parte della Commissione Paritetica dell'SEE.³

La decisione modificava l'Allegato XXI sulle statistiche dell'Accordo sull'SEE per includere la direttiva del Consiglio 95/64/CE al punto 7B appositamente aggiunto. La direttiva subì due adattamenti ai fini dell'Accordo sull'SEE, riguardo ai piccoli porti

¹ GUL 320, 30.12.1995, p. 25.

² GUL 174, 18.6.1998, p. 1, e GUL 132, 5.6.2000, p. 1.

³ Decisione 17/98 entrata in vigore il 7.3.1998 e pubblicata nella GUL 272, p. 24, l'8.10.1998.

norvegesi e ai codici per le navi norvegesi (Allegato V della direttiva). Anche la decisione della Commissione 98/385/CE fu integrata nell'Accordo sull'SEE.

In seguito ad una modifica procedurale, non è più in base alle decisioni della Commissione, ma a modifiche dell'Accordo sull'SEE che vengono stabiliti i porti partecipanti dei paesi dell'SEE/EFTA. Ciò rispecchia il desiderio di questi paesi di essere pienamente coinvolti nel processo decisionale. Conseguentemente, la decisione della Commissione 2000/363/CE ha riesaminato la lista dei porti europei senza includere i porti islandesi e norvegesi.

2. PERIODO DI TRANSIZIONE (ARTICOLO 10)

2.1. Deroghe

I membri del Sistema statistico europeo (SSE) stabilirono di iniziare la regolare raccolta dati un anno dopo l'entrata in vigore della direttiva, l'1 gennaio 1997 e di considerare i primi tre anni come periodo di transizione. Tale periodo avrebbe dovuto consentire agli Stati membri di adottare tutte le misure amministrative e giuridiche necessarie all'attuazione della direttiva a livello nazionale.

Durante questo periodo, furono garantite deroghe a ciascuno Stato membro che rispecchiavano le sue specifiche esigenze di adattamento. Le deroghe consistevano nell'esclusione di porti individuali dall'obbligo di raccolta, consentendo l'uso dei codici nazionali, o garantivano eccezioni per variabili specifiche. Il numero di deroghe fu ridotto dopo il primo anno di attuazione, presumendo che gli Stati membri avessero già compiuto progressi nell'adattamento dei loro sistemi di raccolta.

Da un lato, queste deroghe erano necessarie, poiché l'istituzione del sistema di raccolta dati richiedeva sforzi e risorse. Dall'altro, conseguentemente, i dati raccolti durante i primi tre anni di riferimento sono piuttosto incompleti.

Dall'1 gennaio 2000, tutti gli Stati membri devono fornire insiemi di dati (data set) completi, classificati e codificati secondo i requisiti della direttiva.

2.2. Studi pilota

In linea con l'articolo 10-2 della direttiva, la Commissione europea adottò un programma di studi pilota durante il periodo di transizione, che coprivano due ambiti:

- (a) la fattibilità e il costo della raccolta di informazioni specifiche, e
- (b) gli aspetti tecnici della raccolta dati.

Questi studi pilota furono finanziati soprattutto attraverso il Quarto Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo, in particolare tramite il SUPCOM e i quadri SDA/SISD (Scambio di Dati tra Amministrazioni/Servizio Informazioni Statistiche Distribuite).

(a) fattibilità e costo della raccolta di informazioni specifiche

In sede di progetto della direttiva, venne presa in considerazione la raccolta di alcune voci di informazione aggiuntive nel quadro del sistema di raccolta ordinario. Poiché non si giunse ad un accordo, si decise di studiare la fattibilità e il costo per gli Stati membri della regolare raccolta di tali informazioni attraverso una serie di studi pilota. Le informazioni in oggetto erano:

- i* descrizione delle merci trasportate
- ii* passeggeri trasportati su brevi distanze
- iii* informazioni riguardo ai servizi di raccordo e alle catene di trasporto
- iv* dati relativi alla nazionalità dell'operatore del trasporto marittimo

Per quanto riguarda le voci *i*, *iii* e *iv*, l'obiettivo degli studi era verificare se l'attuale sistema potesse essere ampliato attraverso queste variabili aggiuntive. Per quanto concerne la voce *ii*, l'obiettivo dello studio era più una riduzione che un ampliamento dell'attuale sistema.

Gli studi pilota furono condotti dalla Commissione e finanziati attraverso il quarto programma quadro. I risultati furono discussi dal Gruppo di lavoro sulle statistiche dei trasporti marittimi nel giugno del 1999. Considerate le difficoltà di attuazione delle nuove voci, il Gruppo decise di non lanciare alcuna procedura per l'ampliamento della direttiva nell'immediato, ma di aspettare fino a che il sistema di raccolta ordinario fosse ben avviato. Il Gruppo creò una Task Force per continuare ad esaminare la questione. Parallelamente, la Commissione continuava a sviluppare un quadro metodologico dettagliato, tra l'altro riguardo ai passeggeri trasportati su brevi distanze.

I principali risultati degli studi sono:

- i* **descrizione delle merci** così come definita negli Allegati III e VIII, serie di dati B1

Poiché attualmente la direttiva prevede solo informazioni sul tipo di carico, non è possibile un paragone dettagliato con le statistiche sui modi di trasporto interni, utilizzando questi informazioni sulle merci secondo la classificazione per gruppi NST/R 24.

Lo studio pilota, quindi, esaminò il costo e la fattibilità di una raccolta informazioni sulle merci nei porti in base a questa classificazione.

La raccolta di tali informazioni dettagliate sembrerebbe fattibile e ad un costo ragionevole per i carichi alla rinfusa e alla semi-rinfusa.

Tuttavia, le difficoltà e il costo maggiori si verificano nel compilare tali analisi per i container e il traffico ro-ro, nella maggior parte degli Stati membri. La raccolta di informazioni sul contenuto dei container richiederebbe ingenti risorse, poiché sarebbe necessaria una sostanziale codifica della descrizione testuale. Anche l'alto numero di merci diverse nello stesso container contribuisce ad aumentare i costi.

Per quanto concerne il traffico ro-ro, i documenti di trasporto in generale non forniscono informazioni fruibili sulle merci a disposizione degli operatori.

Il grado di dettaglio con cui gli Stati membri raccolgono le informazioni sulle merci varia. Qualsiasi classificazione scelta dovrebbe essere comune agli altri modi di trasporto e si dovrebbero prendere in considerazione le potenziali revisioni della classificazione NST/R.

ii **passengeri trasportati su brevi distanze**

La direttiva prevede la raccolta di dati sui passeggeri trasportati via mare senza specificare alcuna distanza minima del tragitto. In teoria, dunque, si dovrebbero registrare anche i viaggi brevi. Dato che alcuni paesi non raccolgono dati al di sotto di una certa distanza, ci potrebbero essere delle distorsioni nella base dati comune. L'obiettivo dello studio pilota era verificare la possibilità per gli Stati membri di escludere dall'indagine una parte o la totalità dei percorsi minori intrapresi al loro interno.

Nove Stati membri coprono già tutti i movimenti di passeggeri e 2 lo faranno a partire dal 2000. I risultati dello studio rivelano che gli Stati membri non hanno grossi problemi ad ottenere informazioni su tutti i passeggeri. Al contrario, il carico sui loro fornitori di dati potrebbe aumentare se fossero create nuove soglie per escludere i movimenti di passeggeri minori, il che sarebbe controproducente. La raccolta dei dati sui passeggeri può avvalersi delle informazioni fornite nel quadro della direttiva 98/41/CE del Consiglio del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, p. 35).

