

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (84) 541

Vol. 1984/0213

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlusssachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

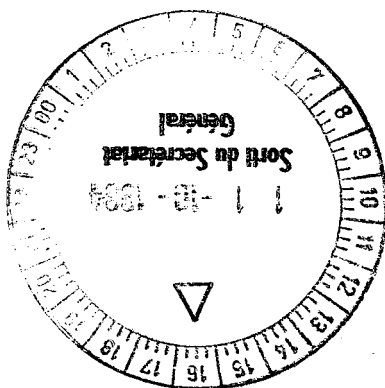
COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(84) 541 def.

Bruxelles, 8 ottobre 1984

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

SULL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA DI OSSERVAZIONE DEI
MERCATI DEI TRASPORTI



COM(84) 541 def.

1. PREMESSA

1.1. Comunicazione al Consiglio del 1975

Nella comunicazione del 1° ottobre 1975 (1), la Commissione stabilisce i principi generali della propria politica di organizzazione del mercato dei trasporti interni di merci nella Comunità.

Nell'ambito di tale politica rientra l'istituzione di un sistema di osservazione e di previsione del mercato in grado di fornire informazioni ed analisi economiche in merito alle tendenze del mercato.

Alla comunicazione è allegata una proposta di regolamento del Consiglio (2) che istituisce il sistema di osservazione del mercato. Il progetto è stato trasmesso per parere al Parlamento europeo (3) ed al Comitato economico e sociale (4): il Parlamento ha approvato la proposta e ne ha richiesto l'adozione in via prioritaria.

1.2. Dichiarazione del Consiglio del 1978

Il Consiglio dei ministri del giugno 1978, dopo aver esaminato la proposta ed il rapporto della Commissione (5) sul sistema di osservazione, ha deciso di attendere i risultati di un esperimento pratico condotto dalla Commissione, prima di deliberare in merito.

La dichiarazione del Consiglio (6) conteneva anche un programma dettagliato per l'introduzione del sistema stesso nel periodo sperimentale.

1.3. Relazione del 1980 al Consiglio

Nel dicembre 1980, la Commissione ha presentato una relazione (7) sulla esperienza acquisita nel 1979 e 1980 spiegando che tale relazione veniva presentata prima della fine del periodo sperimentale per evitare un'interruzione nel flusso continuo di dati a fine 1981. La Commissione ha suggerito altresì di apportare talune modifiche alla sua proposta precedente sul sistema di osservazione dei mercati (8), ed in un secondo momento ha proposto che, data l'impostazione volontaristica adottata, il Consiglio emanasse una decisione piuttosto che un regolamento.

Tale proposta di decisione del Consiglio è stata trasmessa per parere al Parlamento (9) ed al Comitato economico e sociale (10): il Parlamento ha approvato la proposta, a condizione che si tenesse conto di un ulteriore criterio.

.../...

-
- (1) COM(75) 490 def. dell'1.10.1975
 - (2) G.U. C 1 del 5.1.1976, p. 44
 - (3) G.U. C 293 del 13.12.1976, p. 56
 - (4) G.U. C 281 del 27.11.1976, p. 2
 - (5) Doc. SEC (77) 3074 dell'8.9.1977
 - (6) Doc. R/1166/78 (TRANS 81)
 - (7) COM (80) 785 def. del 5.12.1980
 - (8) G.U. C 351 del 31.12.1980, p. 32
 - (9) G.U. C 172 del 13.7.1981, p. 128
 - (10) G.U. C 189 del 30.7.1981, p. 17

1.4. Risoluzione del Consiglio del 1981

Il Consiglio dei ministri del luglio 1981, dopo aver esaminato la proposta e la relazione della Commissione (1) sul sistema di osservazione, ha deciso di attendere i risultati dell'esperimento condotto dalla Commissione prima di prendere la decisione definitiva.

Pertanto, il Consiglio, nella sua risoluzione (2):

"ritiene opportuno, prima di adottare una decisione sulla proposta della Commissione di instaurare tale sistema a titolo permanente, disporre dei risultati completi del sistema di osservazione dei mercati attuato a titolo sperimentale durante gli anni 1979-1981;

prende atto del fatto che la Commissione intende proseguire, per un periodo di 3 anni a partire dal 1° gennaio 1982, l'osservazione sperimentale dei mercati dei trasporti di merci per ferrovia, su strada e per vie navigabili tra gli Stati membri per poter disporre di dati e di informazioni più esaurienti sull'evoluzione e sulla situazione di detti mercati;

rileva che l'osservazione sperimentale dei mercati viene attuata progressivamente e si ispira alle caratteristiche illustrate nelle relazioni della Commissione dell'8 settembre 1977 e del 5 dicembre 1980, facendo ricorso per quanto possibile agli elementi ed ai dati già esistenti sul piano nazionale;

prende atto dell'intenzione di tutti gli Stati membri di continuare a fare il necessario per garantire una stretta cooperazione tra i servizi nazionali competenti ed i servizi della Commissione; e

invita la Commissione a presentare, in tempo utile, una relazione contenente le conclusioni definitive sulle esperienze e sui risultati ottenuti."

1.5. Scopo della presente relazione

Lo scopo della presente relazione è fornire al Consiglio le informazioni scaturite dall'esperienza acquisita dal 1979 in poi, e soprattutto dal 1982, nonché di ottenere l'approvazione di massima del Consiglio per il proseguimento della spesa che comporta il sistema di osservazione dei mercati, secondo le proposte per il suo futuro sviluppo.

La Commissione ritiene che sia necessario esaminare tale problema senza attendere i risultati di tutti i lavori relativi al 1984, in modo da poter presentare la relazione "in tempo utile", secondo quanto richiesto dal Consiglio.

.../...

(1) COM(80) 785 def. del 5.12.1980

(2) Doc. 7973/81 (TRANS 94)

2. NECESSITA' DI SVILUPPARE IL SISTEMA DI OSSERVAZIONE DEI MERCATI
E OBIETTIVI PER IL PERIODO 1979-1984

2.1. Campo di applicazione

Il sistema di osservazione dei mercati si applica agli sviluppi dei trasporti internazionali di merci su strada, per ferrovia e per via navigabile fra gli Stati membri.

2.2. Necessità di un sistema di osservazione dei mercati

L'opportunità di disporre di un sistema di osservazione dei mercati è stata espressamente sostenuta nei paragrafi 49 e 87 della comunicazione della Commissione al Consiglio del 25 ottobre 1983 relativa allo sviluppo della politica comune dei trasporti (1), nei seguenti termini:

"49. Si dovranno elaborare, a regolari intervalli di tempo, previsioni relative all'offerta e alla domanda di trasporti per aiutare le istituzioni comunitarie a definire il quadro di cui al punto 43. Tali previsioni contribuiranno ad evitare errori sul piano degli investimenti, come pure l'esaurimento delle risorse naturali, offrendo in pari tempo alle autorità degli Stati membri, alle imprese di trasporto e agli utenti del trasporto una base migliore per le rispettive decisioni".

