



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 17.4.2007
COM(2007) 187 definitivo

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

**sulle esperienze acquisite nell'applicazione del regolamento (CE) n. 437/2003 del
Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui
trasporti aerei di passeggeri, merci e posta**

INDICE

SINTESI.....	3
1 INTRODUZIONE.....	3
1.1 GIUSTIFICAZIONE E OBIETTIVI	3
1.2 CONTESTO.....	4
1.3 PRESCRIZIONI IN MATERIA DI ATTUAZIONE	5
1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DEGLI ALTRI PAESI	6
2 ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO	7
2.1 PROBLEMI INCONTRATI	7
2.1.1 Rispetto degli obblighi giuridici.....	7
2.1.2 Oneri comportati per gli Stati dichiaranti dall'attuazione del regolamento e dalla regolare trasmissione dei dati.....	9
2.1.3 Processo di rilevazione, di compilazione e di convalida dei dati.....	10
2.1.4 Problemi metodologici.....	10
2.2 RISULTATI.....	10
2.2.1 Trasmissione e convalida dei dati	10
2.2.2 Istruzioni metodologiche.....	11
2.2.3 Diffusione dei dati.....	11
3 CONCLUSIONI.....	13
3.1 SVILUPPI A BREVE TERMINE	13
3.2 SVILUPPI A LUNGO TERMINE.....	13

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Ottemperanza alle prescrizioni del regolamento: trasmissione di serie di dati per anno	8
Tabella 2 - Ottemperanza alle prescrizioni del regolamento: numero di aeroporti dichiaranti per serie di dati e per anno	9
Tabella 3 - Trasporti aerei di passeggeri, di merci e di posta per paese: dati 2005 ed evoluzione 2003-2005	12

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sulle esperienze acquisite nell'applicazione del regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta

SINTESI

Il regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta¹ precisa all'articolo 9, paragrafo 2, che, trascorso un periodo di rilevazione dei dati di tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle esperienze acquisite nell'applicazione del regolamento in questione. La presente relazione è diretta a soddisfare tale prescrizione al termine dei primi tre anni di rilevazione dei dati (2003-2005).

La relazione inizia con una descrizione in termini generali dei motivi che giustificano l'atto giuridico in parola, dei suoi obiettivi e del contesto in cui esso si colloca, per affrontare successivamente alcune questioni connesse alla sua applicazione. Essa contiene anche informazioni sui principali risultati ottenuti e, nella sua ultima sezione, presenta le conclusioni e illustra i possibili sviluppi futuri.

L'applicazione del regolamento in parola ha determinato l'incremento del numero di informazioni dettagliate disponibili sui trasporti aerei europei di passeggeri e di merci, nonché un miglioramento della qualità dei dati e della loro tempestività. Gli Stati membri hanno compiuto notevoli sforzi per ottemperare alle prescrizioni del regolamento e la maggior parte di essi sta fornendo tutti i dati richiesti nel rispetto del calendario previsto.

1 INTRODUZIONE

1.1 GIUSTIFICAZIONE E OBIETTIVI

Una rilevazione volontaria di dati statistici sui trasporti aerei era stata avviata a partire dall'anno di riferimento 1993 sulla base di una metodologia concordata con gli Stati membri. L'adozione del regolamento 437/2003 ha ufficializzato la metodologia esistente e ha ampliato la portata dei dati, integrandoli con alcuni elementi aggiuntivi. Il regolamento era finalizzato a fornire alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE, alle amministrazioni nazionali e al pubblico in generale dati statistici comparabili, attendibili, armonizzati, regolari e globali sullo sviluppo dei trasporti aerei di passeggeri, merci e posta nell'Unione europea.

Gli aspetti principali del regolamento 437/2003 possono essere sintetizzati come indicato in appresso.

¹ Regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta (GU L 66 dell'11.3.2003, pag. 1).

