COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.12.2017
COM(2017) 775 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

sull'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada

INDICE

1. INTRODUZIONE 2
1.1. Scopo della relazione 2
1.2. Antecedenti del quadro giuridico 2
1.3. Contesto politico 3
1.4. Copertura degli Stati membri e di altri paesi 3
2. SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO 4
2.1. Osservanza degli obblighi giuridici 4
2.2. Metodi di raccolta dei dati in uso negli Stati membri 4
2.3. Oneri amministrativi per gli Stati membri 4
2.4. Riduzione e semplificazione degli oneri amministrativi 5
2.5. Convalida dei dati e qualità dei dati statistici ricevuti 5
2.6. Sostegno metodologico agli Stati membri 6
3. RISULTATI STATISTICI 7
3.1. Tendenze nei trasporti di merci su strada nell'UE 7
3.2. Diffusione deidati 7
3.2.1. Tabelle Eurobase 7
3.2.2. Pubblicazioni 7
4. Ulteriore sviluppo delle statistiche sui trasporti di merci su strada 8
5. CONCLUSIONI 9

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELLA RELAZIONE

A norma dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada[1], entro il 31 dicembre 2014 e successivamente ogni tre anni la Commissione deve trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del regolamento. La presente relazione è la seconda che ottempera a tale disposizione.

La presente relazione delinea gli antecedenti, il contesto programmatico e il campo di applicazione della normativa, discute inoltre le questioni relative alla sua applicazione e presenta i risultati statistici ottenuti. Le ultime sezioni trattano il seguito da dare alle proposte di ulteriore sviluppo delle statistiche sui trasporti di merci su strada riportate nella prima relazione.

1.2. ANTECEDENTI DEL QUADRO GIURIDICO

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è una rifusione del regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio, del 25 maggio 1998, e successive modifiche, che aveva il fine di allineare la base giuridica della raccolta di dati relativi ai trasporti su strada alle disposizioni del trattato di Lisbona. In quanto tale, il regolamento segna un passo in avanti nell'evoluzione delle statistiche sui trasporti nell'UE: esso fornisce una base giuridica per la raccolta di una vasta gamma di dati relativi ai trasporti di merci su strada. Disponendo l'invio alla Commissione dei microdati risultanti dalle indagini condotte presso operatori dei trasporti su strada, esso sottolinea inoltre l'importanza della qualità e della comparabilità delle informazioni statistiche.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 era finalizzato a fornire alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE e ai governi nazionali statistiche comparabili, affidabili, armonizzate, regolari e complete sull'ampiezza e lo sviluppo dei trasporti di merci su strada. Tali dati sono necessari per strutturare, monitorare e valutare le politiche dell'UE.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni alla Commissione sotto forma di microdati: ciò consente di fornire agli utenti, nei limiti imposti dalla riservatezza, tabelle statistiche contenenti diverse combinazioni di variabili.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è stato concepito in modo da limitare quanto più possibile gli oneri per le imprese di trasporti. La raccolta dei dati si basa su un'indagine a campione; pertanto le informazioni richieste riguardano solo un campione di veicoli e un breve periodo di tempo (in genere una settimana). Gli Stati membri possono escludere dall'indagine le operazioni di trasporto effettuate da veicoli al di sotto di determinate soglie[2].

[1] Regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 32 del 3.2.2012, pag. 1).

[2] Ogni Stato membro ha la facoltà di escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui carico utile, o il peso massimo autorizzato, sia inferiore a un

1.3. CONTESTO POLITICO

Lo sviluppo della politica comune dei trasporti richiede un'approfondita conoscenza dell'entità e dell'evoluzione dei trasporti di merci su strada.

La rilevanza strategica è molto elevata: nel Libro bianco dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"[3] sono stati fissati dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse (parametri comparativi per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60 % le emissioni di gas serra). Per monitorare i progressi compiuti nel conseguimento di alcuni di questi obiettivi (ad esempio l'obiettivo di trasferire verso altri modi il 30 % del trasporto di merci su strada con percorrenze superiori a 300 km entro il 2030) sono necessarie statistiche dettagliate sul trasporto di merci su strada.