"87. La Commissione ricercherà i mezzi idonei a sviluppare il sistema di statistiche dei trasporti per fornire le informazioni necessarie agli studi che debbono essere effettuati e per ottenere i dati statistici relativi all'offerta e alla domanda di trasporti, soprattutto in vista dell'elaborazione di previsioni."

(Il par. 43 verte sul problema della responsabilità decisionale al livello appropriato).

L'istituzione del sistema di osservazione dei mercati doveva sormontare tre problemi riguardanti la disponibilità di dati sui trasporti internazionali di merci:

- talune informazioni non venivano affatto raccolte (ad es.: le indagini congiunturali condotte nell'ambito delle imprese e le indagini sui prezzi condotte in taluni Stati membri);
- talune informazioni venivano raccolte sul piano nazionale ma non venivano riunite in un contesto comunitario (ad es. le indagini sui costi e i prezzi, effettuate in taluni Stati membri);
- talune informazioni venivano riunite in un contesto comunitario, ma la loro trasmissione era molto lenta.

Inoltre, non venivano effettuate analisi sistematiche su scala comunitaria.

.../...

(1) Bollettino delle Comunità europee, supplemento 16/1973.

2.3. Obiettivi 1979 - 1984

2.3.1. Presentazione e pubblicazione dei risultati

La determinazione degli elementi del sistema di osservazione dei mercati è estremamente importante, ma la rapida diffusione dei risultati del sistema è ancora più importante. Infatti, a lungo termine, l'utilità del sistema di osservazione dei mercati dipenderà dalla sua capacità di aiutare la pubblica amministrazione e i singoli operatori a prendere decisioni nel momento in cui è necessario che siano prese.

2.3.2. Previsioni

Per essere pienamente efficace, un sistema di osservazione dei mercati deve fornire tanto previsioni sulla situazione futura, quanto un'analisi delle tendenze passate. La cura dei particolari richiesta per tali previsioni dipende dalla scala cronologica interessata. Sono necessarie previsioni in tre diverse prospettive temporali:

- frequenti previsioni globali per individuare i punti di svolta sul mercato;
- previsioni annuali per indicare le prospettive di ciascun modo nell'anno a venire; queste previsioni sono necessarie, ad esempio, alle autorità per determinare i contingenti stradali annui;
- previsioni dettagliate a medio termine per agevolare, ad esempio, le decisioni di investimenti degli operatori nel campo dei trasporti.

2.3.3. Miglioramento dei dati

L'istituzione di un sistema di osservazione dei mercati richiede non soltanto informazioni sul volume di merci trasportato da ciascun modo e sul quoziente ton/km, ma anche sui prezzi praticati per tali servizi e sui costi sostenuti dagli operatori dei trasporti. E' utile altresì raccogliere le opinioni di tali operatori sulla situazione del mercato.

Al fine di seguire adeguatamente i punti di svolta sul mercato, sono necessari dati relativi a frazioni di anno, rapidamente disponibili al termine del periodo interessato. Saranno necessari dati annuali più dettagliati, mentre a medio termine occorrerà tener conto dei mutamenti strutturali.

2.3.4. Computerizzazione

Data l'ingente quantità di dati da trattare, almeno in talune indagini, è necessario l'uso di elaboratori elettronici, all'interno o all'esterno dei servizi della Commissione. Oltre alle esigenze di computerizzazione delle singole indagini, è necessario anche riunire i risultati in una banca comune di dati, affinché i risultati delle varie indagini possano essere facilmente estrapolati per analogia.

.../...

2.3.5. Aspetti finanziari

Per il lavoro chiesto dalla Commissione è stato proposto il criterio dei costi marginali per cui, quando uno Stato membro non svolge un determinato tipo di indagine, la Commissione ne assume il costo totale. Quando invece uno Stato membro effettua già un'indagine per proprio conto, per esempio le indagini tedesche ed olandesi sui prezzi, la Commissione interviene soltanto per i costi marginali rappresentati dal costo di produzione dei dati specifici da essa richiesti.

.../...

3. ATTUAZIONE DEL SISTEMA DI OSSERVAZIONE DEI MERCATI NEL PERIODO 1979-1984

3.1. Campo d'applicazione

L'attuazione del sistema di osservazione dei mercati ha preso l'avvio con i trasporti stradali, considerato il campo d'indagine più complesso; circa un anno dopo ha preso l'avvio un analogo sistema di osservazione della navigazione interna. Lo sviluppo del sistema in relazione al settore ferroviario è stato più lento. Importanti forme di trasporto combinato, quale il trasporto combinato rotaia-strada e quello mediante containers per ferrovia, sono state inserite nel sistema alla fine del 1982.

Per quanto riguarda la navigazione interna, è stato necessario analizzare tanto il mercato nazionale quanto quello internazionale, al fine di determinare le caratteristiche dell'offerta.

3.2. Presentazione e pubblicazione dei risultati

3.2.1. Forma data alla presentazione dei risultati

Il sistema di osservazione dei mercati fornisce risultati relativi a periodi diversi; e cioè risultati per frazioni di anno, annuali e a medio termine. Al fine di diffondere rapidamente i risultati, sono necessarie pubblicazioni separate per tener conto delle differenze nella frequenza dei risultati.

3.2.2. Scelta della frazione di anno

Benché i volumi di merci trasportate per ferrovia e per vie navigabili siano noti mensilmente, attraverso le informazioni sulla gestione normale disponibili per questi modi, molti altri dati debbono essere raccolti espressamente, spesso mediante campionamento. Pertanto il costo mensile della gestione dell'intero sistema sarebbe proibitivo se per ogni mese si dovessero ottenere campioni adeguati.

Il sistema di osservazione dei mercati, quindi, generalmente si basa su indagini trimestrali, le quali costituiscono un compromesso ragionevole fra l'esigenza di contenere i costi e quella di porre in rilievo le svolte decisive del mercato.

3.2.3. Pubblicazione dei risultati

Per dare adeguata pubblicità ai risultati, la Commissione ha deciso di pubblicare una serie di relazioni nella serie EUROPA TRANSPORT, a cura della Direzione generale dei Trasporti. Sono già state pubblicate, o lo saranno entro la fine del 1984, le seguenti relazioni (le date fra parentesi sono quelle di completamento del manoscritto):

1981

Indagini di congiuntura, numeri 1 - 4, comprendenti i risultati dei sondaggi d'opinione trimestrali nelle imprese di autotrasporti.