E' stato riscontrato che la lunghezza di un viaggio, vale a dire il numero di miglia lungo i quali sono trasportati i passeggeri, non è necessariamente un indicatore significativo dell'importanza di un dato servizio di traghetto. La portata del flusso potrebbe essere più rilevante: grazie alla soglia dei 200 000 passeggeri all'anno (articolo 4 della direttiva), i flussi di traffico di minore importanza sono già esclusi. Lo studio ha anche sottolineato il problema che incontrano alcuni paesi nell'applicare il criterio "ai viaggi d'alto mare" (articolo 2): in questo caso, i percorsi molto brevi sono esclusi dalle statistiche sui passeggeri, anche nei casi in cui tali servizi trasportano un gran numero di passeggeri.

iii **informazioni riguardo ai servizi di raccordo e alle catene di trasporto**

In risposta alla crescente richiesta di informazioni sui dati riguardanti le catene intermodali da parte degli utenti, uno studio pilota ha verificato la fattibilità e il costo della raccolta di dati di questo tipo. E' emerso che queste informazioni non sono reperibili nelle fonti usate per la direttiva. L'unica possibilità sarebbe raccogliere i dati nei porti, per i quali ciò rappresenterebbe un onere relativamente lieve se già raccolgono i dati ai fini della determinazione del prezzo. Alcune delegazioni hanno concordato sul fatto che vi sono informazioni disponibili nei porti praticando questi tariffe diverse. Tuttavia, in alcuni paesi ciò sarebbe molto costoso e/o sarebbe fattibile solo attraverso indagini campionarie separate o altri modi di trasporto.

Il Gruppo di lavoro ha dato un mandato alla Task Force affinché discuta gli aspetti metodologici dei servizi di raccordo (feeder services) effettuando il coordinamento con il Gruppo di esperti intermodale.

iv **dati relativi alla nazionalità dell'operatore del trasporto marittimo**

Lo studio pilota sulla raccolta di informazioni riguardo alla nazionalità dell'operatore del trasporto marittimo rispecchia il bisogno manifesto degli utenti di conoscere il principale beneficiario economico delle operazioni marittime e la flotta europea in generale. Dallo studio è emerso che raccogliere le informazioni richieste dalla direttiva – vale a dire il vero cuore del controllo commerciale – non è fattibile. La principale difficoltà è consistita nel definire il paese economicamente beneficiario, essendo proprietà e gestione estremamente complesse. Il costo di una raccolta dati di questo tipo sarebbe alto e non è stato ritenuto giustificato. Il Gruppo di lavoro ha pensato di provare metodi alternativi, come consultare le associazioni nazionali o le basi dati commerciali che potrebbero servirsi di un algoritmo complesso per definire il paese economicamente beneficiario.

(b) aspetti tecnici della raccolta dati

E' stata lanciata una serie di studi pilota per analizzare la possibilità di raccogliere dati in base agli accordi siglati nel quadro della semplificazione delle procedure commerciali, dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO), del Comitato europeo per la Standardizzazione (CEN) e delle norme doganali internazionali (articolo 10-2-b).

Gli studi hanno contribuito in modo particolare al progetto EDIMARS (scambio elettronico di dati sulle statistiche marittime) lanciato nel 1995. I primi esperimenti sono stati condotti in Spagna, Paesi Bassi e Francia, seguiti da Irlanda, Germania e Regno Unito e successivamente da tutti gli altri Stati membri. Il progetto era aperto a tutti i protagonisti del settore del trasporto marittimo all'interno dell'Unione europea: amministrazioni nazionali e regionali, capitanerie di porto, operatori dei trasporti, armatori, agenti marittimi, spedizionieri, fornitori dei sistemi per gli operatori portuali (port community systems), ecc.

Nel corso dei primi tre anni, il progetto si è concentrato sulla raccolta di dati grezzi presso i fornitori, vale a dire: porti, spedizionieri o agenti marittimi. Nel quarto anno, esso mirava principalmente ad accrescere l'uso dei mezzi elettronici da parte delle autorità nazionali competenti per inviare i dati ad Eurostat.

Il progetto EDIMARS ha facilitato lo scambio di esperienze all'interno dell'organizzazione e l'attuazione della raccolta di dati statistici marittimi ed ha contribuito a ridurre il costo e a migliorare l'efficacia della raccolta e della diffusione delle statistiche sui trasporti marittimi attraverso l'uso dello Scambio Elettronico di Dati (EDI Electronic Data Interchange). L'EDI è comunemente definito il trasferimento da applicazione ad applicazione di documenti commerciali tra computer. Molte aziende scelgono l'EDI come metodo rapido, economico e sicuro per spedire ordinativi di acquisto, fatture, avvisi di imbarco, e altri documenti commerciali frequentemente utilizzati. Poiché i mezzi tradizionali di raccolta informazioni (domande, interviste, sondaggi, ecc.) si sono rivelati costosi, non esaustivi e non così affidabili, Eurostat e il Consiglio europeo per gli standard dell'EDI (EBES) hanno elaborato un linguaggio comune per lo scambio di

statistiche. GESMES, il Messaggio statistico Generico (Generic Statistical Message) usa lo standard EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport - Scambio Elettronico di Dati per l'Amministrazione, il Commercio e i Trasporti).

All'inizio del progetto si utilizzavano un gran numero di formati (formati soggetti a diritti di proprietà, Gesmes) e supporti diversi (carta, dischetti, nastri magnetici, posta elettronica). A marzo 2000, nessuno Stato membro adottava più metodi manuali come la carta, alcuni ricorrevano ancora a dischetti e alle trasmissioni EDI, ed altri come Spagna, Portogallo e Finlandia usavano sistematicamente le trasmissioni EDI.

Il progetto ha dimostrato attraverso esperimenti reali che l'uso dell'EDI per la raccolta delle statistiche marittime presenta due grossi vantaggi:

- un linguaggio omogeneo per trasmettere la serie di dati richiesti dalla direttiva utilizzando il GESMES per le statistiche sui trasporti marittimi;
- esistono modi per estrarre automaticamente i dati statistici dai messaggi operativi EDIFACT come l'IFCSUM (International Forwarding and Consolidation Summary Message) o il CUSCAR (Custom Cargo Report), così come dai Sistemi per gli operatori portuali (Port Community Systems) o dai Sistemi Informativi.

La documentazione prodotta nel quadro del progetto fornisce una descrizione completa di come estrapolare gli elementi statistici richiesti dalla direttiva marittima da un messaggio IFCSUM.

Parallelamente a questi studi pilota, gruppi internazionali ed europei hanno sviluppato messaggi standard, come l'EDIMAN, (Maritime Cargo Manifest Message - Messaggio sul Manifesto di Carico Marittimo), basato sulla sintassi UN/EDIFACT e sviluppato dal Manifest Group of Maritime Commission (Gruppo Manifesto della Commissione Marittima). La Commissione ha seguito il lavoro di questi Gruppi, compreso l'International Transport Implementation Guidelines Group - Gruppo per l'Attuazione delle Linee Guida sul Trasporto Internazionale (ITIGG) e il Codes Working Group - Gruppo di lavoro sui Codici UN/CEFACT, responsabile del mantenimento della serie di raccomandazioni UN/ECE riguardanti le nomenclature per contribuire ad agevolare il commercio globale. Questo gruppo si occupa delle revisioni dei codici dei modi di trasporto, dei codici dei tipi di imballo, della codifica dei prodotti ai fini del trasporto, dei tipi di mezzi di trasporto e dei tipi di carico e di UN/LOCODES, particolarmente importanti per le statistiche marittime.

