



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.4.2002
COM(2002) 203 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Quarta relazione sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 concernente
l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi al cabotaggio marittimo
(1999-2000)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

Quarta relazione sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi al cabotaggio marittimo (1999-2000)

INDICE

Riassunto	4
1. L'evoluzione legislativa.....	5
1.1. L'evoluzione legislativa nei 15 Stati membri	5
1.1.1. L'accesso alla prestazione di servizi di cabotaggio marittimo	5
1.1.1.1. I servizi liberalizzati	5
1.1.1.2. I servizi ancora protetti	6
1.1.2. Le disposizioni in materia di equipaggio	7
1.1.3. Gli obblighi di servizio pubblico.....	7
1.2. L'evoluzione legislativa nei paesi dell'EFTA	9
2. L'evoluzione del mercato	9
2.1. L'evoluzione del traffico	9
2.1.1. Il trasporto di merci	9
2.1.1.1. Il traffico globale	9
2.1.1.2. Le categorie di merci trasportate.....	11
2.1.1.3. Distinzione fra traffico insulare e continentale	12
2.1.2. Il trasporto di passeggeri.....	12
2.1.2.1. Il traffico globale	12
2.1.2.2. Le crociere	13
2.2. Quote di mercato dei primi e dei secondi registri	14
2.3. La penetrazione delle bandiere straniere	14
3. I costi di equipaggio	15
4. Conclusioni	16
4.1. L'impatto della liberalizzazione del cabotaggio	16
4.2. Invito a discutere sul contenuto delle prossime relazioni sull'attuazione del regolamento in materia di cabotaggio	16

ALLEGATO 1: Disposizioni in materia di equipaggio adottate in applicazione dell'articolo 3 del regolamento in materia di cabotaggio.....	18
ALLEGATO 2: Gli obblighi di servizio pubblico negli Stati membri	19
ALLEGATO 3: Rassegna delle disposizioni in materia di cabotaggio nei paesi UE/EFTA...	22
ALLEGATO 4: Tipi di merci trasportate negli Stati membri	30
ALLEGATO 5: Volumi trasportati nel 1999 per tipo di merce, distinguendo fra cabotaggio continentale e cabotaggio insulare (in milioni di tonnellate).....	31
ALLEGATO 6: Confronto dei costi di equipaggio per le navi da carico	32
ALLEGATO 7: Confronto dei costi di equipaggio per le navi da passeggeri	33

RIASSUNTO

La presente è la quarta relazione sull'attuazione del regolamento in materia di cabotaggio e riguarda il biennio 1999-2000. Come le precedenti, si basa su uno studio eseguito per conto della Commissione.

Dal 1° gennaio 1999 la quasi totalità dei servizi di cabotaggio in Europa è liberalizzata. L'ultimo mercato ancora parzialmente protetto, quello greco, si aprirà agli armatori comunitari il 1° novembre 2002. Gli adeguamenti degli ordinamenti giuridici degli Stati membri al regolamento in materia di cabotaggio saranno presto completati.

La prima parte della relazione riguarda lo stato dell'arte dal punto di vista giuridico e ricorda quali sono i secondi registri comunitari che possono partecipare al cabotaggio. Attualmente, fra le navi registrate in uno Stato membro soltanto quelle del secondo registro italiano e le navi da passeggeri del secondo registro danese non hanno accesso al cabotaggio comunitario: infatti, l'Italia e la Danimarca non autorizzano dette navi ad effettuare servizi di cabotaggio nei loro paesi. La relazione precisa inoltre quali sono le disposizioni in materia di equipaggio imposte da taluni Stati membri alle navi che effettuano il cabotaggio con le isole. Infine, per la prima volta, un allegato riassume gli obblighi di servizio pubblico previsti dagli Stati membri.

La nuova fase di liberalizzazione non ha comportato perturbazioni del mercato: i volumi di merci (260,99 milioni di tonnellate nel 1999) e il numero di passeggeri (152 milioni nel 1999) trasportati sono rimasti relativamente stabili. I cinque Stati membri interessati dalla liberalizzazione (Spagna, Francia, Grecia, Italia e Portogallo) hanno affrontato la nuova fase migliorando la qualità delle loro flotte. La penetrazione delle navi straniere nel cabotaggio nazionale resta limitata nella maggior parte degli Stati membri.

La seconda parte della relazione presenta statistiche dettagliate per paese, compresa, per le merci, la suddivisione per tipo sia per il cabotaggio insulare che per quello continentale. Per le merci, il mercato a maggiore traffico è quello britannico, seguito dal mercato italiano; le merci liquide sfuse occupano il primo posto fra le categorie di merci trasportate. Per i passeggeri, la Grecia ha la maggior quantità di traffico, seguita dall'Italia e dal Regno Unito.

L'ultima parte della relazione presenta infine i costi di equipaggio per tre tipi di navi da carico e tre tipi di navi da passeggeri. Il registro più costoso è quello finlandese; il secondo registro portoghese, il registro MAR, è il meno costoso d'Europa.

Alla luce della prossima liberalizzazione totale del mercato e delle difficoltà riscontrate nella raccolta delle statistiche necessarie alla stesura della presente relazione, la Commissione si interroga nelle conclusioni sulla forma che dovranno avere le prossime relazioni in materia di cabotaggio: essa ritiene che le prossime relazioni potrebbero essere redatte sulla base delle risposte fornite dagli Stati membri ad un questionario trasmesso dalla Commissione stessa. Tale soluzione risulterebbe più economica in quanto eviterebbe il ricorso a studi spesso costosi. Permetterebbe di creare una base di dati solida, omogenea ed accessibile a tutti. La Commissione invita gli Stati membri e gli interessati a comunicare il proprio parere sull'argomento.

RELAZIONE

La presente relazione si compone di tre capitoli. Il primo offre una panoramica dell'evoluzione legislativa nei 15 Stati membri e nei paesi dell'EFTA. Il secondo presenta l'evoluzione del mercato negli stessi paesi. Il terzo riassume i costi di equipaggio nei differenti registri dei paesi del SEE.

1. L'evoluzione legislativa

1.1. L'evoluzione legislativa nei 15 Stati membri

1.1.1. *L'accesso alla prestazione di servizi di cabotaggio marittimo*

Dal 1° gennaio 1999 la quasi totalità dei servizi di cabotaggio marittimo è accessibile ai beneficiari del regolamento (CEE) n. 3577/92. In base all'articolo 1 del regolamento, sono beneficiari *«gli armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro»*.

La data del 1° gennaio 1999 corrisponde alla penultima fase della liberalizzazione del cabotaggio comunitario e ha riguardato **i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto nonché i servizi di cabotaggio con le isole di cinque Stati membri** (Spagna, Francia, Grecia, Italia e Portogallo).

La liberalizzazione del cabotaggio marittimo sarà completa quando **in Grecia** saranno liberalizzate le due seguenti categorie di servizi di cabotaggio **insulare**: i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto nonché i servizi effettuati con navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde.

1.1.1.1. I servizi liberalizzati

Dall'ultima relazione in materia di cabotaggio vi sono stati pochi cambiamenti legislativi sui servizi liberalizzati.

In seguito all'adozione della legge 2001-43 del 16 gennaio 2001, la normativa francese risulta conforme al regolamento. Per contro, alcune procedure di infrazione sono sempre aperte nei confronti delle normative spagnola (decreto reale 1466/1997), portoghese (decreto legge 194/98 del 10 luglio 1998 modificato dal decreto legislativo 331/99 del 20 agosto 1999) e greca (articolo 165, paragrafi 1 e 6 del codice marittimo greco e circolari del 4 agosto 1998, del 18 dicembre 1998 e del 21 dicembre 1998).

Il decreto reale spagnolo 1466/97 è stato impugnato davanti ai giudici spagnoli che hanno sottoposto alla Corte di giustizia delle Comunità europee una questione pregiudiziale. La sentenza della Corte è stata pronunciata il 20 febbraio 2001 (causa C-205/99).

I primi registri degli Stati membri hanno tutti accesso al cabotaggio. Per l'accesso dei secondi registri la situazione è identica a quella presentata nella precedente relazione sul cabotaggio. Essa è riassunta qui di seguito¹.

Il regolamento prevede che, per essere ammessa al cabotaggio in un altro Stato membro, una nave debba anzitutto soddisfare i requisiti necessari per essere ammessa al cabotaggio nello Stato membro in cui è registrata.

Le navi sottoindicate soddisfano tutte le condizioni previste per partecipare a pieno titolo al cabotaggio negli Stati membri dell'UE:

- navi iscritte nel registro REC della Spagna;
- navi iscritte nel registro MAR del Portogallo;
- navi da carico iscritte nel registro DIS della Danimarca.

Le navi iscritte nell'ISR tedesco e le navi finlandesi iscritte nella “*Liste des navires marchands du commerce international*” (Elenco delle navi da carico adibite al commercio internazionale) hanno soltanto un accesso limitato al cabotaggio: non possono offrire servizi regolari, tutto l'anno.