Evoluzione del mercato, numeri 1 - 2, riguardanti altri indici trimestrali.

Dal 1982

Evoluzione del mercato, numeri 3 - 6 (1982), 7 - 10 (1983), 11 - 14 (1984), comprendenti tutti gli indici trimestrali.

Rapporto annuale, 1981 (giugno 1982) 1982 (novembre 1983), 1983 (giugno 1984); si tratta di compendi relativi all'anno precedente.

Analisi e previsioni, primo rapporto annuale (per il 1981) (gennaio 1981), 1982 (gennaio 1982), 1983 (febbraio 1983), 1984 (maggio 1984), 1985 (novembre 1984) ove si formulano previsioni per l'anno successivo e, nel caso del 1984, anche previsioni a medio termine, sino al 1987.

3.2.4. Ritardi nella pubblicazione dei risultati

Nell'elaborazione dei risultati nel 1983 vi è stato un ritardo dovuto a carenza di personale, ma si è accumulato un ritardo notevole anche dal momento in cui il manoscritto è stato terminato (le date sono citate nel punto precedente) sino al momento in cui il rapporto è stato effettivamente pubblicato. Quest'ultimo ritardo è dovuto inevitabilmente, in parte, a problemi di traduzione (il rapporto sull'evoluzione del mercato è pubblicato in inglese, francese e tedesco, mentre gli altri rapporti sono pubblicati in tutte le lingue comunitarie, compreso il greco), e in parte al tempo occorrente per la stampa.

Dato che talvolta il ritardo ha superato i sei mesi, si è proceduto alla distribuzione di esemplari prestampati del documento, soltanto in lingua originale, ai 100 destinatari principali.

3.3. Previsioni

3.3.1. Previsioni trimestrali

L'obiettivo principale nell'elaborazione delle previsioni trimestrali era di aiutare quei modi in cui molti operatori devono riunire le proprie opinioni collettive (mentre le aziende ferroviarie dispongono di risorse sufficienti per effettuare direttamente le proprie previsioni). Ciò è stato

fatto per il settore stradale e per quello della navigazione interna mediante un quesito riguardante le attività di previsione nella "Inchiesta congiunturale nell'ambito delle imprese" (si vedano i particolari al punto 3.4.4.).

I risultati pubblicati nella serie "Evoluzione del mercato" mostrano - ad esempio nel rapporto n. 11 - che gli autotrasportatori hanno fornito una buona previsione del mercato (tavola 2.1.), benché le loro previsioni tendano ad ingigantire le variazioni stagionali. Le previsioni per il Reno, invece, (tavola 3.1.) non sono così precise, in quanto non hanno previsto il rialzo registrato all'inizio del 1983; comunque tale imprecisione può essere dovuta al fatto che gli operatori si trovano a formulare le loro previsioni con tre mesi di anticipo.

3.3.2. Previsioni annuali

Nel sistema di osservazione dei mercati, finora è stata attribuita maggiore attenzione alle previsioni annuali. Sono state elaborate previsioni per ciascuna relazione (Stato membro con Stato membro), per ciascun modo, e per ciascuna delle 10 categorie merceologiche (i 10 capitoli della NST - nomenclatura uniforme delle merci per le statistiche di trasporto). Per i trasporti combinati non sono state fatte previsioni separate.

Dato che l'attività di trasporto costituisce una domanda derivata, per ottenere previsioni in tale campo occorre ricorrere a previsioni esogene dell'economia globale e settoriale. Le equazioni relative a ciascuna categoria merceologica, per ciascuna relazione, sono state calcolate in base ai dati passati inserendo le previsioni esogene, in modo da ottenere le previsioni del tonnellaggio trasportato con i tre modi. La ripartizione di tale tonnellaggio fra i tre modi è stata effettuata estrapolando dalla ripartizione modale osservata per la singola categoria merceologica e relazione di traffico.

Data l'entità del lavoro che ciò comportava e la necessità di un'impostazione valida, il lavoro di preparazione delle previsioni di base è stato affidato ad un istituto esterno, benché la Commissione abbia sempre avuto l'intenzione di curare direttamente l'ultima fase dei lavori.

I risultati più recenti dimostrano un ulteriore incremento dei trasporti stradali e sulle idrovie interne nel 1984 (rispettivamente del 6 e del 3%), mentre i trasporti ferroviari dovrebbero mantenersi stabili. Pertanto, il trasporto complessivo con i tre modi dovrebbe aumentare del 4%, per cui il trasporto internazionale totale fra gli Stati membri ritornerà quasi al livello massimo toccato nel 1979.

3.3.3. Previsioni a medio termine

Le previsioni a medio termine esaminano i mutamenti strutturali del mercato e richiedono quindi tecniche diverse dalle previsioni annuali, per le quali l'importanza predominante è attribuita alla situazione congiunturale. Di conseguenza, l'impostazione seguita è analoga a quella della pianificazione delle infrastrutture, ma con risultati finali diversi, riguardanti, ad esempio, i dati sulla composizione della flotta, contrapposti a quelli delle dimensioni delle chiuse.

Dopo il completamento della fase iniziale, i piani su vasta scala per le previsioni a medio termine hanno dovuto essere abbandonati, per mancanza di fondi, nel 1980; quindi, è stato possibile completare soltanto l'analisi degli scambi con l'estero (1963, 1968, 1973, 1977), l'analisi del traffico di transito attraverso i porti del Benelux e l'analisi degli autotrasportatori internazionali per e dai Paesi Bassi, ripartiti tra imprese per conto terzi e imprese per conto proprio.

Recentemente è stata intrapresa una ricerca più limitata, circoscritta a Germania, Francia, Paesi Bassi, Belgio e Lussemburgo (e Svizzera) riguardante la navigazione interna. Tale ricerca più limitata è stata svolta allo scopo specifico di fornire una metodologia per poter prevedere il fabbisogno della flotta per i trasporti sulle idrovie interne, in collegamento con le proposte inerenti ad una politica di demolizione.

I risultati dimostrano che la tendenza al rialzo a lungo termine dei trasporti complessivi fra gli Stati membri dovrebbe aumentare, secondo le previsioni, al tasso medio del 3% annuo, sino al 1987. Tuttavia, se i risultati ottenuti con il modello dell'entità della flotta sono incoraggianti, quelli preliminari relativi al modello della ripartizione modale indicano che questo richiede ulteriori sviluppi.