Anche il progetto EDIMARS ha contribuito al lavoro di questo gruppo adottando le regole ITIGG CUSCAR per gli esperimenti pilota del terzo anno nel Regno Unito e in Germania. L'ITIGG sta attualmente ampliando il suo lavoro per includere gli altri modi di trasporto, il che potrebbe apportare grossi benefici non solo agli altri modi per la raccolta armonizzata di dati grezzi, ma anche per la raccolta di statistiche intermodali.

3. PORTI (ARTICOLO 4)

In quanto unità di riferimento, i porti sono i protagonisti della raccolta dati nel quadro del sistema di informazioni della direttiva. In base all'articolo 1, gli Stati membri devono raccogliere le statistiche comunitarie sul trasporto di merci e passeggeri da parte di navi alturiere che fanno scalo nei porti sui loro territori.

Nel progetto di direttiva del 1993, il criterio per stilare una lista di porti era che l'elenco doveva coprire almeno, per ciascuno Stato membro, il 90% di tutti i trasporti marittimi di merci e il 90% di tutti i movimenti di passeggeri via mare. Il documento definitivo, tuttavia, stabilisce solo che si dovrebbe stilare un elenco di porti, senza fornire criteri oggettivi.

In linea con la procedura di cui agli articoli 4-1 e 13, una prima lista di porti europei è stata applicata dal 1997 e formalmente adottata nel 1998 con la decisione della Commissione 98/385/CE. Essa comprendeva un totale di 1575 porti in tutti i 15 paesi dell'SEE, 1302 dei quali erano porti statistici. A partire dal primo anno di attuazione integrale, il 2000, è stata applicato un nuovo elenco di porti, formalmente adottato dalla decisione della Commissione 2000/363/CE e comprende un totale di 1357 porti in 13 paesi dell'UE, di cui 1089 sono porti statistici (*vedi tabella 1*). Circa 160 porti SEE/EFTA saranno aggiunti all'elenco con una procedura separata.

La scelta è stata fatta da ciascuno Stato membro per i porti sul proprio territorio. Il numero di porti, il numero relativo di porti per chilometro di costa e anche il raggruppamento di alcuni sottoporti in un gruppo statistico nazionale variano sensibilmente da paese a paese. Ciò è dovuto alle strutture amministrative portuali locali e alle tradizioni nazionali nel trasporto marittimo e anche nelle statistiche marittime. Non esiste un numero minimo comune di passeggeri, movimenti navali o movimentazione delle merci all'anno perché un porto sia incluso nella lista.

Nel Regno Unito, ad esempio, il totale di porti sull'elenco è il doppio del numero di porti che forniscono statistiche in quanto porti statistici nazionali. In Irlanda e Portogallo, al contrario, ciascun porto sull'elenco è anche un porto statistico. In Italia, dove tutti i porti sono sistematicamente inclusi, ciascuno di essi riferisce come porto statistico separato, senza aggregazione.

In base alla direttiva, un porto è definito un "luogo che dispone di attrezzature che consentono alle navi mercantili di attraccare e di caricare/scaricare merci o di imbarcare/sbarcare passeggeri sulle o dalle navi". In casi eccezionali, gli Stati membri hanno scelto un'intera via navigabile come porto statistico, come nel caso del canale Albert in Belgio.

Solo l'analisi dei dati raccolti può evidenziare se l'eterogeneità degli elenchi è un ostacolo all'elaborazione di informazioni accurate e comparabili sui trasporti marittimi dell'UE.

Tra i porti inclusi nell'elenco, solo quelli che superano una data soglia annuale in termini di trasporto merci o passeggeri devono riferire dettagliatamente e su base trimestrale. Gli altri devono solo fornire dati riassuntivi su base annuale. La soglia è fissata a un milione di tonnellate di merce o 200 000 passeggeri l'anno. Durante il periodo transitorio dal 1997 al 1999, gli Stati membri possono utilizzare una deroga

prevista dalla direttiva e applicare la soglia provvisoria di due milioni di tonnellate o 400 000 passeggeri l'anno. Il numero di porti i cui dati relativi sono contenuti nella base dati comune varia secondo l'insieme di dati.

Considerata la restrizione rappresentata dalla soglia, le deroghe garantite e la revisione dell'elenco di porti, per la maggior parte dei porti serie temporali significative possono iniziare solo dall'anno di riferimento 2000 in avanti.

Tabella 1 Numero di porti in cui si dovrebbero raccogliere statistiche marittime

	Dall'anno di riferimento 2000 (lista della decisione 2000/363/CE)		
	porti	sottoporti	porti statistici
UK	341	177	164
DK	145	4	141
IT	136	0	136
SE	149	21	128
DE	123	13	110
NL	107	6	101
FR	95	26	69
FI	85	17	68
EL	59	1	58
ES	52	0	52
PT	31	0	31
IE	23	0	23
BE	11	3	8
EU-15	1357	268	1089
	<i>(si potranno aggiungere all'elenco in una fase successiva)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
SEE	<i>(160)</i>		<i>(160)</i>
Totale	(1517)		(1249)

Dall'esperienza con i dati trasmessi dagli Stati membri è emerso che solo una parte dei porti tenuti a fornire informazioni effettivamente dichiarano il traffico. In futuro potrebbe rendersi necessaria una sostanziale revisione dell'elenco di porti, una volta ben avviato il sistema di informazioni.

4. ACCURATEZZA DELLE STATISTICHE (ARTICOLO 5)

I flussi di trasporto intracomunitari hanno la particolarità di essere registrati due volte: all'origine e a destinazione. Tra le caratteristiche della raccolta dati della direttiva marittima vi sono le informazioni sulla corrispondenza ('relation') (vale a dire il porto di carico/scarico per l'SEE, l'area costiera marittima per i paesi extra SEE) per i carichi sia di passeggeri che di merci. Ciò consente la compilazione di tabelle speculari che possono essere usate per il controllo qualità. Le differenze nelle

dichiarazioni di due unità che forniscono informazioni sono un chiaro indicatore di problemi metodologici.

A livello di paese a paese, le differenze nelle dichiarazioni complessive potrebbero derivare dal fatto che solo uno dei due porti coinvolti in un flusso di traffico è incluso nell'elenco dei porti, mentre il porto di (s)carico non ha il dovere di fornire informazioni. A livello di porto a porto, a sua volta, è facile rilevare delle discrepanze.

Il Gruppo di lavoro sta discutendo la questione da giugno 1999; la Commissione propone un approccio bilaterale: la Commissione dovrebbe informare due Paesi membri che riferiscono con modalità molto diverse su di un identico flusso affinché cerchino di paragonare le loro metodologie per identificare ed eliminare o ridurre la fonte delle discrepanze. Tali pratiche bilaterali si sono rivelate vincenti in altri campi quali la migrazione. Anche se lo scostamento non può essere eliminato completamente, la ricerca può contribuire a creare fattori per le stime.