Per assolvere i compiti che le sono affidati nel quadro della politica comune dei trasporti, la Commissione necessita di statistiche comparabili, affidabili, sincronizzate, regolari e complete sull'ampiezza e lo sviluppo dei trasporti di merci su strada effettuati per mezzo di veicoli immatricolati nell'UE, nonché sul grado di utilizzazione dei veicoli che effettuano tali trasporti.

I dati raccolti nel quadro del regolamento (UE) n. 70/2012 sono inoltre estremamente preziosi per le organizzazioni professionali, le imprese di trasporti, i ricercatori e gli esperti che producono simulazioni nell'ambito dei trasporti su strada, dato che una conoscenza approfondita del mercato contribuisce a migliorare la competitività delle imprese operanti nel settore.

1.4. COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 si applica direttamente e nella sua totalità a tutti gli Stati membri.

Esso dispone che i dati siano forniti da tutti gli Stati membri. Conformemente all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento Malta costituisce l'unica eccezione a tale norma, dato il ridotto numero di autoveicoli stradali per il trasporto di merci immatricolati nel paese e dotati di una copia certificata conforme della licenza comunitaria. La raccolta di dati significativi e affidabili relativi a un numero ridotto di veicoli imporrebbe oneri sproporzionati alle aziende maltesi.

Forniscono dati anche due paesi EFTA, la Norvegia e la Svizzera.

---

determinato limite. Tale limite non può essere superiore a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso massimo autorizzato per gli autoveicoli singoli.

[3] COM(2011) 144 del 28.3.2011.

2. SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1. OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

L'osservanza degli obblighi di fornitura dei dati di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 è molto elevata. Tutti gli Stati membri hanno fornito i set di dati richiesti, con ritardi solo in un numero ridotto di casi, principalmente dovuti a modifiche informatiche a livello nazionale. Ciò consente la produzione di statistiche affidabili e di alta qualità sui trasporti di merci su strada in Europa.

2.2. METODI DI RACCOLTA DEI DATI IN USO NEGLI STATI MEMBRI

Le disposizioni metodologiche di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 hanno fornito un quadro comune per garantire la raccolta armonizzata e la comparabilità dei dati.

La Commissione raccoglie informazioni sui metodi nazionali di raccolta dei dati (uso di registri, metodologia di campionamento, copertura ecc.) ogni tre anni e le pubblica nel documento intitolato "*Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries*" (Le metodologie utilizzate nelle indagini riguardanti il trasporto su strada negli Stati membri e nei paesi candidati).

2.3. ONERI AMMINISTRATIVI PER GLI STATI MEMBRI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è stato concepito con l'obiettivo specifico di mantenere al minimo gli oneri che gravano sugli Stati membri. Nella maggior parte dei paesi dichiaranti non è stato necessario adottare misure aggiuntive specifiche, in quanto le metodologie in vigore erano sufficienti ad adempiere alle prescrizioni in materia di raccolta dei dati. La Commissione ha raccolto informazioni anche sugli oneri che gravano sui rispondenti.

In generale, solo pochi Stati membri sono stati in grado di valutare con precisione gli oneri generati dall'applicazione del regolamento. Ciononostante è stato possibile trarre le seguenti conclusioni:

- per quanto riguarda la trasmissione regolare di dati, la vasta maggioranza dei paesi dichiaranti ritiene che il carico di lavoro sia accettabile.
- Si registrano notevoli differenze tra i paesi per quanto concerne gli oneri di raccolta dei dati, soprattutto a seconda dei sistemi nazionali disponibili a tale scopo. Più precisamente, in base al campione di paesi dichiaranti che hanno fornito informazioni in proposito, emerge che:
    - il tempo medio necessario ai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo che ha effettuato percorsi durante il periodo d'indagine è stato stimato in 10-45 minuti circa, a seconda del sistema di raccolta dei dati utilizzato;
    - il tempo medio necessario ai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo inattivo durante il periodo d'indagine è stato stimato in 2-7 minuti circa;
    - la possibilità di raccogliere e inviare i dati in formato elettronico riduce notevolmente gli oneri di trasmissione per i rispondenti.