3.4. Miglioramento dei dati

3.4.1. Situazione nel 1978

E' interessante ricordare le tendenze del mercato tracciate nell'originario documento di lavoro della Commissione (SEC(77) 3074 dell'8.9.1977), che era stato richiesto dal Consiglio prima dell'istituzione su base sperimentale del sistema di osservazione dei mercati. Al capitolo 1 della parte II, il documento in questione indicava come i dati più recenti disponibili su scala comunitaria riguardassero i flussi di traffico tra i sei Paesi CEE per il 1974, e cioè quasi tre anni prima. Altri dati limitati erano inoltre disponibili per il traffico da e verso la Danimarca.

.../...

E' importante notare che i dati riguardanti questi traffici erano molto antiquati e inoltre che non erano disponibili informazioni su scala comunitaria riguardanti i prezzi, i costi o le opinioni degli operatori; non erano state neppure presentate previsioni a breve o a medio termine ai fini del mercato, in contrapposizione a quelle relative alle infrastrutture.

3.4.2. Tonnellaggi trimestrali

Quando, nel 1979, sono iniziati i lavori inerenti al sistema di osservazione dei mercati, la Commissione non disponeva di nessun dato trimestrale armonizzato sui volumi di merci trasportate da Stato membro a Stato membro. Sono state utilizzate varie fonti nazionali che includevano informazioni sulle merci le quali a loro volta si basavano spesso sulle statistiche del commercio estero.

Con l'introduzione delle tre direttive statistiche - strade (1), idrovie interne (2) e ferrovie (3) - la situazione è migliorata ma persistono le seguenti difficoltà:

- a) per le ferrovie e le idrovie interne sono disponibili dati mensili (con un ritardo di 3-4 mesi), ma non c'è nessuna suddivisione per tipo di merce;
- b) per i trasporti su strada non esistono dati relativi a frazioni di anno.

Dati i vantaggi di servizi di statistiche armonizzate e la carenza di spazio dovuta al numero sempre maggiore di indagini comprese nella relazione sull'evoluzione del mercato, si è reso necessario ridurre il volume di lavoro riguardante questo punto, cosicché si è deciso, con una certa riluttanza, di trascurare i particolari riguardanti la suddivisione per tipo di merci.

In pratica, la principale analisi trimestrale dei tonnellaggi è stata effettuata a livello di sette paesi CEE (EUR 6 + Danimarca), in quanto non erano disponibili dati adeguati riguardanti il Regno Unito e l'Irlanda, mentre la serie temporale di dati disponibili relativi alla Grecia decorre soltanto dal 1982. Tuttavia, con l'uniformazione delle fonti utilizzate per i trasporti ferroviari e fluviali, di recente è divenuto possibile iniziare dando le matrici complete almeno per questi due modi. Lo stesso è in programma nel prossimo futuro per i trasporti stradali, nonostante la diversità delle fonti.

Dal momento che i dati di cui sopra sono normalmente disponibili entro 4 mesi dalla fine del trimestre interessato, e visto che le date fissate per il completamento del manoscritto della relazione sull'evoluzione del mercato sono il 25 febbraio, il 25 maggio, ecc. i dati trimestrali sui tonnellaggi pubblicati nelle relazioni si riferiscono al penultimo trimestre.

.../...

(1) Direttiva 78/546/CEE del 12.6.78, GU L 168 del 26.6.78, p. 29

(2) Direttiva 80/1119/CEE del 17.10.80, GU L 339 del 15.12.80, p. 30

(3) Direttiva 80/1177/CEE del 4.12.80, GU L 350 del 23.12.80, P. 23.

3.4.3. Tonnellaggi annui e quoziente ton/km

Mentre la portata dei dati relativi alla frazione di anno, raccolti grazie alle tre direttive statistiche, risulta alquanto limitata (come detto al precedente par. 3.4.2.), la quantità dei dati annuali è molto più estesa e consente di svolgere nel rapporto annuale oppure in sede ad hoc un'analisi strutturale più dettagliata.

Tuttavia, la data limite per la compilazione del manoscritto del rapporto annuale (sei mesi dopo la fine dell'anno in questione) pone varie limitazioni, in quanto solo alcune tabelle delle direttive relative ai trasporti per ferrovia e per idrovie interne devono essere presentate alla Commissione entro tale scadenza, mentre nel caso dei trasporti su strada per la presentazione dei dati raccolti alla Commissione è previsto un termine di 12 mesi. Ciò significa che le analisi dei risultati delle rilevazioni della direttiva riguardante i trasporti su strada si riferiscono al penultimo anno, mentre l'analisi dell'ultimo anno deve avvenire sulla base di fonti miste (come già per il rapporto trimestrale). Una ulteriore analisi dei dati annuali riguardanti i trasporti per ferrovia o per idrovie interne potrà essere iniziata nel 1985, quando sarà in fase più avanzata il programma di computerizzazione dei risultati delle direttive (cfr. il par. 3.5.1. (iv) seguente).

3.4.4. Inchieste congiunturali nell'ambito delle imprese

Uno degli obiettivi perseguiti con l'istituzione delle inchieste congiunturali nell'ambito delle imprese presso gli operatori stradali e fluviali (questo tipo di inchiesta non si addice nel caso delle ferrovie) era di conoscere le opinioni degli operatori sui livelli di attività sul mercato prima che fossero disponibili le statistiche "ufficiali".

Per questo motivo, le domande sull'attività poste nell'ambito delle inchieste congiunturali (strada) sono piuttosto complesse, in quanto si è ritenuto che i risultati fossero di scarsa utilità - soprattutto a livello nazionale - a meno che non potessero essere suddivisi per relazione di traffico e per direzione. Altre domande poste nelle suddette inchieste congiunturali rispondono al tipo di quesito che si riscontra più spesso in inchieste del genere, e si riferiscono all'utilizzazione, all'assunzione di conducenti, ai problemi di liquidità e agli investimenti.

L'introduzione delle inchieste congiunturali nell'ambito delle imprese (strada) è avvenuta nel terzo trimestre del 1979 per Belgio, Francia, Italia e Paesi Bassi, e nel 1980 per i rimanenti nove Paesi CEE, ed infine nel quarto trimestre del 1981 per la Grecia.

Nel caso delle idrovie interne, si utilizza un questionario leggermente più semplice e si effettuano indagini separate sul Reno e sul traffico fluviale nord-sud (sistema di canali tra Paesi Bassi, Belgio e Francia e la parte occidentale del Reno). Un'inchiesta congiunturale nell'ambito delle imprese riguardante il Reno viene svolta sin dall'inizio del 1978 dalla Commissione centrale del Reno (CCR) in collegamento con il Consorzio

.../...

della navigazione renana (CNR). La CCR ha messo a disposizione della Commissione speciali analisi riguardanti i movimenti per capitolo NST: i più importanti - NST 2 (carbone ecc.), NST 3 (petrolio, ecc.), NST 4 (minerali, ecc.) e NST 6 (sabbia/ghiaia, ecc.) - sono analizzati nella relazione sull'evoluzione del mercato. Altri dati raccolti dalla CCR riguardano l'utilizzazione ed i tassi di nolo.