Il Portogallo e alcuni paesi scandinavi hanno già iniziato ad esaminare la coerenza dei dati a livello nazionale, identificando una serie di fonti di discrepanze:

- i flussi venivano dichiarati in mesi diversi iniziando alla fine di un mese e concludendosi all'inizio del mese successivo
- merci che lasciano un porto destinate ad un altro; ritardi lungo il tragitto possono essere causa di distorsioni nei dati riferiti per entrambi i porti originariamente coinvolti
- sono state usate fonti statistiche diverse: manifesto di bordo contro conoscenza della nave
- alcuni porti usano equivalenze unitarie specifiche per alcuni tipi di merce (ad esempio tonnellate = metri cubi)

Il Gruppo di lavoro ha iniziato ad intraprendere una serie di attività continue per migliorare la qualità delle statistiche raccolte. Vi è una serie di questioni metodologiche che richiedono ulteriori ricerche: tali questioni possono riguardare specificità nazionali o problemi generali come la determinazione del contenuto dei container, informazioni sui container vuoti o il microcabotaggio.

5. ELABORAZIONE E TRASMISSIONE DEI RISULTATI DELLA RACCOLTA DATI (ARTICOLI 6 E 7)

5.1. Raccolta ed elaborazione dei dati grezzi da parte dell'ANC

Per quanto concerne la raccolta di dati grezzi e l'elaborazione dei dati raccolti da parte dell'autorità nazionale competente (ANC), la direttiva vincola gli Stati membri solo per quanto riguarda il risultato, vale a dire a presentare statistiche comparabili secondo lo standard di accuratezza concordato. La scelta degli strumenti di elaborazione e delle modalità di organizzazione del lavoro avviene a livello nazionale, secondo il principio della sussidiarietà. Alcuni paesi hanno continuato a servirsi dei loro sistemi di elaborazione esistenti, adattandoli ai requisiti della direttiva ove necessario, mentre altri paesi hanno introdotto sistemi completamente

nuovi. I contributi finanziari al costo dell'attuazione sono stati parzialmente utilizzati per finanziare tale creazione di ambienti di elaborazione adeguati.

Le conclusioni degli studi pilota riguardo alla raccolta dati sono riassunte nel capitolo sul *Periodo di transizione: studi pilota* di questa relazione. Un progetto in corso nel Regno Unito nel 1999/2000 sta sperimentando cinque metodi diversi di raccolta di dati grezzi. I progetti pilota britannici comprendono tra gli altri lo SDES (Statistical Data Entry Software) e un gruppo di forme web di accesso ai dati per i fornitori di dati.

5.2. Trasmissione dei risultati alla Commissione

Per quanto riguarda la trasmissione dei dati raccolti alla Commissione, a sua volta, la direttiva adotta un approccio più armonizzato. Essa predefinisce la periodicità e la struttura delle serie di dati da trasmettersi. I dettagli tecnici per la trasmissione saranno stabiliti da una procedura di comitatologia.

Considerata la varietà di strumenti usati dagli Stati membri e il grosso sforzo di adattamento necessario, la Commissione non ha proposto standard tecnici comuni nella prima fase di attuazione della direttiva. Invece, ha sostenuto gli sforzi degli Stati membri volti ad installare strumenti di trasmissione efficaci finanziando progetti pilota e sviluppando una cassetta portautensili (toolbox) di strumenti software nel creare documenti elettronici da sottoporre ad Eurostat. L'obiettivo della strategia EDI della Commissione è consentire una certa scelta, ma allo stesso tempo restringere le opzioni a due, che possono entrambe essere controllate ed elaborate all'interno della Commissione senza dover essere riformattate o redatte manualmente.

Il primo dei due metodi proposti è la trasmissione tramite un sottogruppo del messaggio UN/EDIFACT GESMES come definito dalle "Linee guida sull'attuazione del messaggio marittimo GESMES", sviluppate durante il progetto EDIMARS. Questa "Facile soluzione marittima GESMES EDI" è stata sperimentata e costantemente migliorata.

Il secondo metodo consiste nell'inviare un file flat strutturato nel formato tra virgolette (".csv") seguendo una struttura sviluppata dalla Commissione per consentire una convalida automatica. Il suo concetto è simile alla struttura GESMES, ma si tratta di un formato file flat semplice. Sia la virgola (,) che il punto e virgola (;) possono essere utilizzati come separatori e la serie di dati possono essere accettate con o senza campi vuoti. La soluzione file flat strutturato non comporta costi e può essere derivata direttamente dalle applicazioni comuni di elaborazione dei dati.

I file flat o i file GESMES possono essere spediti sia tramite lo STADIUM che tramite allegati di posta elettronica strutturati ad un indirizzo di posta elettronica funzionale predefinito.

I criteri alla base della creazione della "cassetta portautensili ("toolbox") MAKEDISI EDI" sono stati massima semplicità, l'essere portatile attraverso le piattaforme e anche 'piena' compatibilità con l'EDI (Scambio Elettronico di Dati), vale a dire non richiedere alcun intervento umano. Inoltre, gli strumenti dovrebbero essere messi a disposizione degli Stati membri senza addebito; dovrebbero essere indipendenti dal venditore o dall'applicazione software, parametrizzati per consentire di modificare

facilmente le liste di codici o il GESMES; e dovrebbero lavorare insieme al software tradizionale per le comunicazioni come i pacchetti di posta elettronica. E' stato scelto il linguaggio PERL, poiché non solo soddisfaceva i criteri del progetto, ma anche perché offre un'ulteriore funzionalità adatta all'elaborazione di file flat strutturati.

La cassetta portautensili fornisce anche le funzioni di convalida dei formati e dei codici e di conversione tra file flat strutturati e GESMES, contribuendo così all'accuratezza dei dati.

La "cassetta portautensili MAKEDISI EDI" accetta entrambi i formati di entrata: GESMES Marittimo e file flat strutturati. L'unico formato di uscita è il GESMES, al fine di avvicinarsi al 100% di trasmissioni GESMES, il che corrisponde alla politica generale sulle trasmissioni all'interno del Sistema statistico europeo.

Una sala stampa gestita dalla Commissione sul sito web CIRCA aiuta chi utilizza questi strumenti e chi vuol condividere esperienze riguardo la cassetta portautensili, con liste, le domande più ricorrenti, ecc.

6. DIFFUSIONE DEI DATI STATISTICI (ARTICOLO 9)

La Commissione ha pianificato di includere i dati raccolti nel programma di regolare diffusione del Sistema statistico europeo, che consiste nella diffusione pubblica su di una serie di supporti a tutti gli utenti pubblici e privati e in una diffusione privilegiata ai fornitori di dati e alla Direzione generale della Commissione per i Trasporti e l'Energia. L'ambiente tecnico principale per la diffusione dei dati marittimi sarà il tema sette della base dati on line NEW CRONOS. Alle ANC è garantito libero accesso, mentre il grande pubblico può acquistarne degli estratti.

Inoltre, è prevista la diffusione di dati selezionati su CD-Rom, o sulle pubblicazioni cartacee periodiche della Commissione come "Statistics in focus", gli annuari e Panorama sui trasporti.

Questo programma di pubblicazioni risponde alle aspettative dell'ANC espresse in un questionario nel 1998 e nelle successive riunioni del Gruppo di lavoro.