- L'obbligo di fornitura di dati è stabilito a livello di aeroporto. Sono definiti alcuni gruppi di aeroporti onde consentire di modulare la distribuzione dell'onere statistico gravante sui rispondenti attraverso la richiesta di un maggior numero di dati agli aeroporti di medie e grandi dimensioni e l'attenuazione o la soppressione dell'obbligo di fornire dati per gli aeroporti più piccoli.
- Sono definiti due livelli di fornitura dei dati: tappe di volo e origine/destinazione del volo. Ciò è importante ai fini del monitoraggio dei flussi dei trasporti aerei intracomunitari ed extracomunitari in funzione del movimento degli aerei (tappe di volo) o del movimento dei passeggeri/merci (origine/destinazione del volo) e ai fini dell'individuazione dei passeggeri in transito diretto.
- Le informazioni devono essere fornite separatamente per gli arrivi e per le partenze, nonché per i servizi di linea e non di linea. Ciò consente un'analisi dettagliata dei flussi in entrata e in uscita nonché del diverso impatto dei servizi di linea e non di linea, in particolare a livello extracomunitario.
- Sono previste anche informazioni sul vettore aereo, sebbene la copertura non sia stata definita in maniera specifica in tale regolamento. Ciò è importante ai fini del monitoraggio della liberalizzazione dei mercati e, più in particolare, del livello di concorrenza sulle diverse rotte e dell'inserimento di vettori low-cost.
- Nel caso delle informazioni sulle tappe di volo sono richieste tre variabili aggiuntive: numero di voli, tipo di aeromobile e posti disponibili. Tali informazioni sono utili ai fini dell'analisi dettagliata dei flussi da aeroporto ad aeroporto in termini di congestione, capacità e uso delle flotte.

1.2 CONTESTO

Lo sviluppo della politica comune dei trasporti necessita delle migliori conoscenze possibili in merito alle dimensioni e all'evoluzione dei trasporti aerei di passeggeri e di merci. Il Libro bianco *"La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"*² ha definito l'obiettivo della politica comune dei trasporti, precisando che esso consiste nel fornire ai cittadini europei sistemi di trasporto efficaci ed efficienti. Tale obiettivo è stato ribadito nel *riesame intermedio* del Libro bianco³, che lo ha tuttavia più orientato in direzione della garanzia della mobilità sostenibile in Europa. Le statistiche sui trasporti aerei nella Comunità sono pertanto utilizzate per inquadrare, monitorare e valutare le politiche dei trasporti dell'UE e altre politiche comunitarie quali il funzionamento del mercato interno.

L'importanza che tali dati assumono per il processo decisionale comunitario è sempre più grande. Ad esempio, sulla base delle competenze attribuite alla Commissione, tali informazioni sono sempre più utilizzate per la preparazione delle trattative con i paesi terzi in vista della negoziazione di accordi sui trasporti aerei. Tali informazioni sono anche utilizzate ai fini della gestione del traffico aereo, della misurazione dei flussi di passeggeri e di merci e del calcolo della ripartizione modale dei trasporti nell'UE. Un altro esempio è costituito dall'utilizzo di tali dati per misurare gli ingressi attraverso le frontiere dell'UE negli aeroporti.

² COM(2001) 370 del 12 settembre 2001.

³ COM(2006) 314 del 22 giugno 2006: "Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro continente – Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea".

L'importanza dei dati sui passeggeri è in aumento perché, a seguito del moltiplicarsi delle prenotazioni via Internet, i dati sulle prenotazioni di biglietti attraverso i sistemi informatici di prenotazione sono sempre meno rappresentativi del mercato totale. Inoltre le informazioni raccolte sul tipo di servizio (di linea/non di linea) sono molto difficili da ottenere da altre fonti e assumono particolare rilevanza per alcune rotte extraeuropee in cui predominano i servizi di trasporto di passeggeri non di linea.

Per i trasporti aerei di merci, il perfezionamento della copertura e il miglioramento della qualità dei dati consentono un uso più frequente di tali informazioni per le quali non esistono fonti alternative.

Altri esempi del ricorso a tali dati per soddisfare le esigenze delle diverse politiche sono forniti qui di seguito:

- la conoscenza dei codici dei vettori aerei comunicati in forza del regolamento è utile ai fini del monitoraggio della concorrenza e degli aiuti di Stato;
- i dati rilevati per gli aeroporti di medie e piccole dimensioni sono utili ai fini della politica regionale;
- anche l'Agenzia europea per la sicurezza aerea è interessata allo sfruttamento di tali dati per motivi di sicurezza;
- esistono anche potenzialità di utilizzo di tali dati per gli scopi della politica ambientale (ad esempio, emissioni e rumori).