Quanto al traffico nord-sud, le inchieste congiunturali nell'ambito delle imprese vengono svolte nei Paesi Bassi ed in Belgio sin dal 1981, ma non in Francia. Le autorità francesi non hanno introdotto questo tipo di indagine in quanto dispongono di altre informazioni sulla situazione del mercato rapidamente disponibili. In più, gli operatori belgi e olandesi riferiscono in merito ai loro movimenti da e verso la Francia, cosicché si dispone direttamente di una conoscenza parziale del mercato francese.

3.4.5. Indagini sui prezzi

Le indagini sui prezzi sono sempre state considerate come gli indicatori chiave per valutare lo stato di salute del mercato. Ciò è dovuto al fatto che i livelli dei prezzi hanno un duplice uso: anzitutto, indicano l'equilibrio tra la domanda e l'offerta e, in secondo luogo, mettendo a confronto l'evoluzione dei prezzi e dei costi, si dispone di un indicatore sulla situazione finanziaria delle imprese.

Entrando nel campo delle indagini sui prezzi, non solo si sono incontrate difficoltà tecniche (a cui si accenna in seguito), ma sono anche sorte difficoltà dovute al timore di pubblicare risultati dettagliati che potrebbero avere valore commerciale per la concorrenza.

I servizi della Commissione hanno cercato di superare queste difficoltà limitandosi a pubblicare gli indici dei prezzi piuttosto che i prezzi assoluti. Tuttavia, i dati inerenti ai prezzi possono rendere al massimo soltanto se vengono utilizzati in modo più estensivo, esaminando tale utilizzazione estensiva con le idonee organizzazioni professionali interessate ai singoli modi di trasporto. Ovviamente, qui si tratta di una questione di reciproca fiducia dal momento che un modo di trasporto sarà restio a prendere in considerazione eventuali estensioni se un modo competitivo acconsente soltanto ad una pubblicazione limitata dei propri dati.

Le difficoltà tecniche sorte riguardano in gran parte la grande varietà di viaggi che possono essere effettuati, soprattutto per i trasporti su strada, e la conseguente difficoltà a calcolare indici utili. Maggiori dettagli sulle difficoltà in questione vengono forniti nei paragrafi che seguono riguardanti i singoli modi di trasporto.

Nel caso della strada, un ampio studio di fattibilità - realizzato nel 1979 - suggeriva che le principali variabili utilizzate nel sistema di

.../...

tariffe obbligatorie - e cioè tonnellaggio, distanza e tipo di merci - dovessero essere raccolte per un campione di viaggi e che il prezzo medio dovesse essere calcolato per un viaggio tipico.

Nonostante si siano incontrate alcune difficoltà, è stato possibile effettuare le indagini sui prezzi e calcolare gli indici sin dal 1980 per Germania, Francia e Paesi Bassi, sino da metà 1981 per Italia, Belgio/Lussemburgo, e da metà 1983 per la Grecia. Nel Regno Unito e in Irlanda sono state realizzate inchieste pilota ma per vari motivi l'indagine nel Regno Unito è stata interrotta. I piani per la realizzazione dell'inchiesta in Danimarca hanno dovuto essere abbandonati a causa di difficoltà interne.

Nel caso delle idrovie interne, uno studio di fattibilità realizzato nel 1980 suggerisce che si potrebbe ricorrere a metodi leggermente più semplici di quelli dei trasporti stradali. Ciò è dovuto al numero limitato di rotte chiave e al numero limitato di tipi importanti di merci.

Quanto al traffico renano, dati dettagliati vengono raccolti dal CNR e gli indici sono trasmessi attraverso la CCR. Quanto al traffico nord-sud, le informazioni sui prezzi sono disponibili presso le borse, ma in precedenza non sono mai state analizzate in modo sistematico. Stanno per iniziare i lavori finalizzati a ricavare i dati relativi ai prezzi.

Lo studio di fattibilità realizzato per i prezzi ferroviari suggerisce alcune opzioni basate sui prezzi reali, ma nessuna di queste opzioni è accettabile per le aziende ferroviarie, le quali hanno presentato una controproposta basata su un paniere di tariffe pubblicate. Le aziende ferroviarie sostengono che il sistema ampiamente diffuso degli sconti è abbastanza stabile per quel che riguarda il traffico internazionale, cosicché gli indici calcolati in base alle tariffe o in base ai prezzi reali praticamente coincidono. I Servizi della Commissione hanno accettato la proposta con una certa riluttanza, restando inteso che il sistema sarà rivisto dopo più anni di esperienza.

Uno dei vantaggi della proposta adottata è che gli indici possono essere calcolati molto rapidamente al termine del trimestre, ovviamente dopo che siano stati stabiliti i "panieri" di base. Inoltre, le spese per la gestione del sistema sono molto esigue, fatta eccezione per il periodico aggiornamento dei panieri.

Il sistema iniziale è stato avviato con l'istituzione di un paniere di tariffe per il traffico tra la Germania, la Francia e l'Italia; ciò ha comportato la collaborazione tra le aziende ferroviarie interessate e cioè DB, SNCF e FS. I primi indici prodotti nel 1983 riguardavano le relazioni Francia/Germania e Francia/Italia. Le aziende ferroviarie dei Paesi Bassi e del Belgio - NS e SNCB - sono state di recente integrate nel sistema.

.../...

3.4.6. Indagini sui costi

Le indagini sui costi si effettuano generalmente scomponendo i costi in un periodo di base e controllando in seguito l'andamento degli elementi dei costi (cioè carburante, salari, ecc.) lasciando immutata la struttura dei costi. Questo metodo presenta il vantaggio di essere abbastanza semplice e poco costoso e inoltre impone un onere minimo sui trasportatori medesimi, i quali sono coinvolti unicamente nel momento in cui le strutture dei costi vengono periodicamente riviste, e cioè ogni quattro o cinque anni. Uno svantaggio è costituito dal fatto che questo metodo ignora i miglioramenti di produttività, cosicché occorre procedere con cautela nel raffronto tra gli indici dei costi e dei prezzi. I miglioramenti di produttività riducono probabilmente i costi di circa l'1% all'anno, ma è difficile ottenere una cifra esatta.