Le navi iscritte nel secondo registro italiano e le navi da passeggeri iscritte nel secondo registro danese non hanno accesso al cabotaggio comunitario.

1.1.1.2. I servizi ancora protetti

Come sopra annunciato la liberalizzazione del cabotaggio marittimo sarà completata quando **in Grecia** saranno liberalizzate le due seguenti categorie di servizi di cabotaggio **insulare**: i servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto nonché i servizi effettuati con navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde. Ai sensi del regolamento in materia di cabotaggio, detti servizi beneficiano di una deroga fino al 2004.

Il maggior progresso sul piano giuridico dall'ultima relazione in materia di cabotaggio riguarda segnatamente tali servizi: infatti, **la Grecia ha deciso di aprirli agli armatori comunitari prima della scadenza del 2004**. La parte I della legge 2932/2001 pubblicata il 27 giugno 2001 prevede che saranno liberalizzati a partire dal **1° novembre 2002**. In ogni caso continueranno ad essere imposti obblighi di servizio pubblico. Questa legge è innovativa in quanto affida il controllo del settore ad un'autorità indipendente.

Conformemente all'articolo 9 del regolamento in materia di cabotaggio, le autorità greche hanno notificato il testo di legge ai servizi della Commissione: questi ultimi hanno chiesto chiarimenti alle autorità greche, sollevando la questione della non conformità nel 2004 di talune disposizioni del testo al regolamento in materia di cabotaggio.

¹ Si ricorda che le navi dei registri «off shore» degli Stati membri non fanno parte dei beneficiari del regolamento in materia di cabotaggio (registro Kergulen – Terre Australi e Antartiche francesi –, registro delle Antille olandesi, registro dell'Isola di Man, delle Bermude e delle Isole Caymans).

1.1.2. Le disposizioni in materia di equipaggio

Soltanto cinque Stati membri hanno deciso di applicare le norme dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento in materia di cabotaggio che consentono allo Stato in cui si effettua un servizio di cabotaggio (Stato ospitante) di stabilire le norme relative all'equipaggio delle navi che effettuano il cabotaggio con le isole e delle navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde, fatto salvo il caso in cui, per quanto riguarda le merci, il viaggio in oggetto segua o preceda un viaggio verso o da un altro Stato.

I seguenti testi nazionali contenenti le norme dello Stato ospitante in materia di equipaggio sono stati giudicati conformi al regolamento in materia di cabotaggio: il decreto francese n. 99/195 del 16 marzo 1999, l'ordinanza spagnola del 22 luglio 1999, il decreto e la circolare italiani del 25 novembre 1999. Le principali norme previste da detti testi sono illustrate nell'allegato 1.

Una procedura d'infrazione è invece aperta nei confronti delle normative portoghese (decreto legge 194/98 del 10 luglio 1998 modificato dal decreto legislativo 331/99 del 20 agosto 1999) e greca (circolare del 21 dicembre 1998). L'infrazione portoghese è in fase di risoluzione.

In base al regolamento in materia di cabotaggio, **il regime definitivo in materia di equipaggio** doveva essere adottato dal Consiglio entro il 1° gennaio 1999 sulla base di una proposta della Commissione successiva ad un esame approfondito delle conseguenze economiche e sociali della liberalizzazione del cabotaggio con le isole. A tale riguardo, il 17 giugno 1997 la Commissione ha presentato una relazione al Consiglio e il 29 aprile 1998 una proposta di regolamento (COM(1998) 251 def). Quest'ultima mirava ad estendere la responsabilità dello Stato di bandiera in materia di equipaggio. La competenza residua dello Stato ospitante riguardava le navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde e la determinazione del numero di cittadini comunitari che dovevano far parte dell'equipaggio delle navi che garantiscono servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto (compresi i servizi misti e i servizi regolari di crociera). I marittimi di paesi terzi imbarcati su questo tipo di navi erano soggetti a condizioni lavorative identiche a quelle previste per i residenti negli Stati membri. La proposta della Commissione non è stata accolta favorevolmente dagli Stati membri: pertanto, la Commissione ne ha proposto il ritiro l'11 dicembre 2001.

1.1.3. Gli obblighi di servizio pubblico

L'articolo 4 del regolamento autorizza gli Stati membri a imporre obblighi di servizio pubblico e a concludere contratti di servizio pubblico per la fornitura di servizi regolari da, fra e verso le isole se tali obblighi risultano necessari e sempre che siano stabiliti su una base non discriminatoria nei confronti di tutti gli armatori comunitari.

In totale, soltanto quattro Stati membri su quindici non impongono obblighi di servizio pubblico: Lussemburgo e Austria – che non sono interessati per evidenti ragioni geografiche – e Belgio e Paesi Bassi che non hanno servizi marittimi pubblici.

Fra gli Stati membri che impongono obblighi di servizio pubblico, taluni hanno scelto di farlo mediante un sistema di autorizzazioni o licenze: è il caso attualmente della Grecia (rilascio di licenze), della Spagna, del Portogallo e della Svezia (regime di autorizzazione per taluni servizi).

Il principio di non discriminazione previsto dal regolamento è diventato giuridicamente vincolante per tutti gli Stati membri (ad eccezione di taluni servizi in Grecia) il 1° gennaio 1999, data in cui è intervenuta la totale liberalizzazione del cabotaggio insulare. Tale principio ha portato la maggior parte degli Stati membri a pubblicare i bandi di gara per la selezione degli operatori cui affidare il servizio pubblico.

Le disposizioni del regolamento in materia di servizio pubblico non sono però ancora del tutto applicate. Infatti, taluni **contratti di servizio pubblico sottoscritti prima del 1° gennaio 1993 (data di entrata in vigore del regolamento) non sono ancora scaduti.** Il regolamento stesso prevede che detti contratti **possano restare in vigore fino alla data della loro scadenza**². Inoltre, taluni Stati membri non rispettano ancora del tutto le norme del regolamento. In seguito a numerosi reclami, la Commissione è stata costretta ad avviare numerose **procedure d'infrazione**.

La Corte di giustizia, cui è stata sottoposta una questione pregiudiziale, ha pronunciato la prima sentenza sull'interpretazione delle disposizioni del regolamento in materia di servizio pubblico il 20 febbraio 2001 nella causa C-205/99. La Corte ha preso posizione in particolare sulla legittimità di un sistema di autorizzazione preventiva e sulla possibilità di veder coesistere su una medesima rotta un contratto e taluni obblighi di servizio pubblico.

Sul primo punto, la Corte ha indicato che il regolamento non consente di subordinare la prestazione di servizi regolari di cabotaggio marittimo da, fra e verso le isole all'ottenimento di un'autorizzazione amministrativa preventiva, tranne se:

- si possa dimostrare una reale esigenza di servizio pubblico in ragione dell'insufficienza dei servizi regolari di trasporto in una situazione di libera concorrenza;
- sia altresì dimostrato che tale regime d'autorizzazione amministrativa preventiva è necessario e proporzionato allo scopo perseguito;
- un tale regime sia fondato su criteri oggettivi, non discriminatori e preventivamente noti alle imprese interessate.

Sul secondo punto, la Corte ritiene che il regolamento consenta ad uno Stato membro, su una stessa linea o su un medesimo tragitto marittimo, di imporre obblighi di servizio pubblico a talune compagnie di navigazione e di concludere in misura concomitante con altre compagnie contratti di servizio pubblico per la partecipazione al medesimo traffico di linea da, fra e verso le isole, purché si possa dimostrare un'esigenza reale di servizio pubblico e nella misura in cui tale

² Cfr. ad es. la convenzione conclusa dalle autorità francesi nel 1976 con la compagnia SNCM per il collegamento marittimo con la Corsica scaduta il 31 dicembre 2001, oppure le convenzioni sottoscritte nel 1991 fra le autorità italiane e le imprese del gruppo Tirrenia che scadranno il 31 dicembre 2008.

applicazione concomitante avvenga su una base non discriminatoria e sia giustificata in rapporto all'obiettivo di interesse pubblico perseguito.

Una tabella riassume nell'allegato 2 la situazione nei differenti Stati membri in materia di obblighi di servizio pubblico.

1.2. L'evoluzione legislativa nei paesi dell'EFTA

Le condizioni di accesso al mercato dei paesi dell'EFTA non sono mutate nel periodo in oggetto.

Le norme in materia di residenza, nazionalità degli equipaggi e di imposizione fiscale applicate a ciascun registro figurano nella tabella riportata nell'allegato 3.

2. L'evoluzione del mercato

A titolo preliminare, è opportuno rilevare le difficoltà riscontrate dalla Commissione nella raccolta dei dati necessari alla stesura della presente relazione. Attualmente, infatti, gli Stati membri non elaborano più statistiche dettagliate come quelle prodotte in passato. I dati relativi all'anno 2000 non sono sempre stati disponibili.

La liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999 nei servizi di cabotaggio ancora protetti (servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto nonché servizi di cabotaggio con le isole in Spagna, Francia, Italia, Portogallo e – parzialmente – in Grecia) non ha comportato un aumento di traffico né una significativa penetrazione di navi battenti bandiera straniera sui mercati nazionali. Per contro, sembra migliorata la qualità dei servizi prestati.

2.1. L'evoluzione del traffico

2.1.1. Il trasporto di merci

2.1.1.1. Il traffico globale

Come indicato dalla tabella successiva, il volume di merci trasportate mediante cabotaggio nei paesi dell'Unione europea ha raggiunto 260,99 milioni di tonnellate nel 1999.

Il volume di merci trasportate nei cinque Stati membri interessati dalla fase di liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999 (Spagna, Francia, Grecia, Italia e Portogallo) è leggermente superiore al volume di merci trasportate nei dieci Stati membri in cui il traffico era già stato liberalizzato. Il mercato risulta attualmente stabilizzato.

La liberalizzazione del cabotaggio con le isole dei cinque Stati sopraindicati non ha generato nuovi flussi di merci. Questo mercato, al contrario del cabotaggio continentale, non sembra mostrare un grande potenziale di evoluzione.

Volume globale (in milioni di tonnellate)			
	1995	1997	1999
Cabotaggio già liberalizzato all'1.1.1999: totale parziale paese	120,89	125,39	122,19
Cabotaggio liberalizzato l'1.1.1999: totale parziale paese	134,3	139,45	138,8
Totale	255,19	264,84	260,99

Fonte: PWC

Il mercato con il maggior volume di traffico è quello britannico (circa un terzo del traffico totale): il 70% delle merci trasportate negli Stati membri settentrionali riguarda questo paese. Il secondo³ maggior mercato è quello italiano, il cui traffico rappresenta un quarto del totale: l'Italia riunisce da sola, in termini di volume, circa la metà delle merci trasportate negli Stati membri meridionali.

Volume totale (in milioni di tonnellate)				
	1995	1997	1999	2000
Austria	-	-	-	-
Belgio	0,05	0,05	0,05	Na
Danimarca	19,2	19,3	12,8 ⁴	Na
Finlandia	5,9	7,1	6,6	Na
Germania	3,9	4,0	5,35	5
Irlanda	0,7	0,75	0,85	Na
Lussemburgo	-	-	-	-
Paesi Bassi	0,04	0,04	0,04	Na
Svezia	13,6	12,95	13,2	Na
Regno Unito ⁵	77,5	81,2	83,3	Na
Totale Stati settentrionali	120,89	125,39	122,19	Na
Francia	7,9	7,8	8,6	9
Grecia	21,9	21,05	22,5	Na
Italia	60,3	68,0	66,2	Na
Portogallo	6,0	5,5	6,7	5,7
Spagna	38,2	37,1	34,8	38
Totale Stati meridionali	134,3	139,45	138,8	Na
Totale	255,19	264,84	260,99	Na

Fonte: PWC

³ Il mercato italiano è primo se si esclude il traffico off shore nel Regno Unito.

⁴ Questa riduzione di traffico è dovuta all'apertura di un collegamento fisso fra Copenaghen e il continente.

⁵ È incluso il traffico relativo ad un solo porto.

Per i paesi dell'EFTA, il traffico islandese, molto modesto, resta costante, mentre il volume di merci trasportate in Norvegia è elevato: esso varia in funzione del traffico petrolifero off shore.

Volume totale (in milioni di tonnellate)			
	1995	1997	1999
Islanda	0,4	0,45	0,4
Norvegia	39,9 (17,9)	48 (20)	46 (20)

Fonte: PWC – *Le cifre fra parentesi rappresentano i volumi trasportati escluso il traffico off shore.*

2.1.1.2. Le categorie di merci trasportate

Natura delle merci trasportate: le merci liquide sfuse occupano sempre il primo posto e rappresentano in media il 55% del traffico totale (il 76% nel Regno Unito ma soltanto il 18% in Danimarca). La quota relativa alle merci secche sfuse e alle merci varie è maggiore nel sud che nel nord.

Classificazione per tipo di merce (in milioni di tonnellate)									
Carico	Merci secche sfuse			Merci liquide sfuse			Merci varie		
Anno	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Totale Stati settentrionali	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Totale Stati meridionali	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totale	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Fonte: PWC

L'allegato 4 riporta dati dettagliati per paese.

Paesi dell'EFTA: il trasporto di merci secche sfuse domina in Norvegia. Bisogna tuttavia ricordare l'importanza del traffico off shore in questo paese (cfr. tabella del precedente paragrafo 2.1.1.1) in quanto supera i volumi di merci cosiddette "tradizionali".

Classificazione per tipo di merce nei paesi dell'EFTA nel 1999 (in milioni di tonnellate)				
Merci	Merci secche	Merci liquide	Merci varie	Totale
Islanda	0,05	0,3	0,05	0,4
Norvegia	15,1	4,0	0,9	20
Totale	15,15	4,3	0,95	20,4

Fonte: PWC

2.1.1.3. Distinzione fra traffico insulare e continentale

Il 64% dei volumi di merci trasportate nei cinque Stati membri interessati dalla fase di liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999 riguarda il cabotaggio insulare: tale percentuale complessiva nasconde importanti differenze secondo i paesi in quanto in Italia il 78% del cabotaggio è insulare mentre in Francia l'86% dei volumi di merci è trasportato fra due porti del continente.

Volumi trasportati nel 1999 nei cinque Stati membri meridionali distinguendo il cabotaggio continentale dal cabotaggio insulare (in percentuali arrotondate)						
Paese	Francia	Grecia	Italia	Portogallo	Spagna	Totale cinque paesi
Insulare	14	52	78	39	65	64
Continentale	86	48	22	61	35	36

Se si approfondisce l'analisi dei tipi di merci trasportate si rileva che le merci varie sono principalmente trasportate nell'ambito del cabotaggio insulare (circa l'86%). La ripartizione fra cabotaggio insulare e cabotaggio continentale è più equilibrata quando si tratta di trasporto di merci secche e liquide sfuse.

Volumi globali trasportati nel 1999 nei cinque Stati membri meridionali suddivisi per tipo di merci, distinguendo fra cabotaggio continentale e cabotaggio insulare (in percentuali arrotondate)			
Tipo di merce	Merchi secche sfuse	Merchi liquide sfuse	Merchi varie
Insulare	58	56	86
Continentale	42	44	14

Le statistiche per paese che hanno consentito di elaborare queste tabelle sono riportate nell'allegato 5.

2.1.2. Il trasporto di passeggeri

2.1.2.1. Il traffico globale

Così come il traffico merci, anche il traffico passeggeri sembra complessivamente stabile: nel 1999 sono stati trasportati 152 milioni di persone di cui il 60% nei cinque Stati interessati dalla liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999. Il primo mercato nazionale per i passeggeri è quello greco (circa il 30% del totale), seguito dai mercati italiano e britannico (circa un quarto del totale ciascuno).

Nello stesso periodo la domanda ha subito un aumento nei paesi meridionali: ciò sembra in parte dovuto al miglioramento dei servizi offerti; per contro, il traffico passeggeri è diminuito nel nord. In particolare, la riduzione del traffico registrata in Danimarca è dovuta all'apertura del ponte che collega Copenaghen al continente.

Passeggeri trasportati (in milioni)				
	1995	1997	1999	2000
Austria	-	-	-	-
Belgio	-	-	-	-
Danimarca	21.5	16.4	10.5	Na
Finlandia	4.0	3.4	4.0	4.18
Germania	5.0	5.0	5.0	Na
Irlanda	-	-	-	-
Lussemburgo	-	-	-	-
Paesi Bassi	-	-	-	-
Svezia	1.1	1.1	1.2	1.3
Regno Unito ⁶	40	40	37.6	Na
Totale Stati settentrionali	71.6	65.9	58.3	Na
Francia	1.3	1.28	1.5	1.39
Grecia	36.0	41.3	44.1	Na
Italia	38.0	37.2	39.9	Na
Portogallo	0.4	0.35	0.4	Na
Spagna	7.1	6.5	7.9	Na
Totale Stati meridionali	82.8	86.6	93.9	Na
Totale	154.4	152.5	152.2	Na

Fonte: PWC

Paesi dell'EFTA: il numero di passeggeri trasportati è molto elevato in Norvegia e supera il numero di passeggeri trasportati in Grecia.

Passeggeri trasportati (in milioni)			
	1995	1997	1999
Islanda	0,3	0,4	0,4
Norvegia	43,2	44,6	46,0

Fonte: PWC

2.1.2.2. Le crociere

La flotta mondiale di navi da crociera ha una capacità totale di circa 8,5 milioni di tonnellate lorde. Di questi 8,5 milioni, 2,5 milioni (circa il 30%) batte bandiera SEE. La più grande flotta in Europa batte bandiera britannica (750 000 tonnellate lorde), seguita da quelle dell'Italia, della Norvegia e dei Paesi Bassi (circa 500 000 tonnellate lorde ciascuna).