I principali ostacoli alla diffusione durante il periodo di transizione sono stati da un lato il fatto che in base alla direttiva le disposizioni riguardo alla diffusione devono essere stabilite da una procedura di comitatologia e che non è ancora stato raggiunto un accordo comune nel Gruppo di lavoro sul grado di dettaglio in cui i dati dovrebbero essere rivelati. Dall'altro, la maggior parte degli Stati membri consente la diffusione dei loro dati solo in base alla condizione di reciprocità, vale a dire che lo stesso dato deve essere disponibile per tutti i paesi contemporaneamente. La situazione per quanto concerne la ricezione dei dati nella Commissione non consente una tale pubblicazione completa poiché alcuni paesi non hanno ancora fornito dati. Anche se tutti i paesi avessero trasmesso i dati in conformità al dovere di fornire informazioni, le deroghe garantite durante i primi tre anni di attuazione della direttiva implicherebbero differenze considerevoli tra i paesi durante l'elaborazione delle tabelle.

Nel suo incontro del 1999 e attraverso un follow-up scritto, il Gruppo di lavoro ha raggiunto un accordo provvisorio sulla diffusione, che consiste nel pubblicare i dati tra i porti e le aree costiere marittime (MCA). Si è anche concordato di rivedere

questo accordo al fine di aumentare il grado di dettaglio in cui i dati possono essere pubblicati una volta acquisita dell'esperienza.

Questi accordi non danno un'indicazione riguardo a cosa *dovrebbe* essere pubblicato, ma riguardo a cosa *potrebbe* essere pubblicato senza recare pregiudizio ai requisiti di riservatezza della direttiva e degli atti giuridici correlati. Gli Stati membri stanno attualmente vagliando le preoccupazioni in materia di riservatezza commerciale tra i loro rispettivi fornitori di dati. Un primo feedback da alcuni paesi indicava pareri diversi da parte dei fornitori, secondo il paese di attività, ma anche secondo le dimensioni dell'unità che fornisce le informazioni (i porti o gli operatori piccoli tendono a considerare le informazioni sulle loro attività più delicate dei porti o degli operatori grandi).

La formalizzazione dell'accordo del Gruppo di lavoro sotto forma di decisione della Commissione è in atto.

7. CONTRIBUTI FINANZIARI (ARTICOLO 11)

L'articolo 11 della direttiva prevede che gli Stati membri ricevano un contributo finanziario per coprire il costo del lavoro svolto per attuare la direttiva nel corso dei primi tre anni.

I costi di attuazione sostenuti dalle autorità nazionali competenti sono stati ingenti: i costi totali dichiarati da tutti gli Stati membri nei due esercizi di bilancio 1998 e 1999 ammontavano a 3,61 milioni di Euro.

Tabella 2 Panoramica sui contributi dell'UE

Stato membro	Contributo UE (1998+1999)
BE	66 000
DA	128 000
DE	150 000
LE	82 000
ES	50 491
FR	128 000
IE	38 000
IT	167 735
NL	58 000
PT	20 000
FI	16 000
SV	37 000
UK	194 224
Totale	1 135 450

In linea con le clausole dell'articolo 11-2 e 11-3, la Comunità europea si è impegnata con gli Stati membri a finanziare circa un terzo di questi costi, con 1,14 milioni di

Euro. Il lavoro preso in considerazione riguardava sia gli adattamenti all'interno delle autorità nazionali competenti che lo sviluppo di strumenti software da distribuirsi da parte dell'autorità nazionale competente ai porti o ad altri fornitori di dati.

I costi variano considerevolmente tra gli Stati membri, in funzione principalmente dello stato precedente della raccolta dati sui trasporti marittimi in ciascun paese. In alcuni paesi nell'attuazione della direttiva si sono compiuti sforzi congiunti volti a modernizzare l'attuale sistema di raccolta dati.

Oltre a questi finanziamenti diretti dei costi di attuazione sostenuti dagli Stati membri, la Commissione europea ha utilizzato le risorse finanziarie per l'attuazione all'interno di Eurostat e per i progetti pilota menzionati nel capitolo *Periodo di transizione*.

8. NORME DETTAGLIATE DI ATTUAZIONE E PROCEDURA (ARTICOLI 12 E 13)

Tutte le norme dettagliate di attuazione della direttiva devono essere stabilite da una procedura del Comitato di gestione specificata dall'articolo 13. Fino ad oggi, sono state adottate due decisioni della Commissione contenenti una serie di norme dettagliate per attuare la direttiva. Queste includono una prima lista di porti e anche un primo aggiornamento di questa lista. Inoltre, completano e adattano gli allegati della direttiva.

La lista di porti e gli altri allegati con le caratteristiche della raccolta dati saranno regolarmente rivisti per rispecchiare i cambiamenti nel tonnellaggio di merci e nel trasporto passeggeri dei porti e per adattarli agli sviluppi economici e tecnici in generale. (I porti il cui tonnellaggio scenda al di sotto della soglia nell'arco di alcuni anni potrebbero continuare a far parte della lista di porti selezionati).

La procedura prevista dalla direttiva richiede un certo tempo affinché si adotti formalmente la regola definitiva; quindi, per le questioni sulle quali tutte le parti coinvolte nel processo statistico concordano, si potrebbe plausibilmente adottare una soluzione di lavoro invece di formalizzare subito ogni norma. Si è fatto così per le norme dettagliate sulla trasmissione, il Gruppo di lavoro ha deciso di applicare le opzioni proposte dalla Commissione sulla base di un gentlemen's agreement.

9. ATTUAZIONE (ARTICOLO 14)

L'articolo 14 fa obbligo agli Stati membri di adottare le leggi, i regolamenti e le clausole amministrative necessarie a rispettare la direttiva entro l'1 gennaio 1997 e di darne comunicazione alla Commissione.

Entro la fine del periodo di transizione, a dicembre 1999, tutti gli Stati membri eccetto l'Irlanda hanno comunicato le misure legali ed amministrative da essi adottate per attuare la direttiva. La Commissione ha considerato le deroghe concesse durante il periodo di transizione una giustificazione per aver ritardato la piena attuazione fino a quella data.

In seguito è delineato il quadro dettagliato riguardo all'**attuazione giuridica ed amministrativa** negli Stati membri, le **deroghe** concesse in base alla decisione della

Commissione 98/385/CE e i **dati trasmessi**. Esso riflette la situazione a novembre 2000 e si basa sull'esperienza nella ricezione dei dati nella Commissione e sulle relazioni delle delegazioni nazionali durante gli incontri del Gruppo di lavoro e della Commissione di Coordinamento delle Statistiche sui Trasporti.

9.1. Belgio

La maggior parte delle informazioni richieste dalla direttiva marittima venivano già raccolte dalle dichiarazioni 20 e 21 del Benelux sulla base di un decreto ministeriale del 1975.⁴ Per raccogliere le restanti informazioni, una circolare dell'Amministrazione delle Dogane e delle Imposte Indirette del 1997⁵ ha introdotto un modulo di dichiarazione supplementare per il trasporto di container e le unità ro-ro allegato alle dichiarazioni 20 e 21. La circolare contiene un riferimento esplicito alla direttiva del Consiglio.