1.3 PRESCRIZIONI IN MATERIA DI ATTUAZIONE

Il regolamento 437/2003 conferisce alla Commissione competenze di esecuzione che sono esercitate utilizzando la procedura del comitato definita agli articoli 10 e 11. Eurostat si è avvalso di tale procedura per adottare una serie di disposizioni su vari aspetti dell'attuazione del regolamento. Tali disposizioni sono adottate sotto forma di regolamenti della Commissione, sentito il parere del comitato del programma statistico.

Finora sono stati adottati due regolamenti di attuazione e per un terzo regolamento è stata avviata la procedura per la sua adozione nel 2007.

Il regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione⁴ comprende una serie molto ampia di disposizioni di attuazione, in particolare l'elenco degli aeroporti comunitari e le deroghe concesse per Stato membro, le disposizioni tecniche in merito alla trasmissione dei dati, nonché una revisione delle definizioni, della nomenclatura, delle codifiche e delle serie di dati da trasmettere.

⁴ Regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione, del 31 luglio 2003, recante attuazione del regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta nonché modifica degli allegati I e II dello stesso (GU L 194 dell'1.8.2003, pag. 9).

Il regolamento (CE) 546/2005 della Commissione⁵ è finalizzato principalmente a tener conto degli effetti dell'ampliamento dell'UE nel 2004 con l'adesione di dieci nuovi Stati membri, in quanto fornisce l'elenco dei loro aeroporti e le necessarie deroghe.

Nel 2007 è in programma l'adozione di un ulteriore progetto di regolamento della Commissione che conterrà una completa revisione dell'elenco degli aeroporti comunitari applicabile dal gennaio 2007. Tale elenco non comprende più deroghe in quanto esse sono tutte scadute nel 2006.

1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DEGLI ALTRI PAESI

Il regolamento 437/2003 si applica direttamente e nella sua totalità a tutti gli Stati membri senza dover essere attuato nel loro ordinamento giuridico nazionale. Il regolamento contemplava la possibilità di concedere deroghe per taluni aeroporti, serie di dati e variabili nel rispetto di determinate norme e per un periodo massimo di tre anni (fino al 2005 incluso).

Per quanto riguarda la Romania e la Bulgaria, entrambi i paesi si sono dichiarati disposti a ottemperare pienamente alla normativa comunitaria vigente in materia al momento della loro adesione, senza chiedere alcuna deroga. L'elenco degli aeroporti di tali due nuovi Stati membri è stato incluso nel *trattato di adesione della Bulgaria e della Romania* tra gli *adeguamenti tecnici all'acquis statistico*.

Per quanto concerne i paesi candidati, la Croazia e la Turchia forniscono dati aggregati a livello di aeroporto, mentre l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia non trasmette informazioni.

Nel 2003 il regolamento 437/2003 è stato formalmente incorporato nell'allegato XXI (Statistiche) dell'accordo SEE con decisione del Comitato misto SEE⁶. In forza di tale decisione l'Islanda e la Norvegia sono tenute a trasmettere i dati prescritti dal regolamento, mentre il Liechtenstein è esonerato.

Dati sulla base dei principi stabiliti dal regolamento sono trasmessi anche dalla Svizzera conformemente all'accordo stipulato tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sulla cooperazione nel settore statistico⁷.

⁵ Regolamento (CE) n. 546/2005 della Commissione, dell'8 aprile 2005, che adatta il regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'assegnazione dei codici dei paesi dichiaranti e che modifica il regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione per quanto riguarda l'aggiornamento dell'elenco degli aeroporti comunitari (GU L91 del 9.4.2005, pag. 5).

⁶ Decisione del Comitato misto SEE n. 132/2003, del 26 settembre 2003, che modifica l'allegato XXI (Statistiche) dell'accordo SEE (GU L 331 del 18.12.2003, pag. 68).

⁷ Firmato il 26 ottobre 2004 e approvato con la decisione del Consiglio del 27 febbraio 2006 sulla conclusione dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera in materia di cooperazione statistica (GU L 90 del 28 marzo 2006, pagg. 1-21).