Quantitativamente, le crociere internazionali sono le più numerose.

Fra gli Stati membri di destinazione delle crociere, la Grecia – per il numero di scali – e l'Italia – per il numero di imbarchi – occupano i primi posti.

⁶ Dati non ufficiali stimati e contenuti nella seconda e nella terza relazione per gli anni 1995 e 1997. Su 37,6 milioni di passeggeri trasportati nel 1999, 12 milioni hanno riguardato il cabotaggio insulare.

2.2. Quote di mercato dei primi e dei secondi registri

I dati disponibili sulla rilevanza relativa dei primi e dei secondi registri degli Stati membri nel traffico di cabotaggio sono riportati nella tabella qui di seguito. Essi riguardano soltanto cinque Stati membri e la Norvegia. Dalla tabella risulta chiaramente l'importanza dei primi registri in materia di trasporto di passeggeri. La tendenza è comunque verso lo sviluppo del ruolo dei secondi registri.

Incidenza del 2° registro (in percentuale di persone trasportate da flotta nazionale) nel 1999								
Nazione	1° registro				2° registro			
	Passeggeri	Merci secche sfuse	Merci liquide sfuse	Merci varie	Passeggeri	Merci secche sfuse	Merci liquide sfuse	Merci varie
Danimarca	100	100	-	40	-	-	100	60
Francia	100	13	3	100	-	87	97	-
Italia	100	100	100	100	-	-	-	-
Portogallo	80	70	7	100	20	30	93	-
Spagna	-	-	-	-	100	100	100	100
Norvegia	100	100	10	100	0	0	90	0

Fonte: PWC

2.3. La penetrazione delle bandiere straniere

La liberalizzazione del cabotaggio non ha comportato, in linea generale, una penetrazione significativa di bandiere SEE nei mercati nazionali. Detti mercati hanno infatti resistito migliorando la propria competitività e la liberalizzazione si è accompagnata ad una riduzione del costo dei registri nazionali e un ammodernamento delle flotte. Attualmente, i mercati degli Stati membri interessati dalla liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999 restano in gran parte dominati dalle flotte nazionali: il 98% del traffico in Grecia⁷, il 90% circa del traffico in Italia, in Portogallo⁸ e in Spagna. Fra i cinque Stati membri interessati, il mercato più aperto alle bandiere straniere è il mercato francese in cui operano il 25% di navi battenti bandiera SEE e il 7% di navi non-SEE. Negli altri paesi, la situazione varia notevolmente fra la Finlandia (90% di navi battenti bandiera nazionale) e l'Irlanda (5% soltanto). Le bandiere non-SEE sono più numerose nel Regno Unito, in Irlanda, in Germania e in Svezia.

⁷ Questa cifra molto elevata è legata alla liberalizzazione parziale del cabotaggio, alla situazione geografica – distante dal centro – della Grecia e alla competitività della sua flotta.

⁸ Molte società straniere hanno scelto di registrare le loro navi sotto la bandiera MAR che è molto competitiva.

Percentuale di flotta partecipante al traffico di cabotaggio									
Merci	Bandiera nazionale			Altra SEE			Altra non-SEE		
Anno	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Austria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgio	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Danimarca	48	48	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Finlandia	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Germania ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irlanda	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Lussemburgo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paesi Bassi	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Svezia ¹⁰	84,6	79,2	48	NA	6,9	35	NA	13,9	17
Regno Unito	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Francia	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Grecia	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Italia	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portogallo ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Spagna	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Fonte: PWC

Per i paesi dell'EFTA, la penetrazione di navi straniere resta limitata.

Percentuale di flotta partecipante al traffico di cabotaggio				
		Bandiera nazionale	Altra SEE	Altra non-SEE
Islanda		100	-	-
Norvegia	Con carico	74,3	14,7	11,0
	Senza carico	78,3	11,3	10,4

Fonte: PWC

3. I costi di equipaggio

I costi di equipaggio variano in funzione della composizione degli equipaggi (numero dei marittimi a bordo, formazione, nazionalità) e degli oneri fiscali e sociali imposti dalle autorità nazionali.

I costi di equipaggio per le navi da carico sono quasi tre volte più elevati in Finlandia (il registro più costoso in materia) che in Portogallo. Il secondo registro portoghese, il registro MAR, risulta il meno costoso d'Europa.

Per le navi da passeggeri, le differenze sono meno marcate.

Il dettaglio dei costi per ciascun registro comunitario è riportato negli allegati 6 e 7.

⁹ Dati stimati sulla base dell'evoluzione fino ad ottobre 2000.

¹⁰ Le variazioni nel 1999 sono dovute al fatto che il governo svedese ha fornito i dati relativi alla propria flotta sulla base del numero di navi che effettuano cabotaggio e non sulla base del numero di tonnellate trasportate.

¹¹ Il registro MAR non era considerato nazionale nel 1995; lo è dal 1997.

4. Conclusioni

4.1. L'impatto della liberalizzazione del cabotaggio

La liberalizzazione degli ultimi servizi di cabotaggio ancora protetti (ad eccezione dei due segmenti sopraindicati del mercato greco) si è tradotta nella presenza di operatori comunitari su mercati fino ad allora riservati agli operatori nazionali. La percentuale di operatori non nazionali nei mercati dei paesi interessati dalla liberalizzazione intervenuta il 1° gennaio 1999 resta tuttavia limitata: a tale proposito, le disposizioni del regolamento in materia di equipaggio e di servizio pubblico hanno certamente svolto una funzione moderatrice.

La liberalizzazione ha prodotto effetti positivi in quanto le flotte nazionali dei paesi interessati si sono ammodernate per far fronte all'aumentato rischio di concorrenza.

Poiché attualmente la liberalizzazione sembra quasi completata e il mercato stabilizzato, si pone la questione del contenuto delle prossime relazioni sull'attuazione del regolamento in materia di cabotaggio.

4.2. Invito a discutere sul contenuto delle prossime relazioni sull'attuazione del regolamento in materia di cabotaggio

L'impatto della liberalizzazione del cabotaggio in Grecia il 1° novembre 2002 non sarà quantificabile prima del 2004: potrà pertanto essere analizzato soltanto nella relazione biennale relativa al 2003-2004.

Si pone pertanto la questione del contenuto della relazione relativa al periodo 2001-2002 e delle relazioni successive a quella del biennio 2003-2004: tali relazioni dovranno soltanto presentare statistiche comunitarie sul cabotaggio – sempre meno numerose – oppure, rinunciando ad un approccio quantitativo, dovranno orientarsi verso un'analisi maggiormente qualitativa dei problemi riscontrati nell'attuazione del regolamento e delle soluzioni adottate? Si potrebbero prevedere relazioni che coprano periodi più lunghi, ad esempio di 3-4 anni.

Se la Commissione ritiene opportuno mantenere un approccio quantitativo, si dovrà rivedere la modalità di elaborazione della relazione sul cabotaggio: gli Stati membri dovranno raccogliere le statistiche di base del mercato e comunicarle alla Commissione che si incaricherà della loro diffusione.

Per chiarire il dibattito, la Commissione desidera sapere quali sono le statistiche ancora elaborate a livello nazionale e in quale misura sia utile la loro diffusione a tutti gli Stati membri. La Commissione invita inoltre gli Stati membri a comunicare il proprio parere sul contenuto delle relazioni in materia di cabotaggio che dovranno essere elaborate nei prossimi anni.

Affinché la Commissione possa valutarli prima del lavoro preparatorio alla relazione sul biennio 2001-2002, i pareri dovranno essere trasmessi entro il **31 maggio 2002**. Tali pareri devono essere inviati al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti
Direzione dei Trasporti marittimi
Ufficio DM 28 3/50
B-1049 Bruxelles

In occasione della pubblicazione della presente relazione, la Commissione annuncia la propria intenzione di adottare, alla fine del 2002, una comunicazione sull'interpretazione del regolamento in materia di cabotaggio: tale comunicazione verterà in particolare sulle questioni del servizio pubblico e sui collegamenti continentali e con le piccole isole.