La raccolta di tutte le informazioni richieste dalla direttiva dovrebbe iniziare l'1 febbraio 1997. Al Belgio è stata concessa una deroga per il porto di Anversa per relazione e porto di carico/scarico.

Il Belgio ha trasmesso tutti i dati trimestrali e annuali per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999, comprese le correzioni. Il ritardo nella trasmissione dei dati si è progressivamente ridotto negli anni e gli ultimi dati annuali sono stati trasmessi rispettando i tempi fissati dalla direttiva.

9.2. Danimarca

La Danimarca raccoglieva già dati sui trasporti marittimi prima dell'adozione della direttiva del Consiglio. La raccolta avveniva mediante due indagini: una sul trasporto merci e passeggeri via traghetto e l'altro sui movimenti in tutti i porti. Al fine di rispettare la direttiva, è stata introdotta una terza indagine che copre il trasporto merci nei porti principali a decorrere dal 1997.

Statistics Denmark si sta occupando della raccolta dati in base all'autorizzazione generale della legge n. 196 dell'8 giugno 1966.⁶ Non è stato necessario alcun atto giuridico specifico per recepire la direttiva.

La Danimarca ha trasmesso alla Commissione tutti i dati trimestrali e annuali per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999, e per il primo trimestre del 2000. I problemi tecnici iniziali con i codici per i dati dei primi trimestri sono stati risolti. Il ritardo nella trasmissione dei dati si è ridotto nel corso degli anni, e gli ultimi dati annuali sono stati trasmessi rispettando i tempi fissati dalla direttiva.

⁴ "Arrêté ministériel du 13/11/75 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires. " Pubblicato su Moniteur belge dell'11.12.1975, p. 15811-15818. In vigore dal 1.1.1976.

⁵ "Circulaire du 1.2.1997 de l'Administration des douanes et des accises D.D. 92.791 (abroge la Circulaire du 1.1.1995 n° D.L. 1/7.887)". Questo modulo di dichiarazione ne sostituisce uno precedente introdotto dalla circolare N. D.L. 1/7.887 del 1.1.1995 che entrò in vigore il 1.1.1997.

⁶ Come successivamente emendata (più recentemente dalla Legge n. 1025 del 19.12.1992).

9.3. Germania

La Germania raccoglie informazioni statistiche sui trasporti marittimi fin dal 1957. Al fine di attuare tutte le variabili e le classificazioni previste dalla direttiva, le leggi in vigore⁷ sono state modificate il 17 dicembre 1999⁸. L'emendamento fa esplicitamente riferimento alla direttiva del Consiglio 95/64/CE ed è in vigore dall'1.1.2000.

Poiché alla Germania sono state concesse numerose deroghe⁹ dalla decisione della Commissione 98/385/CE, essa può rispettare la direttiva durante il periodo di transizione sulla base della sua legge del 1957. Le deroghe riguardano i dati sui passeggeri e l'uso della nomenclatura della direttiva per tutte le variabili eccetto il porto che fornisce le informazioni e le dimensioni della nave.

La Germania ha trasmesso alla Commissione i dati trimestrali e annuali per tutti gli anni di riferimento, tuttavia, i dati sono codificati e classificati secondo il sistema nazionale. Essendo il sistema diverso dalla nomenclatura definita dalla direttiva, gli insiemi di dati trasmessi, dopo l'applicazione di un filtro preparato da Eurostat, sono stati integrati nella base dati di produzione di Eurostat in un formato aggregato. Gli insiemi di dati annuali e quelli del terzo e del quarto trimestre sono stati trasmessi puntualmente.

9.4. Grecia

Al fine di rispettare la direttiva, la Grecia ha adottato due strumenti giuridici: una decisione ministeriale comune sull'Ordine e l'autorizzazione di attuazione di lavori statistici specifici nel campo dei trasporti marittimi di passeggeri, merci e veicoli¹⁰, attuabile dal 1° gennaio 1997, e una circolare permanente comune sull'Attuazione di lavori statistici specifici e l'armonizzazione dei rilevamenti statistici sui trasporti marittimi di passeggeri, merci e unità mobili (veicoli), in linea con la direttiva 95/64 dell'Unione europea, da parte del Dipartimento delle Statistiche marittime mercantili¹¹, attuabile dal 1° gennaio 1998.

Parallelamente, è stato installato un nuovo sistema informatico e sono stati sviluppati una nuova metodologia e un questionario separato per la registrazione dei passeggeri, delle unità mobili e delle merci per le linee nazionali ed internazionali.

⁷ “Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt” del 7.1957, in vigore dal 26.8.1957, pubblicata in versione consolidata su BGBl Parte III, N. 9510-4, e “Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik” del 24.4.1958, in vigore dall'1.5.1958, pubblicata su BAnz N. 80, emendata l'ultima volta dal decreto del 5.11.1992 (BAnz p. 8761).

⁸ “Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs”, pubblicata su BGBl del 22.12.1999, Parte I, N. 56, p. 2452.

⁹ Per tutte le serie di dati deroga parziale per il porto di carico, la relazione (ACM), il tipo di carico; deroga totale per il numero di passeggeri in A3, D1 (nazionalità della nave); deroga parziale per la nazionalità della nave in E1 e il tipo di nave in F1 (per tutto il periodo di transizione).

¹⁰ “Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων.” N. 6792/G-81 dell'11.4.1997; GU 333 del 23.4.1997.

¹¹ “Διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσιών μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την Οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας”. Circolare del 15.4.1998.

Alla Grecia sono state concesse ampie deroghe, le si richiedevano solo informazioni riassuntive durante il periodo di transizione (non le venivano richieste informazioni sulla relazione, dettagli sulle navi e il tipo di carico (in alcuni insiemi di dati)). La raccolta dati sulle merci è iniziata nel 1998. In pratica, la Grecia ha avuto problemi con la mancata risposta da parte dei fornitori di dati, che ha portato a ritardi nella compilazione degli insiemi di dati.

La Grecia ha trasmesso soltanto i dati sul carico misto e i passeggeri per l'anno di riferimento 1997.

9.5. Spagna

La Spagna raccoglieva già statistiche sui trasporti marittimi prima dell'adozione della direttiva del Consiglio, ragion per cui non ha chiesto deroghe. Le leggi in vigore consentono alle autorità spagnole di raccogliere e trasmettere i dati in conformità alla direttiva senza ulteriori modifiche. Al fine di attuare la direttiva, è stata sviluppata una seconda versione dell'applicazione informatica SIGMA, che incorpora tutte le variabili, le classificazioni e i codici richiesti dalla direttiva. In pratica, si è verificato un problema metodologico nella raccolta del porto di carico/scarico, che sembra venir spesso confuso con l'origine o la destinazione ultima del carico trasportato.

La Spagna è stata uno dei primi paesi a trasmettere i dati alla Commissione e ha fornito tutti gli insiemi di dati trimestrali e annuali per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999, con una puntualità di trasmissione in via di miglioramento. Tuttavia, alcuni dei principali porti spagnoli come Bilbao e Valenza non erano compresi nella serie di dati forniti.

9.6. Francia

Le leggi in vigore in Francia erano sufficienti per raccogliere dati nelle prime due categorie di porti: i sette porti principali, che sono aziende pubbliche, e i grandi porti di interesse nazionale. Per prescrivere la raccolta di dati in conformità alla direttiva marittima nella terza categoria di porti decentralizzati, che devono fornire statistiche in base ad un decreto dell'8 agosto 1986, è stato adottato un decreto ministeriale recante modifica il 28 dicembre 1999¹².