Va osservato che gli oneri derivanti dall'indagine per la raccolta dei dati condotta nel contesto del regolamento (UE) n. 70/2012 sono compensati dal valore aggiunto dei risultati statistici. Più nel dettaglio:

- la Commissione gestisce i microdati riservati nazionali forniti da ciascuno Stato membro e raccoglie dati nazionali dettagliati (tabelle D). Tali tabelle permettono a ciascun paese dichiarante di ottenere informazioni statistiche complete su tutte le operazioni di trasporto di merci su strada effettuate sul loro territorio da autocarri immatricolati in qualsiasi altro paese dell'UE (eccetto a Malta), in Svizzera e in Norvegia. L'applicazione del regolamento e il servizio fornito dalla Commissione evitano la duplicazione della raccolta di dati a livello nazionale sugli autocarri esteri.
- L'interesse dei paesi partecipanti per le statistiche prodotte è forte; i risultati dell'indagine generano valore aggiunto e sono estremamente importanti per monitorare il mercato dell'autotrasporto di merci in Europa.
- La raccolta e la gestione di informazioni a livello di microdati offrono la necessaria flessibilità per soddisfare esigenze strategiche specifiche dell'UE laddove siano necessarie informazioni statistiche, senza ritardi e senza ulteriori sforzi a livello nazionale. Tali informazioni sono spesso richieste dai servizi competenti per redigere relazioni o per valutare obiettivi normativi e programmatici pertinenti.

2.4. RIDUZIONE E SEMPLIFICAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI

La riduzione e la semplificazione degli oneri amministrativi costituiscono una preoccupazione costante per la Commissione. In base ai riscontri ricevuti dagli Stati membri la Commissione, in collaborazione con gli istituti nazionali di statistica, sta attuando azioni specifiche per ridurre gli oneri di raccolta e trasmissione dei dati gravanti sulle autorità nazionali e sui rispondenti. Tra le azioni in questione si annoverano le seguenti:

1. lo sviluppo di strumenti atti ad agevolare la trasmissione di dati regionali dettagliati (NUTS 3);
2. lo sviluppo della trasmissione automatizzata di microdati nonché di strumenti e procedure di convalida che forniscano agli Stati membri riscontri sulla qualità dei dati e sugli errori specifici per ciascuna serie di dati;
3. la promozione e l'assistenza nella realizzazione di questionari elettronici e sistemi di trasmissione dei dati via web a livello nazionale;
4. l'organizzazione di riunioni regolari di esperti nazionali degli Stati membri (gruppi di lavoro e task force) e di esperti dei paesi vicini per scambiare buone prassi e discutere di qualità dei dati, problemi e soluzioni.

2.5. CONVALIDA DEI DATI E QUALITÀ DEI DATI STATISTICI RICEVUTI

Mentre rientra nella responsabilità degli Stati membri garantire la qualità nello svolgimento dell'indagine sui trasporti di merci su strada, la Commissione adotta tutte le misure necessarie a rilevare errori nei dati ricevuti e mantiene efficiente e affidabile il sistema informatico per la convalida e il trattamento dei dati. La Commissione trasmette regolarmente agli Stati membri osservazioni sulle questioni che potrebbero richiedere un'ulteriore analisi.

I paesi dichiaranti compiono ogni ragionevole sforzo per correggere gli errori, in particolare quelli ricorrenti. La procedura di convalida comprende la convalida trimestrale e annuale dei microdati e controlli sulle serie temporali relative ai trasporti nazionali, internazionali e totali.

- *Convalida dei microdati*: al fine di garantire la produzione di set di dati esenti da errori, i paesi dichiaranti ricevono una relazione di convalida per ogni singola trasmissione di dati, contenente dettagli a livello di microdati che agevolano la correzione degli eventuali errori rilevati. Questo metodo segue un processo iterativo fino a quando tutti gli errori sono stati corretti. Inoltre la Commissione sviluppa costantemente le regole di convalida per rispondere alle esigenze mutevoli e per garantire la produzione di statistiche di alta qualità.
- *Controlli delle serie temporali*: la Commissione (Eurostat) ritiene che sia importante individuare i valori anomali (*outliers*) nelle serie temporali prima di pubblicare i dati, in quanto le statistiche sui trasporti di merci su strada sono utilizzate in varie relazioni della Commissione per trarre conclusioni sull'evoluzione del mercato dell'autotrasporto di merci. Essa chiede specificamente che i paesi dichiaranti confermino le tendenze qualora si osservino variazioni significative. All'occorrenza gli Stati membri trasmettono set di dati riveduti o delucidazioni sulle ragioni alla base delle variazioni significative delle serie temporali.