ALLEGATO 1: Disposizioni in materia di equipaggio adottate in applicazione dell'articolo 3 del regolamento in materia di cabotaggio

Paese/Testo	Cittadini SEE (in proporzione)	Sicurezza Sociale		Formazione	Condizioni di lavoro	
	Organico minimo	Cittadini UE/SEE	Cittadini di paesi terzi		Tempi di lavoro	Retribuzione
Spagna Ordinanza 22.7.1999	Almeno il 50% dell'equipaggio oltre al comandante e al primo ufficiale Applicazione della convenzione SOLAS	Copertura in uno degli Stati UE/SEE (regolamento (CEE) n. 1408/1971)	Copertura del medesimo livello previsto in Spagna per infortuni, malattia, maternità, anzianità, invalidità, disoccupazione.		Gli stessi di quelli per le navi nazionali che svolgono un servizio analogo.	Almeno il salario minimo previsto in Spagna.
Italia Decreto n. 529 del 25.11.1999 Circolare del 25.11.1999	100% UE/SEE (deroghe previste per il personale meno qualificato) Applicazione della convenzione SOLAS	Copertura in uno degli Stati UE/SEE		STCW Il personale incaricato della sicurezza deve avere una conoscenza sufficiente della lingua italiana (applicazione della direttiva 94/58)	Gli stessi di quelli per le navi nazionali che svolgono un servizio analogo.	Almeno il salario minimo stabilito dalla normativa e dai contratti collettivi.
Francia Decreto n. 99-195 del 16.3.1999	100% UE/SEE Applicazione della convenzione SOLAS	Copertura in uno degli Stati UE/SEE		STCW Applicazione della direttiva 94/58	Gli stessi di quelli per le navi nazionali che svolgono un servizio analogo.	Almeno il salario minimo interprofessionale di crescita (SMIC marittimo)

ALLEGATO 2: Gli obblighi di servizio pubblico negli Stati membri

Stato	Linea/Regione	Data inizio servizio	Durata	Scadenza	Note
Danimarca	Assens-Baago	1.1.2001	5 anni	31.12.2005	Svolto da Assens-Baago Faergen A/S – Compenso: 1 578 690 DKK/anno
	Boyden – Fyndshav	1.5.1998	5 anni	30.4.2003	Svolto da Scandlines Sydfynske A/S – Compenso: 11 613 552 DKK/anno
	Spodsbjerg – Tars	1.4.2000	5 anni	31.3.2005	Svolto da Scandlines Sydfynske A/S – Compenso: 7 918 669 DKK/anno
	Faaborg-Bjorno	1.1.2001	5 anni	31.12.2005	Svolto da Bjorno Faergen – Compenso 1 000 000 DKK/anno
	Faaborg-Lyo-Avernako				Svolto da O-Faergen A/S – Compenso 3 200 000 DKK/anno
	Stryno- Rudkobing	1.1.2001	5 anni	31.12.2005	Svolto da Stryno-Rudkobing Faergefart A/S - Compenso: 2 141 000 DKK/anno
	Marstal-Birkholm	1.1.2001	5 anni	31.12.2005	Svolto da Gustav Anneberg Jensen – Compenso: 310 000 DKK/anno
	20 linee verso 26 isole				Queste linee sono, nella maggior parte dei casi, gestite dalle autorità locali
Finlandia	2 linee supplementari verso Samsø	30.11.1998	5 anni	1.12.2003	Svolto da Samsø Linien ApS
	Sjaelland:				Compenso: 16 304 220 DKK/anno
	Jylland:	1.1.2001	3 anni	1.12.2003	Compenso: 13 000 000 DKK/anno
	una linea verso Havnso.	1.7.2001	5 anni	30.6.2006	Quattro traghetti
Finlandia	Arcipelago sudoccidentale				14 navi
Francia	Francia continentale – Corsica	31.12.1976	25 anni	31.12.2001	Svolto da SNCM-CMN.
	(numerose linee)	1.1.2002	5 anni	31.12.2006	Contratto di servizio pubblico per la linea Marsiglia-Corsica (gestore: SNCM/CMN Compenso: 414 milioni di franchi francesi) e obblighi di servizio pubblico minori per le linee Nizza-Corsica e Tolone-Corsica.
	Costa atlantica				Finistère – 4 isole, Morbihan – 6 isole, Loira atlantica – un’isola, Charente marittima – un’isola.

Stato	Linea/Regione	Data inizio servizio	Durata	Scadenza	Note
Germania	Bassa Sassonia (5 linee)	1.1.1997	15	31.12.2011	Trattativa privata
Grecia	Ministero dell'Egeo 31 linee		1 anno		Frequenza: fino a 8 volte la settimana. Compenso: da 35 000 dracme/anno fino a 9 500 000 dracme/anno
	Ministero della marina mercantile 11 linee		1 anno		Frequenza: fino ad una volta al giorno. Compenso: da 420 000 dracme/mese a 2 550 000 dracme/mese
Italia	19 linee nazionali 11 verso la Sardegna 6 verso la Sicilia 2 verso la Sardegna e la Sicilia			31.12.2008	
	46 linee locali verso le isole				
Irlanda			1-4 anni		I servizi sono oggetto di appalto
Portogallo	Dal Portogallo continentale a Madeira e alle Azzorre		La continuità del servizio deve essere garantita per almeno un anno.		Obblighi di servizio pubblico soltanto per le merci. Sistema di autorizzazione.
Spagna	9 + 1 linee di collegamento fra la Spagna continentale e le Isole Canarie/ le Isole Baleari/ Ceuta / Melilla		Contratto attuale: 3½ anni		Traghetto e servizi passeggeri – Compenso: 5,7 milioni di euro/anno
	Isole Canarie (collegamenti fra le isole) 5 linee		Al massimo 5 anni		Appalti tramite il governo regionale

Stato	Linea/Regione	Data inizio servizio	Durata	Scadenza	Note
Svezia	Svezia continentale – Gotland 2 linee: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1.1.1998	4+2 anni	31.12.2003	Svolto da Destino Gotland AB
Regno Unito	Irlanda del Nord Ballycastle – Rathlin Island – 1 linea	1.4.1997	5 anni	31.3.2002	
	Isole settentrionali Continente – Orkney / Shetlands - 2 linee	1.10.1997	5 anni	1.10.2002	Svolto da P&O Scottish Ferries. Compenso: 11 milioni di lire sterline/anno
	Clyde e isole occidentali: 28 linee	1960 (ultimo contratto: 1995)	Indefinita	Nessuna	Svolto da compagnia statale (CalMac). Compenso: 20 milioni di lire sterline/anno Gara d'appalto in preparazione per conformità alle norme CE.

ALLEGATO 3: Rassegna delle disposizioni in materia di cabotaggio nei paesi UE/EFTA

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Austria	Non esiste cabotaggio marittimo	-	Non applicabile	Nessuno/Stabilito su base individuale, nave per nave.	Non applicabile	La nave deve appartenere o essere gestita da cittadini o società dell'UE domiciliati in Austria	Non applicabile	Nessun regime applicabile alla navigazione
Belgio	Non soggetto a restrizioni	-	Non applicabile	Il comandante dovrebbe essere cittadino belga ma sono possibili deroghe in caso di mancata disponibilità	Non applicabile	La nave deve essere di proprietà di cittadini belgi o dell'UE, o di cittadini non UE domiciliati in Belgio, o di società con sede legale nell'UE. La nave deve essere gestita dal Belgio	Non applicabile	Esenzioni dal pagamento di contributi previdenziali (esenzione totale dalla contribuzione per i datori di lavoro ed esenzione parziale per i marittimi a bordo di navi UE).
Danimarca	Non soggetto a restrizioni, salvo per le navi da passeggeri DIS Per il micro-cabotaggio esisteva una restrizione formale, poi abrogata dal decreto 658/94 - Il decreto 658/94 consente la partecipazione al cabotaggio di tutte le navi straniere.	La legge 464 del 12 giugno 1996 autorizza le navi da carico DIS ad effettuare servizi di cabotaggio a partire dal 1° dicembre 1996 Le navi da passeggeri restano escluse dal cabotaggio in Danimarca	Non applicabile	- Il comandante deve essere cittadino danese. I cittadini di paesi terzi possono essere assunti nel rispetto delle normative danesi	Registro DIS: - Il comandante deve essere cittadino danese. - I cittadini di paesi terzi possono essere assunti nel rispetto delle condizioni salariali locali.	La nave deve essere di proprietà di cittadini danesi o UE o di società gestite dalla Danimarca.	Registro DIS: cfr. 1° registro	Differimento del pagamento di imposta (<i>roll-over relief</i>) I marittimi imbarcati su navi DIS sono esenti dal pagamento delle imposte e la loro retribuzione è netta.