Nel caso dei costi stradali, un approccio unificato è già stato messo a punto da esperti per la IRU (Unione dei trasporti stradali internazionali) e questo approccio è stato adottato dalla Commissione al termine di uno studio di fattibilità per stabilire se negli Stati membri fossero disponibili le strutture dei costi ed i dati necessari; sono stati individuati 14 diversi elementi dei costi.

I risultati dei lavori sugli indici dei costi stradali sono stati pubblicati per la prima volta nell'aprile 1983, ma nella maggiore parte degli Stati membri è stato possibile ricostruire le serie fino al 1° gennaio 1978. Inizialmente, l'analisi completa si limitava a sei Stati membri (Germania, Francia, Paesi Bassi, Belgio/Lussemburgo) ma in seguito, quando si è potuto disporre delle strutture dei costi del Regno Unito, è stato possibile effettuare un'analisi completa anche per il Regno Unito (in precedenza, era possibile soltanto seguire gli elementi dei costi).

Gli indici dei costi stradali sono prodotti su base semestrale e, per la maggior parte degli Stati membri, i risultati sono disponibili soltanto sei settimane dopo la data di riferimento.

Nel caso delle idrovie interne, uno studio di fattibilità ha messo in luce notevoli divergenze fra i metodi utilizzati negli Stati membri interessati. Tuttavia, a seguito di costruttivi dibattiti tra gli istituti interessati, è stato adottato un approccio comune e verso la fine del 1983 è stato possibile pubblicare i primi risultati ottenuti. C'è inoltre l'intenzione di ricostruire le serie fino al 1° gennaio 1979.

Nel caso delle ferrovie, c'è stata una certa riluttanza a discutere i costi, trattandosi di un percorso disseminato di trappole quale l'imputazione delle spese generali e delle spese di manutenzione della linea tra traffico passeggeri e traffico merci. Numerose aziende ferroviarie hanno reagito positivamente all'idea di effettuare uno studio di fattibilità su questo difficile argomento.

.../...

3.4.7. Trasporto combinato

Le statistiche sul trasporto combinato sono state elaborate con la collaborazione di INTERCONTAINER (Société Internationale pour le Transport par Transcontainers) per il traffico containerizzato, e di INTERUNIT (Société internationale pour le Transport par Ferroutage) per il trasporto combinato strada-rotaia.

Per il traffico containerizzato, INTERCONTAINER distingue i dati relativi al traffico ferroviario containerizzato attraverso le frontiere europee e quelli relativi al traffico containerizzato attraverso i porti europei. Questo traffico è misurato in TEU e TEU/km (unità equivalenti a venti piedi-(km). I dati sono forniti su base trimestrale.

Per il trasporto combinato strada-rotaia, ciascuna "società organizzatrice" di Interunit fornisce dati sul numero di unità spedite, e cioè il numero complessivo di semirimorchi, casse mobili e autotreni trasportati su carri ferroviari. Ulteriori dettagli statistici non sono disponibili.

Dati annui analoghi sul trasporto combinato si desumono anche dalla direttiva sulle ferrovie (tabella 7).

3.5. Computerizzazione

3.5.1. Computerizzazione delle singole indagini

La principale utilizzazione dei computer nell'elaborazione delle singole indagini è indicata in appresso:

- I. Indagini congiunturali nell'ambito delle imprese (strada e idrovie interne)
 - sviluppo di programmi in sede (per ICL 2982) per rielaborare in tabelle di sintesi i dati trasmessi in forma di tabelle dai consulenti esterni.
- II. Indici dei prezzi (strada)
 - sviluppo di programmi con consulenti esterni per elaborare dati dettagliati e mettere a punto indici sommari. Sono già stati avviati i lavori per trasferire questi programmi in sede.
- III. Previsione (a breve termine)
 - l'attuale contratto con un consulente esterno include i lavori per la messa a punto di un programma che possa essere trasferito in sede.
- IV. Direttive statistiche (strada, ferrovia e idrovie interne)
 - occorre disporre dei dati provenienti dalle direttive statistiche più rapidamente ed in maniera più flessibile di quanto non sia avvenuto in precedenza. Per la fine del 1984 dovrebbe essere portata a termine la stesura dei programmi in sede.

.../...

3.5.2. Creazione di una banca di dati sui trasporti

La possibilità per i servizi della Commissione di accedere a numerose grandi basi di dati sui trasporti - in particolare il sistema di osservazione dei mercati, le direttive statistiche e la base di dati dettagliati estrapolati per analogia, usata ai fini delle infrastrutture di trasporto - ha portato ad un accordo sulla creazione presso la Commissione di una grande banca di dati sui trasporti.

3.6. Aspetti finanziari

3.6.1. 1979 - 1981

L'importo necessario per il primo periodo sperimentale, 1979-1981, era stato in origine stimato a 1.290.000 ECU.

Le risultanze di bilancio per questi tre anni sono state:

1979	:	290.985 ECU
1980	:	468.943 ECU
1981	:	424.995 ECU

1979-1981: 1.184.923 ECU

3.6.2. 1982 - 1984

L'importo necessario per il secondo periodo sperimentale, 1982-1984, era stato in origine stimato a 800.000 ECU all'anno.

La situazione attuale per quanto riguarda questi tre anni è la seguente:

1982	:	599.996 ECU	risultanze
1983	:	699.395 ECU	impegnate
1984	:	800.000 ECU	autorizzate

.../...

4. RUOLO E FUTURI MIGLIORAMENTI DEL SISTEMA DI OSSERVAZIONE DEI MERCATI

4.1. Contributi allo sviluppo della politica comunitaria

Pur se la Commissione ritiene essenziale che l'impostazione editoriale delle pubblicazioni EUROPA TRANSPORT continui ad essere neutrale - anche se queste pubblicazioni non devono essere "mutilate", soprattutto in relazione ai modi - la quantità d'informazioni contenuta nel sistema di osservazione dei mercati può e dovrebbe essere utilizzata anche per contribuire allo sviluppo della politica comunitaria. Qui di seguito vengono indicati alcuni esempi sull'uso dei dati contenuti o sviluppati nel sistema di osservazione dei mercati.

4.1.1. Adeguamento delle tariffe stradali

Oltre ad indicare le tendenze globali dei prezzi (pubblicate in EUROPA TRANSPORT), i lavori relativi ai prezzi stradali nel sistema di osservazione dei mercati serviranno anche al Comitato tariffario nelle sue attività di controllo delle tendenze dei prezzi effettivi rispetto alle tariffe. I dati possono essere utilizzati anche per assistere i servizi responsabili nella verifica dei fattori utilizzati per stabilire la struttura delle tariffe stradali.