2 ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1 PROBLEMI INCONTRATI

2.1.1 Rispetto degli obblighi giuridici

Il rispetto degli obblighi di trasmissione dei dati definiti nel regolamento ha mostrato un'evoluzione positiva nel corso del periodo considerato. La trasmissione dei dati per il 2003, quantunque relativamente completi in generale, ha presentato problemi specifici per alcuni paesi dichiaranti con riguardo alla periodicità delle serie di dati o a lacune nella fornitura di taluni elementi (movimenti di aeromobili, passeggeri in transito o posti disponibili). Nella trasmissione dei dati per i due anni successivi si sono riscontrati miglioramenti, in particolare per quanto riguarda la periodicità delle serie di dati, in merito alla quale le prescrizioni sono ora pienamente rispettate.

Nella tabella 1 è presentata la situazione della trasmissione dei dati per il periodo 2003-2005 per serie di dati e periodicità. Ai sensi del regolamento 1358/2003, le serie di dati A1 e B1 sono mensili (trimestrali soltanto nel 2003) e la serie di dati C1 è come minimo annuale.

Tabella 1 - Ottemperanza alle prescrizioni del regolamento: trasmissione di serie di dati per anno

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgio	M	M	T	M	M	A/M	M	M	A/M
Repubblica ceca	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Danimarca	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Germania	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estonia	T	-	T	T	T	T/A	M	M	T
Grecia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spagna	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Francia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irlanda	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cipro	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Lettonia	M	-	T	M	M	M/T	M	M	M
Lituania	-	A	T	-	T	T	M	M	M
Lussemburgo	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Ungheria	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Paesi Bassi	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Austria	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polonia	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portogallo	T	T	T	M	M	M	M	M	M
Slovenia	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slovacchia	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Finlandia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Svezia	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Regno Unito	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgaria	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Romania	-	T	T	T	T	T	M	M	M
Croazia	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turchia	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islanda	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norvegia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Svizzera	T	T	A	M	M	A	M	M	A

LEGENDA: M: mensile; T: trimestrale; A: annuale; -: nessuna trasmissione

Alcune difficoltà sussistono per taluni Stati membri. I problemi principali da risolvere riguardano la trasmissione di dati appropriati sulle merci, la trasmissione della serie C1, nonché la qualità dei dati riguardo alle informazioni sui posti disponibili. Nella maggior parte dei casi tuttavia i paesi in questione stanno adottando misure correttive o prevedono miglioramenti dei rispettivi sistemi onde garantire la piena ottemperanza alle prescrizioni.

Nessun problema particolare è stato rilevato con riguardo all'applicazione delle deroghe concesse. I paesi che le avevano richieste hanno iniziato a trasmettere i dati necessari una volta che tali deroghe sono scadute. Alcuni paesi hanno addirittura deciso di non avvalersi di tali deroghe per l'intero periodo consentito e hanno fornito

i dati prima che la loro trasmissione diventasse obbligatoria. Il numero di aeroporti dichiaranti per paese figura nella tabella 2.

Tabella 2 - Ottemperanza alle prescrizioni del regolamento: numero di aeroporti dichiaranti per serie di dati e per anno

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgio	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Repubblica ceca	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Danimarca	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Germania	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estonia	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grecia	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spagna	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Francia	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlanda	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italia	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Cipro	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Lettonia	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lituania	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Lussemburgo	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ungheria	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Paesi Bassi	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polonia	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portogallo	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovenia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovacchia	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlandia	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Svezia	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Regno Unito	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgaria	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Romania	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Croazia	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turchia	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islanda	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvegia	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Svizzera	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Oneri comportati per gli Stati dichiaranti dall'attuazione del regolamento e dalla regolare trasmissione dei dati

Nella maggior parte dei paesi dichiaranti l'applicazione del regolamento ha richiesto l'introduzione di un nuovo processo di rilevazione e di compilazione dei dati. In altri paesi è stato necessario ampliare o adattare i processi esistenti. Solo in pochissimi casi non è stato necessario adottare misure specifiche in quanto i processi esistenti erano sufficienti per soddisfare le prescrizioni. Va precisato che il regolamento non prevedeva alcun supporto finanziario a copertura dei costi della sua attuazione.

Per quanto riguarda la trasmissione regolare di dati, il carico di lavoro che essa determina è giudicato accettabile dalla maggior parte dei paesi dichiaranti. Pur

tuttavia in alcuni paesi ciò comporta un onere rilevante, in particolare per gli aeroporti in veste di fornitori originari dei dati.