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Finlandia	Soggetto a restrizioni Il cabotaggio è disciplinato dal capitolo 4 del <i>Restrictive Trades Practices Act</i> (Legge sulle pratiche restrittive degli scambi). - Alle navi non UE non è di norma consentito l'accesso al traffico nazionale lungo le coste Le navi dell'Elenco delle navi da carico in servizio internazionale hanno un accesso limitato al cabotaggio.	La legge di modifica (<i>Amending Act</i>) (1362/94) del 22 dicembre 1994 del <i>Restrictive Trades Practices Act</i> (Legge sulle pratiche restrittive degli scambi) ha abolito le restrizioni all'esercizio del cabotaggio per le navi UE a decorrere dall'1.1.1995 (accesso). - L'accordo bilaterale con la Norvegia si applica alle navi iscritte nel registro NIS (<i>Norwegian International Ship Register</i>) a partire dall'1.1.1997	Cabotaggio continentale: - Speciali autorizzazioni rilasciate dal MOTC per le navi non-UE che effettuano servizi di cabotaggio continentale qualora non sia disponibile altra nave idonea. - Le autorizzazioni sono concesse per un periodo massimo di un anno alle navi straniere in servizio fra Åland e il continente.	Il comandante deve essere cittadino finlandese Nessuna altra restrizione	- Il comandante deve essere cittadino finlandese - Almeno la metà dell'equipaggio deve essere composta di cittadini SEE/UE. - L'assunzione di membri dell'equipaggio di nazionalità non-SEE è autorizzata a talune condizioni, in deroga ai normali contratti collettivi di lavoro.	- Iscrizione disciplinata dal <i>Marine Registration Act</i> (Legge sulla registrazione marittima) (512/1993) e dal Codice marittimo finlandese (674/1994) (talune modifiche sono entrate in vigore nel gennaio 2000) - Almeno il 60% delle navi deve essere di proprietà di cittadini finlandesi o di società finlandesi. - Il MOTC consente l'iscrizione di navi di proprietà straniera nel registro finlandese purché la persona o la compagnia che detiene almeno il 60% della nave sia domiciliata o residente nel SEE.	- Elenco delle navi da carico in servizio internazionale (Legge n. 1707/1991) - Possono essere iscritte le navi da carico o le navi che trasportano principalmente merci a condizione che abbiano un'età inferiore a 20 anni, siano già iscritte nel 1° registro finlandese e siano principalmente adibite a servizi internazionali. Non è consentita l'iscrizione di traghetti passeggeri/vetture o di navi adibite esclusivamente a servizi di cabotaggio. Possono essere iscritte soltanto le navi da passeggeri in servizio fra i paesi terzi e che non effettuano servizio regolare fra i porti settentrionali.	Sono previste speciali riduzioni a favore dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiera finlandese (riduzione del 18% dell'imposta municipale e del 30% delle imposte statali). Lo Stato contribuisce anche al sistema pensionistico a favore dei marittimi. Per le navi iscritte nel Registro internazionale, è prevista una riduzione d'imposta sul reddito da lavoro marittimo e parziale rimborso dei contributi previdenziali versati dall'armatore.

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Francia	Soggetto a restrizioni - L'articolo 257.1 del ' <i>Code des Douanes</i> ' (Codice delle dogane) dell'11.5.1977: - Le navi UE/SEE sono equiparate alle navi francesi. - Il decreto 99-195 fissa le norme dello Stato ospitante per le navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde adibite a cabotaggio continentale e per le navi adibite a cabotaggio insulare, eccetto per le navi in servizio continuato.		Deroghe possono essere concesse a navi non-UE (articolo 257 del ' <i>Code des Douanes</i> ' (Codice delle dogane)).	1° registro (registro metropolitano): - Il comandante e il primo ufficiale devono essere cittadini francesi. - Gli altri membri dell'equipaggio devono essere cittadini UE o SEE.	Registro TAAF (Kergulen): il 35% dell'equipaggio dovrebbe essere di nazionalità francese, compreso il comandante e il primo ufficiale.	- il 50% della nave deve essere di proprietà di un cittadino UE/SEE oppure il 100% della nave deve essere di proprietà di una società con sede legale nell'UE/SEE, la cui attività è svolta da una sede permanente in Francia. - La legislazione francese limita la partecipazione di soci non UE/SEE ad una quota inferiore al 50% delle quote totali se la società o la nave è ancora da considerarsi francese	Registro TAAF: come per il 1° registro.	- Deduzione in conto capitale a favore dei proprietari delle navi. - Rimborso delle imposte per attività di impresa di navigazione. - Incentivi fiscali per le nuove società (indipendentemente dal settore economico). - Nuovi provvedimenti in materia di tassazione: il sistema di partecipazione alla proprietà della nave è stato abolito e sostituito nel 1998 dall' <i>Economic Interest Group (EIG) Taxation</i> .
Germania	Soggetto a restrizioni Disciplinato dall'articolo 5, paragrafi 2 e 3 della " <i>Gesetz über die Küsten-schiffahrt</i> " (Legge sulla navigazione costiera). Le navi adibite a servizio internazionale per la maggior parte dell'anno finanziario devono essere iscritte nel registro ISR. (<i>Flaggenrechtsgesetz</i>).	L'articolo 5 della " <i>Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt</i> " (entrato in vigore il 23 luglio 1994) ha adeguato l'articolo 5 al regolamento n. 3577/92.	Gli articoli 2.2 e 2.3 della "Legge sulla navigazione costiera" modificata stabiliscono che le deroghe possano essere concesse a navi non UE a condizione che non siano disponibili altre navi UE oppure siano disponibili a condizioni non vantaggiose. - Deroghe possono essere concesse anche su base di reciprocità.	- Ai sensi del " <i>Schiffsbesetzungssordnung</i> " i membri dell'equipaggio sono soggetti ai medesimi requisiti su tutte le navi tedesche: il comandante deve essere cittadino tedesco, 1 o 2 ufficiali devono essere cittadini tedeschi o UE. Gli altri componenti possono essere di qualsiasi nazionalità.	I medesimi requisiti, tuttavia: - Le navi iscritte nell'elenco ISR (in servizio internazionale per più di sei mesi l'anno) possono imbarcare anche soltanto cittadini stranieri. - Le navi adibite a servizi di cabotaggio per più di sei mesi l'anno non possono essere iscritte nell'elenco ISR e possono impiegare cittadini stranieri soltanto se non sono disponibili marittimi nazionali.	Oltre il 50% della proprietà/controllo da parte di cittadini tedeschi o UE con rappresentanti domiciliati in Germania o da parte di società tedesche o UE con sede legale, amministrazione centrale o sede principale nell'UE. (Articoli 1 e 2 del: " <i>Flaggenrechtsgesetz</i> ")	Registro ISR: come per il 1° registro.	- Navi adibite esclusivamente a servizi di cabotaggio: nessuno sgravio fiscale sulle entrate e nessun sussidio. Le navi in servizio internazionale possono scegliere fra la normale tassazione o l'imposta sul tonnellaggio. - Beneficiano inoltre di una riduzione del 40% sull'imposta sui redditi

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
Grecia	Soggetto a restrizioni: Disciplinato dal <i>Code of Public Maritime Law</i> (CPML – Codice della legge marittima pubblica). Gli articoli 165 e 166 del decreto legge 187/73 riservano il cabotaggio passeggeri e merci solo alle navi greche. Questa normativa è stata parzialmente adeguata al regolamento n. 3577/92. La legge 2932/2001 liberalizzerà completamente il cabotaggio greco a partire dal novembre 2002 (14 mesi prima).	Il decreto presidenziale 215/94 ha armonizzato parzialmente la normativa greca al regolamento n. 3577/92. - Autorizza la partecipazione di altre navi UE a servizi continentali non strategici con navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde. I decreti presidenziali 117/97 e 84/98 hanno ulteriormente adattato, parzialmente, la normativa greca al regolamento n. 3577/92	Deroghe possono essere concesse a condizioni di reciprocità: - Articolo 1696 del CPML	Il 100% dell'equipaggio deve essere di nazionalità UE/SEE	Non applicabile	L'articolo 5 del CPML (modificato dal decreto presidenziale n. 27-1-2000) stabilisce che: più del 50% delle quote della nave deve essere detenuto da cittadini o società greche o SEE. Le navi devono essere gestite dalla Grecia.	Non applicabile	Gli ufficiali versano un'imposta sul reddito del 9%; gli altri membri dell'equipaggio versano un'imposta sul reddito del 6%. - Riduzione dei contributi previdenziali. - La tassa sul tonnellaggio si applica alle navi greche in servizio al di fuori della Grecia.
Irlanda	Non soggetto a restrizioni	-	Non applicabile	- Gli ufficiali devono essere irlandesi, britannici o cittadini di altri Stati UE o del Commonwealth. - Marinai: devono essere cittadini irlandesi, britannici o di altri paesi dell'UE	Non applicabile	A seguito della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 12 giugno 1997, causa C-151/97, l'Irlanda ha adottato nel 1998 il <i>Merchant Shipping (Miscellaneous provisions) Act</i>. (Legge sulla marina mercantile – disposizioni varie). Le navi devono essere di proprietà di cittadini dell'UE o di società costituite e soggette alla legge di uno Stato membro con sede operativa in uno Stato membro.	Non applicabile	- Imposta del 10% sugli utili aziendali - Il 15% di ammortamento fisso per i primi 6 anni, il 10% per il settimo anno. - Riduzione speciale per l'imposta sui redditi dei marittimi imbarcati per almeno 196 giorni all'anno. - Rimborso degli oneri sociali versati dagli impiegati per i marittimi su navi iscritte nello MS.