4.1.2. Quote stradali comunitarie: nuovi metodi

Nell'approvare un nuovo metodo di adeguamento automatico del numero totale di autorizzazioni di quote nella Comunità, il Consiglio ha inteso sostituire il dibattito annuale sull'adeguamento con un sistema che offra una base concordata per un periodo quinquennale (+ 30%, + 15%, + 15%, + 15%, + 15%). Tuttavia, il Consiglio ha pure deciso che, in caso di eccezionale aumento della domanda di trasporti stradali, avrebbe preso in considerazione, in base a una proposta della Commissione, un ulteriore aumento rispetto all'aumento di base già deciso; in tal modo verrebbe garantito che le quote della Comunità continuino ad ottenere una parte crescente del mercato soggetto ad autorizzazione.

Si può ricorrere al sistema di osservazione dei mercati per individuare e quantificare simili situazioni eccezionali.

4.1.3. Politica di demolizione delle idrovie interne

La quantificazione di una politica di demolizione delle idrovie interne, effettuata in collaborazione con la Commissione centrale del Reno (CCR), necessita di varie valutazioni economiche: occorre conoscere cioè l'attuale eccedenza dell'offerta, lo sviluppo della domanda a medio termine, le ordinazioni di nuove imbarcazioni, le demolizioni previste in mancanza di eventuali programmi specifici in materia e le demolizioni ulteriori a seguito dell'introduzione di un programma specifico. Gran parte di queste informazioni è ottenibile direttamente o indirettamente attraverso il sistema di osservazione dei mercati.

.../...

4.1.4. Sviluppo di una rete di trasporto combinato

In una prima fase, la politica della Commissione sul trasporto combinato è stata intesa ad incoraggiare questo modo di trasporto attraverso azioni di carattere legislativo. Nella seconda fase, vengono presi in considerazione problemi relativi alla prospezione del mercato, quali:

- qual è la domanda potenziale di trasporto combinato?
- quale rete di percorsi sarebbe attuabile?
- in una simile rete s'incontrano strozzature?

La Commissione sta occupandosi del potenziale del trasporto combinato in stretta collaborazione con le organizzazioni commerciali.

4.1.5. Ferrovie

Nel caso delle ferrovie, l'importanza del sistema di osservazione dei mercati è diversa che per gli altri modi di trasporto, in quanto la Commissione è meno interessata a problemi specifici di capacità. Il lavoro di previsione a breve e medio termine consente tuttavia di valutare la domanda di servizi ferroviari nel contesto dei probabili futuri tassi di crescita del trasporto totale per i tre modi (strada, ferrovia e idrovie interne) considerati insieme.

4.2. Flessibilità o rigidità

La Commissione è del parere che il sistema di osservazione dei mercati dovrebbe essere considerato come un sistema flessibile di comprensione dei mercati, piuttosto che come una rigida serie di inchieste. Ciò non significa che il sistema di osservazione dei mercati non debba disporre di regolari e basilari serie di dati, ma se i limiti del lavoro sono definiti troppo rigidamente in qualsiasi punto temporale, in tal caso c'è il rischio che i problemi del momento restino esclusi dal suo campo di riferimento.

Per fare un esempio, si prenda in considerazione il problema del trasporto combinato. L'articolo 7 della direttiva sul trasporto combinato (1) chiede che siano proposte soluzioni idonee a migliorare le informazioni statistiche. Mentre al collegamento tra il sistema di osservazione dei mercati e il trasporto combinato si faceva riferimento al paragrafo 5.3.4. della relazione della Commissione al Consiglio del 1980 (2), all'epoca non sono state formulate proposte specifiche per il sistema di osservazione dei mercati in questo settore. Tuttavia, contatti intervenuti in seguito con Intercontainer e Interunit hanno consentito di:

.../...

(1) Direttiva 82/603/CEE del 28.7.1982

(2) COM(80) 785 def. del 5.12.1980

- aggiungere un capitolo sul trasporto combinato nelle pubblicazioni della serie EUROPA TRANSPORT
- dimostrare le difficoltà incontrate per ottenere dati comparabili per le società che effettuano trasporti combinati
- instaurare utili rapporti di lavoro con Intercontainer e Interunit per migliorare i dati, come premessa per la pianificazione di una rete ottimale.

Un altro esempio si ha nel caso delle previsioni a medio termine. Nel momento in cui si è tentato di realizzare questo lavoro, le risorse finanziarie non hanno consentito la realizzazione dello studio completo sui tre modi per l'intera Comunità. E' stato adottato un approccio flessibile, secondo il quale le risorse venivano concentrate sul problema principale del momento al cui riguardo la Commissione doveva definire la propria posizione, e cioè il problema della sovraccapacità nel settore delle idrovie interne. A causa dell'interdipendenza tra capacità del traffico nazionale ed internazionale nell'Europa continentale nord-occidentale, non è pratico considerare il traffico internazionale da solo. Il campo di applicazione dello studio veniva perciò esteso in modo da abbracciare i traffici nazionali.

Un'altra forma di flessibilità riguarda la realizzazione di indagini per un modo specifico di trasporto in tutti gli Stati membri interessati. Pur se la Commissione spera di convincere tutti gli Stati membri ad effettuare le indagini di loro competenza, si ammette che, per gli Stati membri periferici, certe inchieste appaiono di interesse limitato, soprattutto nel caso in cui i risultati siano presentati in modo dettagliato, come è d'uso per gli Stati membri centrali. Naturalmente, è necessario un approccio abbastanza omogeneo per i principali flussi da paese a paese in quanto, diversamente, non esisterebbe un sistema comunitario.

I suddetti esempi mostrano per quali motivi il sistema di osservazione dei mercati abbia richiesto flessibilità. La Commissione ritiene che nel sistema futuro questo tipo di flessibilità debba essere mantenuto, in quanto non solo è necessario affinché il sistema stesso possa evolvere, ma è necessario anche per prevedere con due o tre anni di anticipo l'evoluzione e il fabbisogno d'informazioni.

4.3. Migliore diffusione delle informazioni

4.3.1. Ritardi nel ricevimento delle informazioni

Mentre i risultati delle indagini di congiuntura presso i trasportatori e delle inchieste sui costi si possono ottenere ed elaborare entro 4-6 settimane dalla fine del trimestre interessato, altre indagini relative ai prezzi e alle statistiche richiedono spesso da 3 a 4 mesi. Non si ritiene possibile, soprattutto a breve termine, diminuire sostanzialmente questi ritardi.

.../...