In termini di costi uno studio pilota lanciato nel 2006 per conto del gruppo di lavoro sulla programmazione e sul coordinamento del sistema statistico europeo ha rivelato una situazione molto eterogenea, con un costo medio annuo per aeroporto dichiarante che varia notevolmente da paese a paese. In una certa misura ciò riflette la diversa posizione dell'autorità nazionale competente per la trasmissione dei dati a Eurostat in rapporto ai fornitori di dati nazionali, normalmente gli aeroporti. L'autorità nazionale competente può essere l'istituto nazionale di statistica, l'aviazione civile, il ministero dei Trasporti o addirittura l'aeroporto stesso in quei paesi dichiaranti in cui esiste un solo aeroporto.

2.1.3 Processo di rilevazione, di compilazione e di convalida dei dati

Il processo di rilevazione e di compilazione dei dati nei paesi dichiaranti segue un tradizionale flusso ascendente delle informazioni. In generale tale flusso ha inizio a livello dei vettori aerei e/o degli incaricati della trasmissione dei dati alle organizzazioni aeroportuali, normalmente sulla base di messaggi elettronici standard sui movimenti. Gli aeroporti trasmettono a loro volta le informazioni all'autorità nazionale competente che provvede alla compilazione, alla convalida e alla trasmissione dei dati nazionali a Eurostat.

Esistono comunque alcune varianti a questo flusso generale. In alcuni casi gli aeroporti fanno ricorso a proprie basi di dati o a proprie fonti per fornire le informazioni, in particolare per alcune delle variabili richieste nella serie di dati C1, quali i movimenti di aeromobili. In altri casi i vettori aerei o gli incaricati trasmettono direttamente le informazioni all'autorità nazionale competente.

Tutte le autorità nazionali competenti provvedono ad effettuare controlli di convalida prima di trasmettere le informazioni a Eurostat, avvalendosi di procedure di controllo sviluppate all'interno e/o utilizzando uno strumento software di convalida preventiva fornito da Eurostat. Le norme in materia di validazione riguardano molti aspetti del processo, compresi il formato dei dati, la codifica, la coerenza tra le serie di dati e le variabili, ecc.

2.1.4 Problemi metodologici

Le disposizioni metodologiche in merito all'attuazione del regolamento 1358/2003 hanno definito un quadro comune idoneo a garantire la rilevazione armonizzata di dati e la produzione di risultati comparabili. Durante il periodo in considerazione non sono state sollevate questioni metodologiche di rilievo.

2.2 RISULTATI

2.2.1 Trasmissione e convalida dei dati

L'articolo 7 del regolamento 437/2003 stabilisce che la trasmissione dei dati deve avvenire entro sei mesi a decorrere dalla fine del periodo di rilevazione. Nel periodo considerato il rispetto di tale scadenza è migliorato in maniera notevole. Attualmente tale termine è generalmente rispettato e in molti casi è stato notevolmente ridotto.

Per quanto riguarda le disposizioni tecniche in materia di trasmissione dei dati è stato raggiunto un elevato livello di standardizzazione. I dati sono trasmessi elettronicamente a Eurostat rispettando la struttura richiesta dei file di dati e il formato dei record. Ciò consente una rapida integrazione delle informazioni nella base di dati di produzione di Eurostat e il rapido riscontro di errori di base e di codici sconosciuti.

Una volta che i dati sono caricati nella base di dati di Eurostat, si applicano procedure dettagliate di convalida per garantire la qualità dei dati trasmessi. Tale convalida comprende la coerenza interna delle serie di dati, la coerenza nel tempo, la coerenza tra le serie di dati e un confronto dei risultati per le rotte in comune tra due paesi dichiaranti.

Il livello generale della qualità dei dati può essere giudicato elevato. Tale risultato è attribuibile all'attuazione di un solido quadro metodologico comune, agli sforzi compiuti con riguardo alle procedure di compilazione e validazione a livello nazionale, nonché ai successivi controlli sulla qualità effettuati presso Eurostat prima della diffusione dei dati.

2.2.2 Istruzioni metodologiche

Eurostat ha realizzato un *manuale di riferimento sulle statistiche dei trasporti aerei* onde fornire istruzioni agli Stati membri e agli altri paesi dichiaranti in merito all'attuazione del regolamento. Il manuale è aggiornato annualmente per tener conto delle informazioni più recenti, della documentazione o degli orientamenti pertinenti alla compilazione di tali statistiche.