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Italia	Soggetto a restrizioni Disciplinato dall'articolo 224 del "Codice della Navigazione", modificato dalla legge 30/98 limitatamente alle navi comunitarie. - La circolare del 25 novembre 1999 stabilisce le norme dello Stato ospitante per gli armatori che desiderano prestare i propri servizi di cabotaggio in Italia.	- L'articolo 224 modificato consente alle altre navi UE di partecipare al cabotaggio in Italia conformemente al regolamento n. 3577/92	Il ministro dei Trasporti e della Navigazione può concedere deroghe ad hoc mediante autorizzazione speciale	- Il comandante e il primo ufficiale devono essere cittadini italiani; - Gli altri componenti devono essere cittadini italiani o UE: Articolo 318 del "Codice della Navigazione"	Il 2° registro è stato istituito con la legge 30/98: le navi iscritte in questo registro non hanno accesso al cabotaggio.	Più del 50% della nave deve essere di proprietà di cittadini italiani/comunitari o di società italiane o UE. Articolo 143 del Codice della navigazione, modificato dalla legge 30 del 27 febbraio 1998.	Il 2° registro non è applicabile alle navi adibite a servizi di cabotaggio.	Sospensione di imposte per un triennio (1999-2001). Esenzione parziale dagli oneri sociali.
Lussemburgo	Non esiste cabotaggio marittimo	-	Non applicabile	Registro indipendente, utilizzato principalmente degli armatori belgi. Il comandante deve essere cittadino UE, e deve disporre di una licenza riconosciuta in Lussemburgo. L'equipaggio deve soddisfare gli standard STCW.	Non applicabile	Nave appartenente per una quota superiore al 50% a cittadini UE o a società commerciali aventi sede legale nell'UE, qualora una parte considerevole della gestione è effettuata in Lussemburgo.	Non applicabile	Riduzione dell'imposta sul reddito dei marittimi
Paesi Bassi	Non soggetto a restrizioni	-	Non applicabile	Il comandante deve essere cittadino olandese; i restanti membri dell'equipaggio devono soddisfare gli standard STCW e devono essere in possesso di certificati riconosciuti dalle autorità olandesi.	Non applicabile	Due terzi della nave devono appartenere a cittadini olandesi o a enti giuridici di nazionalità UE/SEE. Una parte considerevole della gestione (operativa) deve essere effettuata dai Paesi Bassi. Disciplinato dall'articolo 311 del <i>Dutch Commercial Code</i> (Codice commerciale olandese)	Non applicabile	- Esenzione dal pagamento di imposte/contributi previdenziali normalmente versati dall'armatore/datore di lavoro - Opzione fra imposta sul tonnellaggio e imposta sui risultati d'esercizio di impresa

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Portogallo	Soggetto a restrizioni: Disciplinato dal decreto legge 194/98. Decreto legislativo 331/99 del 20 agosto: consente l'accesso alle navi iscritte nel registro MAR al cabotaggio insulare e stabilisce le norme dello Stato ospitante.	Decreto legislativo 331/99 del 20 agosto - ha abrogato il decreto legge 31/97. - ha riscritto l'articolo 15 del decreto legge 96/89 e gli articoli 4 e 6 del decreto legge 194/98 del 10 luglio.	L'articolo 5 del decreto legge 194/98 consente, previa autorizzazione della Direzione generale (DGPNTM), l'impiego di navi straniere in caso di non disponibilità di navi UE	Il 100% dei membri dell'equipaggio deve essere composto di cittadini portoghesi o UE. Il comandante/primo ufficiale devono essere portoghesi, fatta salva autorizzazione ottenuta a condizioni specifiche.	Registro di Madeira (MAR): il comandante + il 50% dei membri dell'equipaggio devono essere di nazionalità portoghese oppure UE. Deroghe possono essere concesse in caso di non disponibilità.	Disciplinato dal decreto legge 196/98, che stabilisce il contesto regolamentare e giuridico delle attività di trasporto marittimo: l'armatore deve avere il recapito o la sede principale e l'organizzazione principale sul territorio nazionale e deve essere registrato presso il DGPNTM	Registro di Madeira: - (filiale) o rappresentanza legale nell'isola di Madeira	- Imposta sul reddito limitata al 30% dei profitti dell'armatore. - Esenzione da tassa sulle società in acque internazionali - Riserve esentasse - Esenzione completa dal pagamento dei contributi previdenziali e dell'imposta sul reddito o dei marittimi (MAR)
Spagna	Soggetto a restrizioni – Disciplinato dalla legge 27/1992 sullo Stato di approdo e la marina mercantile. Le navi iscritte nel REC hanno accesso illimitato al cabotaggio. Un'ordinanza del ministero dei Trasporti del 22 luglio 1999 stabilisce le norme dello Stato ospitante per navi che effettuano servizi di cabotaggio insulare in Spagna.	Il decreto reale 2221/98 del 16 ottobre 1998, ha autorizzato le navi iscritte nel REC a partecipare a tutti i servizi di cabotaggio in Spagna (compreso il cabotaggio insulare).	- L'articolo 81 della legge 27/1992 disciplina la concessione di deroghe a titolo eccezionale, in caso di non disponibilità di navi spagnole (UE)	- Il comandante e il primo ufficiale devono essere cittadini spagnoli - Gli altri membri dell'equipaggio devono essere cittadini UE.	Registro delle Isole Canarie (REC): - Il comandante e il primo ufficiale devono essere cittadini spagnoli. - Almeno il 50% dei restanti componenti dell'equipaggio deve essere di cittadinanza UE: sono ammesse deroghe per membri aggiuntivi non-UE, in caso di indisponibilità di cittadini UE. - Fino all'1.1.1999, se adibiti a servizi non liberalizzati, tutti i componenti dell'equipaggio devono essere cittadini UE.	Qualsiasi cittadino spagnolo o UE o società con un rappresentante accreditato in Spagna. (articolo 76 della legge 27/92)	Qualsiasi società di navigazione, costituita in Spagna, nell'UE o in un paese terzo può iscriverne una nave nel REC, purché la gestione della nave sia effettuata nelle Isole Canarie oppure la società abbia una sede permanente nelle Isole Canarie.	La legge 19/1994, da ultimo modificata nel dicembre 1996, consente agevolazioni fiscali per le navi iscritte nel REC: - riduzione del 90% sui contributi previdenziali a carico del datore di lavoro; - riduzione del 90% della tassa sulle società; - esenzione dell'imposta sul reddito in misura pari al 50% del reddito dei marittimi.

Stato	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Svezia	Soggetto a restrizioni Il decreto del 1° luglio 1995 ha modificato il decreto 235/75, consentendo l'accesso alle navi UE	Il regolamento n. 3577/92 ha liberalizzato l'accesso alle navi UE a partire dall'1.1.1995 (accesso). L'accordo bilaterale con la Norvegia (1989) si applica alle navi iscritte nel registro NIS	- Deroghe sono concesse dall'Amministrazione marittima svedese nei casi in cui non siano disponibili navi svedesi/UE di caratteristiche adeguate Sono concesse ogni anno circa 20 deroghe	- Il comandante deve essere cittadino svedese (nessuna deroga). Nessuna altra limitazione. - Tutto l'equipaggio è retribuito in base a contratti collettivi indipendentemente dalla nazionalità	Non applicabile	- Disciplinato dal <i>Maritime Act</i> (legge marittima) (1994:1009). Le navi devono appartenere per una quota superiore al 50% a cittadini/società svedesi. - Il governo si riserva il diritto di autorizzare navi straniere a battere bandiera svedese, se le operazioni sono soggette al controllo svedese e gli armatori hanno residenza permanente in Svezia. Possono essere iscritte nel registro svedese le navi appartenenti per un quota superiore al 50% a cittadini o società SEE, aventi sede legale, amministrazione centrale o sede principale di attività nel SEE e la cui attività sia sotto il controllo svedese.	Non applicabile	- Riserva esentasse. - Gli armatori beneficiano di un rimborso totale delle imposte versate sul reddito dei marittimi, oltre che di un importo supplementare di 58 000 SKR per addetto a tempo pieno per i contributi previdenziali - Il regime fiscale speciale per i marittimi è stato abolito nel 1998. Attualmente i marittimi corrispondono l'intera tassa sul reddito sugli utili lordi.
Regno Unito	Non soggetto a restrizioni	-	Non applicabile	- Navi "strategiche": il comandante deve essere cittadino britannico, del Commonwealth, del SEE o di un paese aderente alla NATO. - Per gli altri tipi di nave non è previsto alcun requisito di nazionalità	Non applicabile	Le navi devono appartenere per una quota superiore al 50% a cittadini o enti facenti parte dell'UE o dei territori dipendenti dal Regno Unito	Non applicabile	- Differimento del pagamento d'imposta - Esenzioni per i marittimi britannici non residenti nel Regno Unito per più di 183 giorni all'anno. - Imposta sul tonnellaggio opzionale, che sostituisce la tassa sulle società.