Ad alcuni porti il ministero dei trasporti ha fornito un sistema informatico con cui essi possono controllare i movimenti di trasporto. Tale software (TRITON) soddisfa i requisiti della direttiva e il programma interno di ammodernamento. Ai porti dotati di altri software, il ministero ha ricordato l'obbligo di adeguarli alle strutture in uscita dei file di TRITON. Al tempo stesso, esso ha istituito un sito Intranet, accessibile a tutti i servizi marittimi francesi entro la fine del 2000.

In pratica, la Francia ha incontrato qualche problema in sede di mobilitazione degli intervistati e di flussi di dati dai porti all'amministrazione nazionale.

¹² Pubblicato sulla GU del 31.12.1999 e sul *Bollettino Ufficiale* del Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement il 10.01.2000. Gli allegati sono stati pubblicati sul *Bollettino Ufficiale* il 25.02.2000.

Alla Francia è stata concessa una deroga parziale per le informazioni sul tipo di carico per tutte le serie di dati e una deroga totale per la nazionalità di registrazione.

La Francia ha trasmesso solo l'insieme di dati annuali A3 per il 1997 e il 1998, e tutti gli insiemi di dati per il primo trimestre 2000.

9.7. Irlanda

L'Irlanda ha raccolto dati sui trasporti marittimi fino ad oggi in base allo "Statistics Act" del 1993. Il "Parliamentary Draftsman's Office" sta attualmente elaborando uno strumento giuridico supplementare. Tale strumento renderà la fornitura di dati marittimi dai porti (come da direttiva marittima) un requisito di legge.

Fino alla sua entrata in vigore, i dati verranno raccolti su base volontaria in base all'Accordo con il Gruppo di lavoro dei Porti (istituito nel 1996) per fornire i dati statistici richiesti. In collaborazione con i porti che superano la soglia della direttiva (e devono dunque fornire dati dettagliati), il CSO ha creato un manifesto centrale da completarsi da parte degli operatori marittimi. Per i piccoli porti, che devono riferire dati meno dettagliati, è stata allestita una seconda indagine. La nuova indagine "Indagine nazionale sui porti irlandesi" viene effettuata dal primo trimestre del 1997.

L'Irlanda ha richiesto solo un numero limitato di deroghe, in particolare per le informazioni sul tipo di carico. La Commissione ha ricevuto tutti i dati trimestrali ed annuali per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999, eccezion fatta per il porto di Rosslaire. A causa di qualche problema di codici emerso durante l'integrazione nella base dati comune, tutti gli insiemi di dati sono stati ritrasmessi.

9.8. Italia

L'indagine sulle statistiche dei trasporti marittimi condotta in Italia dal 1995 copriva alcuni requisiti della direttiva. In base alla legge italiana è obbligatorio per gli intervistati rispondere.

Per soddisfare i requisiti rimanenti occorre adeguare il modello di raccolta dei dati. A tal fine, l'Italia ha introdotto, con un provvedimento amministrativo, un questionario nuovo, completamente rivisto, per i risultati statistici sui trasporti marittimi. In pratica, l'Italia ha avuto difficoltà tecniche e amministrative con il nuovo modello, applicato dall'1 gennaio 2000.

In base alle deroghe concesse dalla decisione della Commissione 98/385/CE, la direttiva deve essere pienamente attuata solo da gennaio 2000 in poi. Durante il periodo di transizione si dovevano comunicare solo la direzione, il numero di navi, il tonnellaggio e il carico unitario in base alla nomenclatura definita dalla direttiva.

L'Italia ha trasmesso i dati trimestrali e annuali (eccetto A2 e C1, per i quali esiste una deroga) solo gli anni di riferimento 1997 e 1998.

9.9. Paesi Bassi

I Paesi Bassi raccoglievano già statistiche sui trasporti marittimi prima dell'adozione della direttiva comunitaria. Per attuare la direttiva, sono stati necessari alcuni adattamenti tecnici e una modifica della legge nazionale olandese. L'emendamento è

stato apportato con la decisione del 5 luglio 1997¹³, che contiene un riferimento esplicito alla direttiva comunitaria.

Durante il periodo di transizione di tre anni, è stata concessa ai Paesi Bassi una deroga parziale per le informazioni sul “porto di carico/scarico”, la “corrispondenza” e il “tipo di carico”.

I Paesi Bassi hanno fornito alla Commissione tutti gli insiemi di dati trimestrali e annuali per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999. I tempi stabiliti dalla direttiva sono stati generalmente rispettati per i dati del quarto trimestre e annuali. In linea con la deroga, questi dati sono suddivisi per paese di carico/scarico non per porto o ANC. I dati sono stati integrati nella base dati comune dopo traduzione dei codici nazionali. Tutti i dati per il primo trimestre 2000 sono stati trasmessi usando i codici della direttiva.

9.10. Portogallo

Grazie alla sua tradizione di raccolta di statistiche marittime, il Portogallo non ha dovuto chiedere alcuna deroga all'obbligo di fornire informazioni in base alla direttiva marittima. La legge statistica in vigore¹⁴ consente all'Istituto nazionale di statistica portoghese di raccogliere e trasmettere i dati in conformità alla direttiva senza ulteriori modifiche. I dati sono raccolti in una nuova indagine dal 1997 su base mensile e annuale.

La serie di dati D1 per le informazioni sui passeggeri non veniva fornito dai porti portoghesi poiché nessuno di essi superava la soglia dei 400 000 passeggeri l'anno.

Il Portogallo è stato uno dei primi paesi ad attenersi pienamente alla direttiva per quanto concerne la raccolta dati e la trasmissione completa. Tutti i dati trimestrali e annuali richiesti per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999 sono stati trasmessi alla Commissione. La puntualità nella trasmissione dei dati è migliorata nel corso degli anni e i dati per il primo trimestre 2000 sono stati ricevuti in sintonia con la direttiva. I problemi iniziali relativi ad alcuni codici sono stati risolti.

9.11. Finlandia

La Finlandia raccoglie per tradizione informazioni statistiche sui trasporti marittimi. La base giuridica per questa raccolta è una legge del 1990¹⁵, modificata nel 1997¹⁶ ai fini della direttiva comunitaria. Il 16 dicembre 1996, l'Amministrazione marittima finlandese adottò una misura amministrativa¹⁷ per recepire la direttiva nel sistema statistico finlandese.

¹³ “Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstrekking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)”, pubblicata su “Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, N. 341 del 5.7.1997.

¹⁴ “Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica)”, adottata il 15.4.1989.

¹⁵ “Merenkululaitoksesta annettu laki (13/1990)”, in vigore dal 1.3.1990.

¹⁶ “Laki merenkululaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (N:o 1248/1997)”, in vigore dal 1.1.1998.

¹⁷ Pubblicata sulla Pubblicazione Ufficiale dell'AMF 4 del 1.1.1997, in vigore dal 1.1.1997.

La Finlandia ha avuto bisogno solo di una deroga parziale per una variabile (tipo di carico) nel 1997 ed è stata il primo paese a trasmettere puntualmente i dati in base ai requisiti della direttiva.