2.2.3 Diffusione dei dati

Conformemente all'articolo 3 del regolamento 1358/2003 la Commissione può diffondere tutti i dati non dichiarati riservati dagli Stati membri. Nella pratica solo pochissimi paesi si sono avvalsi di tale possibilità e la grande maggioranza dei dati trasmessi a Eurostat può essere diffusa.

Tuttavia la diffusione delle informazioni sul vettore aereo è stata limitata ai dati aggregati per i vettori aerei autorizzati e non autorizzati nell'Unione europea. La trasmissione di informazioni dettagliate sui vettori aerei è facoltativa e, nella pratica, i vincoli di riservatezza a livello nazionale impediscono a molti paesi di procedere alla trasmissione di tali dati o li costringono a trasmettere solo dati aggregati.

Eurostat diffonde le informazioni raccolte attraverso la sua base di dati di diffusione, liberamente accessibile dal sito di Eurostat. Per limitare il volume dei dati, per la diffusione dei dati da aeroporto a aeroporto (rotte aeree) è applicata una struttura a soglie. Eurostat diffonde tali informazioni anche attraverso specifiche pubblicazioni quali le serie *Statistics in Focus* o comunicati stampa per portare i dati rilevati all'attenzione dei mezzi di comunicazione e del pubblico in generale.

La tabella 3 contiene alcuni dati sui trasporti aerei europei rilevati sulla base del regolamento.

Tabella 3 - Trasporti aerei di passeggeri, di merci e di posta per paese: dati 2005 ed evoluzione 2003-2005

	Passeggeri		Merchi e posta	
	Dati 2005	Evoluzione 2003-2005	Dati 2005 (in tonnellate)	Evoluzione 2003-2005
Belgio	17.813.943	18,0%	694.523	14,5%
Repubblica ceca	11.265.764	45,2%	56.259	5,7%
Danimarca ²	22.172.778	14,1%	7.465	-17,0%
Germania	145.977.422	20,5%	3.005.967	23,0%
Estonia	1.393.105	96,2%	9.739	92,8%
Grecia	30.798.527	9,3%	105.502	-23,0%
Spagna	143.679.871	19,5%	526.125	19,6%
Francia	107.955.149	12,1%	1.476.721	4,3%
Irlanda	24.254.298	24,4%	89.356	114,6%
Italia	87.906.423	18,9%	754.302	10,3%
Cipro	6.782.277	11,6%	39.220	23,3%
Lettonia	1.872.040	165,5%	15.428	14,0%
Lituania	1.434.241	98,7%	9.580	83,6%
Lussemburgo	1.538.152	6,1%	624.803	3,7%
Ungheria	8.048.760	60,6%	55.472	9,8%
Malta	2.757.240	4,1%	16.891	2,2%
Paesi Bassi	46.433.037	12,8%	1.550.736	11,7%
Austria	19.684.822	24,6%	181.533	41,0%
Polonia ¹	7.080.325	16,2%	31.130	-48,3%
Portogallo	20.272.160	14,3%	129.516	4,8%
Slovenia ¹	1.217.167	16,3%	4.549	-27,1%
Slovacchia	1.582.978	152,9%	4.069	-68,3%
Finlandia	12.348.113	17,4%	119.569	33,3%
Svezia	22.899.135	12,0%	:	-
Regno Unito	204.013.386	14,7%	2.450.838	7,2%
Unione europea 25¹	705.820.750	8,5%	10.953.661	3,5%
Bulgaria	5.022.584	40,5%	16.845	8,5%
Romania	3.493.783	28,6%	17.980	13,5%
Croazia ¹	3.915.666	18,7%	18.109	82,3%
Turchia	53.515.594	58,9%	333.511	19,5%
Islanda	2.111.100	35,2%	62.969	38,7%
Norvegia	:	-	:	-
Svizzera	28.876.072	12,5%	334.024	3,8%

Gli aggregati per l'UE sono calcolati escludendo il doppio conteggio tra gli aeroporti partner dell'UE.

¹ I dati disponibili consentono il calcolo dell'evoluzione solo tra il 2004 e il 2005.

² I dati sulle merci per la Danimarca non comprendono i dati sull'aeroporto di Kobenhavn/Kastrup in quanto non disponibili.