Tutti i paesi dichiaranti rivedono i dati se questi contengono errori.

2.6. SOSTEGNO METODOLOGICO AGLI STATI MEMBRI

La Commissione fornisce costantemente sostegno metodologico e tecnico per l'applicazione del regolamento relativo alle statistiche sui trasporti di merci su strada e garantisce il mantenimento di un sistema informatico di dati e metadati di alta qualità.

Al fine di offrire ai paesi dichiaranti orientamenti metodologici sull'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012, la Commissione ha elaborato due manuali di riferimento:

- *Road freight transport methodology*[4] (Metodologia per il trasporto di merci su strada), che delinea la base metodologica per la compilazione di statistiche sui trasporti di merci su strada negli Stati membri, nei paesi candidati e nei paesi dell'EFTA;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries*[5] (Le metodologie utilizzate nelle indagini riguardanti il trasporto su strada negli Stati membri e nei paesi candidati), che presenta gli aspetti metodologici delle indagini relative al trasporto di merci su strada condotte nei paesi dichiaranti.

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications
[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-007?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications

3. RISULTATI STATISTICI[6]

3.1. TENDENZE NEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA NELL'UE

All'interno dell'Unione europea i trasporti di merci su strada rappresentano la quota principale dei trasporti di merci effettuati con modi di trasporto terrestri (questo dato, che si assesta intorno al 75 %, è rimasto relativamente stabile nel corso degli ultimi dieci anni). Nel 2015 l'attività di trasporto di merci su strada nell'UE, misurata in termini di tonnellate-chilometri, è aumentata del 2,4 % rispetto al 2014. Tuttavia è rimasta del 7,6 % inferiore rispetto al picco precedente la crisi (2007) e solo leggermente superiore al livello del 2010 (0,7 %).

I trasporti interni effettuati da società nazionali rappresentano circa due terzi dell'attività totale di autotrasporto di merci, mentre nel 2015 il tasso di penetrazione del cabotaggio si aggirava sul 3 %; questo significa che, in media, il 3 % di tutte le attività di autotrasporto nazionale di merci nell'UE erano svolte da autotrasportatori stranieri.

L'approfondimento dell'integrazione del mercato unico dell'UE contribuisce a tassi di crescita più elevati per le operazioni internazionali di autotrasporto di merci rispetto a quelle nazionali. Tra il 2005 e il 2015 le tonnellate-chilometri riferite alle attività di autotrasporto nazionale di merci svolte da autotrasportatori nazionali sono diminuite del 6,5 %, mentre quelle connesse alle operazioni di trasporto internazionale (compreso il cabotaggio) sono aumentate del 14,9 %.

3.2. DIFFUSIONE DEI DATI

3.2.1. Tabelle Eurobase

I dati aggregati sono caricati in Eurobase, la base dati di riferimento della Commissione (Eurostat) a fini di disseminazione non appena superano i controlli di convalida. Gli utenti possono ottenere tabelle statistiche dettagliate, rese disponibili in linea con le disposizioni del regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione, del 30 dicembre 2002, relativo alla diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada[7], per quanto riguarda i dati trasmessi nel quadro del regolamento (UE) n. 70/2012, per il periodo dal 1999 in poi.

3.2.2. Pubblicazioni

La Commissione (Eurostat) elabora anche schede per la serie *Statistics Explained*[8], riguardanti i seguenti argomenti:

- *General trends in road freight transport* (Tendenze generali nei trasporti di merci su strada)
- *Road freight transport by vehicle characteristics* (Trasporti di merci su strada per caratteristiche del veicolo)

[6] I dati statistici e l'analisi delle tendenze sono disponibili sul sito Internet della Commissione (Eurostat) al seguente indirizzo: (http://ec.europa.eu/eurostat); le relazioni dedicate della Commissione (DG MOVE) sono consultabili al seguente indirizzo: (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione, del 30 dicembre 2002, relativo alla diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 45).