Tutti gli insiemi di dati finlandesi per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999 e per il primo trimestre 2000 sono stati trasmessi alla Commissione. Tuttavia, i dati non coprivano il traffico nazionale finlandese che dovrebbe essere compreso in base alla direttiva. Queste informazioni dovrebbero essere aggiunte in futuro.

9.12. Svezia

In Svezia, la raccolta di statistiche sui trasporti marittimi si basa su una legge e su un regolamento sulle statistiche ufficiali del 1992.¹⁸ Con un regolamento sui trasporti di persone e merci via mare del 1996¹⁹ e l'organizzazione di una nuova indagine nel 1996 la Svezia ha pienamente recepito la direttiva del Consiglio nel suo ordinamento giuridico nazionale.

Per il 1997 è stata concessa alla Svezia una deroga totale per il “numero di unità”, e una deroga parziale per la “nazionalità della nave”, il “porto di carico”, la “corrispondenza” e il “tipo di carico” (nelle serie di dati A1 e C1). Per il 1998 e il 1999, è stata parzialmente esentata dal fornire dati sul “tipo di carico” (nelle serie di dati A1 e C1) e totalmente esentata per quanto concerne le “unità senza carico”.

La Svezia ha trasmesso tutti gli insiemi di dati trimestrali e annuali richiesti per gli anni di riferimento dal 1997 al 1999 e per il primo trimestre 2000. La periodicità riguardo alla trasmissione dei dati prevista dalla direttiva non è ancora stata rispettata. I problemi con i codici contrastanti nei primi gruppi di dati trasmessi sono stati risolti ritrasmettendo tutti gli insiemi di dati.

9.13. Regno Unito

Nel Regno Unito, la base giuridica per la raccolta dati è lo Strumento giuridico (Statutory Instrument)²⁰ approvato nel 1997. La raccolta di dati sui passeggeri non costituisce un problema, esistendo già i sistemi per raccogliarli. Tuttavia, per i dati sulle merci il RU conduceva solo una indagine annuale, meno dettagliata. A partire dal 1997 il Regno Unito ha creato un nuovo sistema di raccolta per i dati trimestrali e più dettagliati. La maggior parte dei dati è raccolta dalle società di navigazione e dagli spedizionieri e alcuni sono forniti dai porti ai fini di controllo statistico. I fornitori di dati possono scegliere tra cinque modi di trasmissione che vanno dal supporto cartaceo ai metodi completamente EDI. Per circa il 90% i risultati vengono trasmessi utilizzando metodi elettronici.

Al Regno Unito sono state concesse ampie deroghe per i dati sulle merci, vale a dire deroga totale per le serie di dati F1/F2 e deroga per le informazioni sul porto di

¹⁸ “Lag om den officiella statistiken” (SFS 1992:889), adottata il 4.6.1992, in vigore dal 1.1.1993, e “Förordning om den officiella statistiken” (SFS 1992:1668), adottato il 17.12.1992.

¹⁹ “Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm” (SIKA-FS 1996:01), adottato il 23 aprile 1996, in vigore dal 1.5.1996.

²⁰ “The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997” (Strumento Statutario 1997 N. 2330), approvato il 24.9.1997, in vigore dal 1.11.1997.

carico/scarico, trimestre e nazionalità di registrazione per tutto il trasporto merci e deroga parziale per il tipo di carico.

Il Regno Unito ha già fornito alla Commissione dati trimestrali e annuali sui passeggeri per gli anni di riferimento 1997 e 1998 e dati sulle merci con destinazione sconosciuta per il 1997 e il 1998. Solo la serie di dati D1 è stata fornita per tutti i trimestri del 1999. Sono state trasmesse tutte le serie di dati per il primo trimestre 2000.

9.14. Norvegia

La Norvegia sta applicando lo Statistics Act del 16 giugno 1989 N.54 che conferisce all'Istituto nazionale di statistica norvegese autorità giuridica per la raccolta delle informazioni statistiche richieste dalla direttiva. Non sono state ritenute necessarie ulteriori misure legislative per attuare la direttiva. Statistics Norway aveva previsto di cominciare a trasmettere i dati nel 1999.

La Norvegia non ha ancora trasmesso alcun dato alla Commissione.

9.15. Islanda

Sebbene il formale recepimento della direttiva non sia stata ultimata prima dell'inverno 1998/99, l'Islanda è stata in grado di fornire informazioni dettagliate per il 1998 nell'insieme di dati annuali A3, con informazioni solo sul carico e non sui passeggeri. Reykjavik è l'unico porto islandese per il quale sono richieste informazioni dettagliate.

L'Islanda ha anche trasmesso le tabelle A1, A2 e C1 per il 1998, ma senza corrispondenza, porto di carico/scarico e peso lordo.

In pratica, i due problemi principali incontrati nella raccolta dati in Islanda sono l'ottenere informazioni sulle singole navi e dati sulla destinazione e l'origine delle navi.

10. CONCLUSIONE

Le esperienze acquisite con l'attuazione della direttiva marittima sono state generalmente positive. L'istituzione del sistema di unità che forniscono le informazioni nei tredici Stati membri dell'UE interessati, con un totale di circa 1100 porti statistici, ha implicato risorse e sforzi a tutti i livelli: i porti, le autorità nazionali competenti e la Commissione.

Il periodo transitorio triennale si è rivelato appropriato alle necessità di adattamento. Entro gennaio 2000 la maggior parte degli Stati membri aveva adottato le misure giuridiche ed amministrative necessarie ed era pronta a fornire i risultati statistici richiesti. A novembre 2000 la Commissione aveva ricevuto la maggior parte dei dati richiesti dalla direttiva per i primi tre anni di riferimento. Tuttavia, le informazioni raccolte sono incomplete per quanto riguarda tre Stati membri con un trasporto marittimo cospicuo. Ciò ha un impatto negativo sull'elaborazione dei totali dell'UE e sulla diffusione dei dati in generale. E' ancora necessario migliorare la puntualità nella trasmissione dei dati per garantire una diffusione affidabile e tempestiva dei dati marittimi. Tecnicamente, la trasmissione di dati alla Commissione è

continuamente migliorata nel corso dei primi tre anni, grazie agli strumenti di trasmissione elettronici.

Date la soglia provvisoria relativa alla trasmissione obbligatoria di dati dettagliati e le deroghe concesse durante il periodo di transizione, dati completi e comparabili sul trasporto di passeggeri e merci via mare saranno disponibili solo dall'anno di riferimento 2000 in poi.

Pochi paesi presentano ancora problemi connessi alla mancata risposta da parte dei fornitori di dati.

Paragonata con il periodo precedente alla direttiva, quando solo alcuni Stati membri fornivano dati generali su base volontaria e non armonizzata, la direttiva rappresenta un vantaggio enorme: per la prima volta, si avranno informazioni regolari sui trasporti marittimi all'interno dell'UE/SEE sulla base di definizioni e classificazioni armonizzate e con un'ampia copertura di porti e di indicatori.

Fino ad oggi, le procedure previste dalla direttiva per fissarne le regole per l'attuazione e adattarla agli sviluppi economici si sono rivelate soddisfacenti. Non sono contemplati cambiamenti al testo della direttiva nel breve periodo. Tuttavia, nel medio periodo, gli studi pilota condotti in conformità alla direttiva potrebbero comportare una necessità di cambiamento. Tale eventualità verrà esplorata una volta acquisita una maggiore esperienza nella raccolta delle variabili del sistema attuale.