3 CONCLUSIONI

Le esperienze acquisite e i risultati ottenuti a seguito dell'attuazione del regolamento 437/2003 possono essere giudicati, in generale, molto positivi. Benché un sistema simile esistesse prima dell'adozione del regolamento, l'impegno e le risorse investiti nell'applicazione delle disposizioni giuridiche a livello sia nazionale sia di Eurostat hanno consentito una rapida produzione di dati comparabili e attendibili. Ciò acquista particolare rilievo nel caso dei dieci Stati membri che hanno aderito all'UE nel 2004, nei quali le esperienze in materia di rilevazione dei dati sui trasporti aerei erano precedentemente limitate.

La maggior parte dei problemi connessi all'interpretazione del regolamento, alla rilevazione dei dati e alla loro compilazione, trasmissione e convalida è stata affrontata e risolta con successo. L'applicazione del regolamento ha consentito di accrescere le informazioni disponibili sul settore nonché di migliorare la qualità dei dati e la loro tempestività. Per quanto riguarda l'uso dei dati, i risultati ottenuti sono di immediata applicazione per le politiche, in particolare ai fini dello sviluppo, dell'attuazione e del monitoraggio delle politiche nel settore dei trasporti aerei a livello nazionale e comunitario. La diffusione dei dati mediante vari supporti pubblici ha contribuito a offrire visibilità all'intero processo e a garantire ai cittadini un ritorno sulle risorse investite.

3.1 SVILUPPI A BREVE TERMINE

Sul breve periodo gli sforzi dovrebbero essere concentrati sui seguenti problemi.

- Ulteriore sviluppo della qualità dei dati per quanto riguarda taluni aspetti. Alcuni paesi dichiaranti devono compiere ulteriori sforzi per fornire regolarmente dati attendibili e comparabili in merito alle variabili sulle merci, alle informazioni sui posti disponibili o ad alcuni degli elementi contenuti nella serie di dati C1.
- Fornitura di informazioni sui vettori aerei. La trasmissione di informazioni che distinguano come minimo tra vettori aerei comunitari e non comunitari dovrebbe costituire un obiettivo alla portata di tutti gli Stati membri senza pregiudicare i vincoli di riservatezza cui essi sono tenuti. Inoltre, in situazioni particolari quali la negoziazione di accordi sui trasporti aerei con paesi terzi, potrebbe risultare necessario definire una procedura grazie alla quale la Commissione possa chiedere agli Stati membri di fornire informazioni dettagliate sui vettori aerei non trasmesse nel quadro della normale trasmissione di dati.
- Adesione della Bulgaria e della Romania all'UE. Eurostat si adopererà per garantire che tali due nuovi Stati membri ottemperino alle disposizioni comunitarie in materia di statistiche sui trasporti aerei.

3.2 SVILUPPI A LUNGO TERMINE

Gli sviluppi a lungo termine implicheranno probabilmente l'inserimento nella rilevazione dei dati di nuove variabili quali la reale origine/destinazione finale dei passeggeri allorché il viaggio comprende voli multipli (come minimo per i passeggeri in possesso di un unico biglietto per l'intero viaggio); la nazionalità dei

passaggeri extracomunitari che entrano nell'UE; il prezzo dei biglietti; il numero di passeggeri in transito indiretto (ossia i passeggeri con coincidenze) per aeroporto o una disaggregazione del numero di movimenti per periodo del giorno e per tecnologia secondo le norme sui livelli di rumore certificati.

Tali variabili rispondono alle nuove esigenze delle politiche ed esulano dall'attuale campo di applicazione del regolamento. I paesi dichiaranti hanno tuttavia chiaramente dichiarato l'impossibilità al momento attuale di provvedere alla raccolta di tali informazioni e hanno sostenuto la necessità di giustificare debitamente qualsiasi ulteriore onere nell'ambito dell'elaborazione di statistiche sui trasporti aerei.

Almeno due sviluppi futuri non connessi alla richiesta di nuovi dati potrebbero tuttavia essere previsti:

- una breve riduzione del termine di trasmissione dei dati a cinque mesi dopo la fine del periodo di osservazione, in linea con la rilevazione di dati statistici per altri modi di trasporto;
- l'ampliamento della copertura geografica in conseguenza o di futuri ampliamenti dell'UE o della partecipazione volontaria di paesi terzi attraverso accordi di collaborazione.