4.3.2. Ritardi nelle analisi

Il programma di pubblicazioni trimestrali adottato per la serie EVOLUZIONE DEL MERCATO di EUROPA TRANSPORT prevede che i risultati che pervengono due mesi dopo il termine del trimestre interessato siano elaborati nel trimestre successivo. Questo calendario è imposto non soltanto dall'esigenza di rispettare una regolarità nelle pubblicazioni, bensì anche dall'esigenza di concentrare le risorse sull'analisi durante determinati periodi limitati, in modo da aumentare l'efficienza operativa del personale degli elaboratori.

4.3.3. Ritardi di pubblicazione

Le pubblicazioni di EUROPA TRANSPORT hanno registrato ritardi di pubblicazione normali e, occasionalmente, anormali. Questi ritardi riducono notevolmente il valore del materiale pubblicato. La Commissione continuerà a battersi per ridurre al minimo i ritardi di pubblicazione, nell'obiettivo di pervenire alla pubblicazione della versione in lingua originale entro due mesi e mezzo dalla fine del trimestre in esame.

4.3.4. Diffusioni di informazioni più dettagliate

Le informazioni pubblicate nella serie EUROPA TRANSPORT, soprattutto nelle pubblicazioni trimestrali, vanno delimitate a ciò che il lettore medio potrà trovare interessante. E' possibile che il lettore sofisticato trovi che il settore a cui particolarmente si interessa sia trattato in modo alquanto superficiale; ciò è pressoché inevitabile in una pubblicazione di ampio respiro. Si è inoltre reso necessario delimitare ulteriormente il numero di pagine per ciascun argomento, essendo aumentato il numero degli argomenti trattati dalla relazione.

La Commissione ha in programma di estendere il proprio servizio di diffusione delle informazioni più dettagliate, nel caso in cui ciò possa essere giustificato. Per contenere entro limiti ragionevoli questa attività, sarà probabilmente necessario limitarla a pubblicazioni ad hoc o alla diffusione di tabelle con un minimo di note. Per la realizzazione di quest'ultimo obiettivo, sarà di particolare utilità la raccolta dei vari elementi del sistema di osservazione dei mercati in una banca computerizzata di dati sui trasporti.

A più lungo termine, gli utenti potranno inoltre avere accesso diretto alle informazioni contenute nella banca di dati sui trasporti, cosicché potranno consultare le informazioni più recenti o effettuare le loro proprie analisi.

.../...

4.4. Previsioni

La Commissione intende continuare a sviluppare metodi di previsione e riportare in sede al più presto la metodologia delle previsioni; in tal modo diventerà più agevole sperimentare contesti e strategie alternative.

4.5. Ulteriori miglioramenti nella raccolta dei dati

Al punto 4.2. è stata sottolineata l'esigenza di flessibilità, mentre non si prevedono nuove rassegne specifiche per il sistema di osservazione dei mercati, ad eccezione di un eventuale lavoro sulla produttività. Per quanto riguarda le fonti statistiche ufficiali sono previsti o sono all'esame vari miglioramenti, che si possono riassumere come segue:

Tre direttive (strada, ferrovia, idrovie interne)

- Trasporti interregionali internazionali (i tre modi)
- Traffico terzi (strada)
- Natanti marittimi sulle idrovie interne (idrovie interne)
- Trasporti ferroviari a carico completo (ferrovia)
- Tabelle trimestrali (strada)
- Tipo di veicolo (strada)
- Movimento dei veicoli (strada)
- Movimento a vuoto (strada)
- Tipo di licenza (strada) (possibilmente).

Trasporto combinato

- Miglioramenti statistici (richiesti all'articolo 7 della direttiva - 82/603) e della direttiva 80/1117).

Statistiche del commercio estero

- Modo di trasporto
- Container
- Nazionalità.

4.6. Computerizzazione

Ulteriori sviluppi a livello di computerizzazione riguardano le seguenti operazioni:

- completare il trasferimento dell'elaborazione dei dati verso attrezzature in sede
- realizzare la banca di dati sui trasporti (di cui al par. 3.5.2.)
- mettere a punto un dispositivo per verificare le linee di condotta alternative
- trasmissione diretta dei risultati dalle ditte esterne alla Commissione.

.../...

4.7. Aspetti finanziari

4.7.1. Approccio del costo marginale

Fino a questo momento si è adottato il sistema di pagare un compenso corrispondente al costo marginale del lavoro richiesto dalla Commissione. La Commissione propone che si continui a finanziare il lavoro secondo questo stesso criterio.

4.7.2. Costo futuro del sistema di osservazione dei mercati

Ora che la maggior parte degli elementi pianificati del sistema sono operativi, non si prevedono per due o tre anni sostanziali aumenti reali dei costi annuali al di sopra del livello di 800.000 ECU, se si esclude un'ulteriore esigua dotazione per inserire, quando sarà il momento, la Spagna ed il Portogallo. In seguito, si può prevedere che il costo reale rimanga costante.

4.7.3. Disposizioni finanziarie

Gli stanziamenti necessari per il sistema di osservazione dei mercati verranno iscritti annualmente nel bilancio delle Comunità europee.

.../...

5. CONCLUSIONI

1. Dopo oltre cinque anni di funzionamento a livello sperimentale, la Commissione ritiene che il sistema di osservazione dei mercati abbia chiaramente dimostrato la propria utilità e che debba essere proseguito a titolo permanente. Le informazioni utilizzate sinora nel sistema sono state ottenute su base volontaria oppure per contratto o attraverso gli strumenti giuridici esistenti.

2. La Commissione ritiene che il sistema debba proseguire in collaborazione con gli Stati membri.

La Commissione riferirà al Consiglio ogni tre anni sugli sviluppi del sistema e sui principali risultati ottenuti.

La Commissione ritiene che questo sistema debba avere un fondamento giuridico e, pertanto, invita il Consiglio a riconsiderare la sua proposta, modificata da ultimo nel 1980 (1).

3. I servizi della Commissione hanno ritenuto quanto mai utile consultare gli esperti degli Stati membri sui vari problemi tecnici sorti con l'introduzione di nuove indagini e riesaminare ogni tanto la metodologia e i risultati di tali indagini.

La Commissione ritiene essenziale che queste consultazioni proseguano in futuro.

4. Si invita pertanto il Consiglio

a) ad approvare il proseguimento e lo sviluppo del sistema di osservazione dei mercati, ad un costo che dovrebbe rimanere circa al suo attuale livello di 800.000 ECU l'anno;

b) a prendere nota che lo si terrà pienamente informato sul sistema di osservazione dei mercati, mediante una relazione che gli sarà trasmessa ogni tre anni;

c) a riconsiderare la proposta della Commissione, modificata da ultimo nel 1980, nell'intento di stabilire un fondamento giuridico per un sistema permanente di osservazione dei mercati.

(1) GU C 351 del 31.12.1980, p. 32.