[8] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

- *Road freight transport by journey characteristics* (Trasporti di merci su strada per caratteristiche del viaggio)
- *Road freight transport by type of goods* (Trasporti di merci su strada per tipo di merci)

Questi articoli sono aggiornati annualmente, quando si conclude la raccolta dei dati per un determinato anno di riferimento.

In conformità del regolamento (UE) n. 557/2013 della Commissione, del 17 giugno 2013, che applica il regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche europee per quanto riguarda l'accesso ai dati riservati destinati a fini scientifici[9], i microdati relativi al trasporto di merci su strada sono resi anonimi e messi a disposizione dei ricercatori come file per uso scientifico.

4. ULTERIORE SVILUPPO DELLE STATISTICHE SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA

Negli anni 2015-2016 si sono svolte numerose riunioni di task force e gruppi di lavoro con gli Stati membri al fine di esaminare e proporre modalità per ridurre gli oneri di raccolta dei dati e migliorarne la qualità, nonché di discutere la fattibilità della raccolta obbligatoria di informazioni relative ai viaggi a vuoto degli autocarri e di dati connessi al consumo di carburante di tali veicoli. Nel corso di tali riunioni è stata individuata una serie di settori in cui le competenze esistenti possono contribuire a ridurre gli oneri di raccolta dei dati e migliorarne la qualità, segnatamente:

- la trasmissione di dati relativi a veicoli non in uso;
- la semplificazione del questionario dell'indagine;
- l'impiego di dati amministrativi;
- l'analisi comparativa dei risultati dell'indagine;
- il ricorso a nuove modalità di trasmissione dei dati dell'indagine.

Nella versione più recente del *Road Freight Statistics Manual* (Manuale delle statistiche sui trasporti di merci su strada) la Commissione ha presentato le buone prassi attuate nei summenzionati settori da Stati membri selezionati. Esse sosterranno l'ulteriore sviluppo delle statistiche sui trasporti di merci su strada, miglioreranno la qualità dei dati e ridurranno gli oneri di trasmissione. Gli Stati membri esitano ancora a concordare la raccolta obbligatoria di informazioni sui viaggi a vuoto (attualmente si svolge su base volontaria) e la raccolta di dati sul consumo di carburante degli autocarri, a motivo del conseguente aumento degli oneri di trasmissione. Nel contempo si è osservato negli ultimi anni una migliore disponibilità delle statistiche trasmesse su base volontaria dagli Stati membri. Anche nell'ambito delle statistiche sull'energia si opera per produrre statistiche più dettagliate sul consumo di carburante nel settore dei trasporti, in modo da garantire la coerenza con il bilancio generale dell'energia.

[9] Regolamento (UE) n. 557/2013 della Commissione, del 17 giugno 2013, che applica il regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche europee per quanto riguarda l'accesso ai dati riservati destinati a fini scientifici e che abroga il regolamento (CE) n. 831/2002 della Commissione (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 164 del 18.6.2013, pag. 16).

5. CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti con l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 possono essere considerati ampiamente positivi. Le risorse assegnate alla cura della produzione statistica a livello nazionale e della Commissione hanno consentito di generare risultati comparabili e di alta qualità. La Commissione sostiene gli Stati membri nell'applicazione del regolamento e nella produzione di statistiche di alta qualità. Essa ha sviluppato e mantenuto un sistema informatico e rafforzato la comunicazione al fine di ridurre al minimo gli oneri per i paesi dichiaranti. Ha inoltre fornito orientamenti per l'ulteriore miglioramento della qualità dei dati e la riduzione degli oneri di raccolta e trasmissione dei dati grazie alla pubblicazione di buone prassi nazionali.

Il regolamento si è rivelato uno strumento efficace ed efficiente per la produzione di statistiche sul trasporto di merci su strada affidabili, comparabili e di alta qualità, a livello nazionale e dell'UE, evitando inutili duplicazioni. In uno Stato membro l'indagine nazionale sui trasporti di merci su strada è stata sostituita dall'indagine sui trasporti di merci su strada a norma del regolamento (UE) n. 70/2012. La Commissione ha incoraggiato altri Stati membri a seguire questo esempio. Le statistiche prodotte sono regolarmente utilizzate ai fini del monitoraggio e della valutazione delle politiche in materia di trasporti di merci su strada a livello nazionale e dell'UE.