Stato ¹²	Principio di base per il cabotaggio	Note	Sistema di deroghe	Equipaggio: requisiti di nazionalità		Requisiti relativi alla proprietà della nave		Regime fiscale
				1° registro	2° registro	1° registro	2° registro	
Islanda	Non soggetto a restrizioni: Linea costiera aperta	- Accesso praticamente illimitato alle navi mercantili straniere in servizio fra i porti dell'Islanda. - Dal 5.10.1997 si applica il regolamento (CEE) n. 3577/92 (decisione del comitato misto n. 70/97)	Non applicabile	- Dalla costituzione del SEE, tutti i cittadini SEE possono far parte dell'equipaggio. - Ai sensi della legge 26/1987 sul diritto all'occupazione di cittadini stranieri (<i>Employment Rights of Foreigners</i>), tutti i membri dell'equipaggio non SEE che intendono imbarcarsi su navi islandesi devono ottenere un permesso di lavoro dal ministero degli Affari sociali	Non applicabile	- Disciplinato dalla legge 115/1985 - <i>Registration of ships Act</i> (registrazione delle navi), in precedenza l'iscrizione delle navi era limitata ai cittadini e ai residenti islandesi. - La legge di modifica 62/1992 concede il diritto di iscrizione a cittadini/società dei paesi SEE	Non applicabile	- I marittimi godono delle seguenti agevolazioni fiscali: - detrazione di 685 ISK (10,4 USD) x 1,49 dall'imposta sul reddito per ogni giorno di navigazione; - gli armatori non beneficiano di alcuna riduzione o rimborso dei contributi previdenziali versati
Norvegia ¹³	Non soggetto a restrizioni: - Linea costiera aperta - In linea teorica sono escluse le navi iscritte nel registro NIS, ma un'autorizzazione è concessa alle navi da carico se soddisfano taluni requisiti	Ai sensi del <i>Public Transportation Act</i> (Legge sui trasporti pubblici) del 1976, tutti gli operatori che adibiscono le navi a servizi costieri di linea per il trasporto di passeggeri devono ottenere una licenza dal MOTC. Dal 5.10.1997 il regolamento (CEE) 3577/92 si applica a tutti i membri del SEE (decisione n. 70/97 del comitato misto SEE)	- Le navi iscritte nel registro NIS possono esercitare taluni servizi di cabotaggio merci. Tali navi vengono iscritte in un elenco della direzione della marina. L'elenco attuale comprende 16 navi, prevalentemente gassiere ad alto contenuto tecnologico	- Nessun componente, eccetto il comandante, deve essere cittadino norvegese. - Tale requisito è in fase di modifica. - Tutto l'equipaggio è retribuito in base ai contratti collettivi.	Registro NIS: - Requisito generale per il comandante norvegese. Sono tuttavia possibili deroghe per altre nazionalità.	- Il <i>Norwegian ordinary Register</i> (NOR) (Registro ordinario norvegese) è disciplinato dalla legge sul trasporto marittimo. - Registro aperto soltanto a cittadini/residenti nel SEE oppure a società a responsabilità illimitata in cui almeno il 60% della proprietà è di cittadini SEE oppure l'armatore è una società a responsabilità limitata in cui almeno il 60% del capitale e dei poteri operativi sono sotto il controllo di soggetti residenti nello SEE.	Il registro NIS è stato aperto dal <i>Norwegian International Ship Register Act</i> (Legge sul registro navale internazionale norvegese) del 12.6.1987. - Requisiti per l'armatore analoghi a quelli del NOR. Se non sono rispettate le condizioni di nazionalità, l'iscrizione è aperta anche a società a responsabilità limitata o imprese con sede principale in Norvegia, o imprese armatrici il cui armatore responsabile risiede in Norvegia oppure ha designato un rappresentante.	- Tutti i membri dell'equipaggio imbarcati su navi NOR/NIS beneficiano di detrazioni fiscali speciali fino al 30% del reddito lordo, con un massimo di 70 000 NKR all'anno. La disposizione si applica soltanto ai marittimi imbarcati per un periodo minimo. - Il sistema di riduzioni fiscali è stato rivisto nella primavera del 1998. - Stabilisce rimborsi agli armatori pari al 12% delle imposte pagate sui compensi lordi dei marittimi. - Delle riduzioni possono beneficiare i membri dell'equipaggio residenti o tassati in Norvegia. Limitato alle navi iscritte nel NOR purché soddisfino i necessari requisiti di residenza/imposizione fiscale - Sistema dell'imposta sul tonnellaggio introdotto nel luglio 1996

¹² La decisione n. 70/97 del comitato misto SEE, del 4 ottobre 1997 (GU L 30 del 5.2.1998), ha modificato l'allegato XIII (trasporti) dell'accordo SEE per rendere applicabile a tutte le navi il regolamento (CEE) n. 3577/92.

¹³ Il *Norwegian Maritime Directorate* (Direzione marittima norvegese) ha proposto una modifica formale del "*Regulation of 29 April 1998 n° 398 Concerning Qualifications, Requirements, Issue of Certificates Rights for Personnel on Norwegian Ships*" (regolamento del 29 aprile 1998 n. 398 relativo alle qualifiche, ai requisiti, al rilascio delle licenze per il personale imbarcato su navi norvegesi). Detta modifica confermerà formalmente le pratiche vigenti, stabilendo un trattamento equo di tutti i cittadini SEE, anche per la posizione di comandante su navi norvegesi registrate.

ALLEGATO 4: Tipi di merci trasportate negli Stati membri

Classificazione per tipo di merce (in milioni di tonnellate trasportate)									
Tipo di carico	Merci secche sfuse			Merci liquide sfuse			Merci varie		
Anno	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Austria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgio	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Danimarca	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finlandia	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Germania	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Irlanda	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Lussemburgo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paesi Bassi	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Svezia	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Regno Unito	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Totale Stati settentrionali	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Francia	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Grecia	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Italia	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portogallo	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Spagna	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Totale Stati meridionali	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totale	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Fonte: PWC

ALLEGATO 5: Volumi trasportati nel 1999 per tipo di merce, distinguendo fra cabotaggio continentale e cabotaggio insulare (in milioni di tonnellate)

Stato	Merci secche sfuse		Merci liquide sfuse		Merci varie		Totale
	Insulare	Continentale	Insulare	Continentale	Insulare	Continentale	
Francia	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Grecia	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Italia ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Portogallo	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Spagna	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
Totale	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴

Per le merci secche sfuse e per le merci diverse, si tratta di stime calcolate a partire da una cifra globale che riunisce i due tipi di merci (25,2 milioni di tonnellate per il cabotaggio insulare e 10,2 milioni di tonnellate per il cabotaggio continentale).

ALLEGATO 6: Confronto dei costi di equipaggio per le navi da carico

Costi di equipaggio per le navi da carico (in euro/mese)			
	Merci varie 1 500 tonnellate lorde	Merci secche 3 000 tonnellate lorde	Merci liquide 9 000 tonnellate lorde
Finlandia	72 140	72 140	103 378
Islanda	66 912	66 912	84 111
NOR	64 821	64 821	122 299
Svezia	62 730	62 730	78 530
Danimarca	58 548	58 548	112 169
Francia	54 366	54 366	69 157
Belgio	52 275	52 275	63 985
Paesi Bassi	51 230	51 230	78 216
Kergulen	50 184	50 184	59 288
Regno Unito	48 093	48 093	58 809
Germania	41 820	41 820	57 027
Portogallo	41 820	48 100	69 300
NIS	40 775	40 775	77 964
DIS	40 775	40 775	76 184
ISR	39 729	39 729	63 414
Spagna	37 638	55 093	57 821
Irlanda	35 547	35 547	44 111
Italia	30 738	30 738	48 741
Grecia	30 612	30 612	48 753
REC	26 300	40 580	53 100
MAR	23 675	27 500	39 750

Fonte PWC

ALLEGATO 7: Confronto dei costi di equipaggio per le navi da passeggeri

Costi di equipaggio per navi da passeggeri (in euro/mese)			
	Aliscafo 1 500 tonnellate lorde	Traghetto 5 000 tonnellate lorde	Nave da crociera 20 000 tonnellate lorde
Finlandia	80 627	160 311	631 754
Islanda	75 178	152 782	535 507
NOR	73 210	151 969	809 891
Svezia	71 217	150 901	540 112
Danimarca	66 814	144 418	800 139
Francia	62 361	137 425	510 993
Belgio	60 270	135 334	489 130
Paesi Bassi	59 367	135 760	617 906
Regno Unito	56 297	133 324	494 649
Germania	49 200	118 490	494 234
Portogallo	49 446	139 223	618 310
NIS	48 450	120 513	715 536
DIS	48 690	123 005	718 669
ISR	47 675	122 277	614 411
Spagna	45 387	172 931	574 998
Irlanda	43 075	113 750	449 932
Italia	37 428	100 240	509 614
Grecia	37 455	101 700	522 199
REC	32 334	137 296	582 330
MAR	29 246	94 722	446 083

Fonte: PWC