COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

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

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

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

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE ... 3
1.1. Scopo della relazione ... 3
1.2. Antecedenti: il quadro giuridico ... 3
1.3. Contesto politico ... 4
1.4. Copertura degli Stati membri e di altri paesi ... 4
2. ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO ... 5
2.1. Rispetto degli obblighi giuridici ... 5
2.2. Metodo di raccolta dei dati utilizzato ... 5
2.3. Oneri amministrativi ... 5
2.4. Riduzione degli oneri amministrativi e semplificazione ... 6
2.5. Convalida dei dati e qualità dei dati statistici trasmessi ... 6
2.5.1. Convalida dei microdati e controllo delle serie temporali ... 6
2.5.2. Valutazione dei risultati mediante il raffronto con altre statistiche ... 7
2.6. Supporto metodologico ... 7
3. Risultati statistici ... 9
3.1. Tendenze nel trasporto di merci su strada nell'UE ... 9
3.1.1. Evoluzione del trasporto di merci su strada nell'UE ... 9
3.1.2. Cabotaggio ... 10
3.2. Pubblicazione dei dati ... 10
3.2.1. Tabelle Eurobase ... 10
3.2.2. Pubblicazioni ... 10
4. PROPOSTE DI ULTERIORI SVILUPPI ... 11
4.1. Nuove sfide ... 11
4.2. Proposte di sviluppo della base giuridica ... 11
5. CONCLUSIONI ... 12

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELLA RELAZIONE

L'articolo 7 del regolamento relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada[1] prevede che entro il 31 dicembre 2014 la Commissione trasmetta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del regolamento stesso.

La presente relazione ottempera a tale disposizione. Essa delinea gli antecedenti, il contesto programmatico e il campo di applicazione della normativa e ne discute l'attuazione, affronta inoltre i risultati statistici e la loro pubblicazione. Delinea altresì possibili sviluppi futuri e giunge alla conclusione che il regolamento ha migliorato la qualità dei dati e la loro tempestività.

1.2. ANTECEDENTI: IL 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 modificazioni, che aveva il fine di consolidare la base giuridica in materia di raccolta di dati relativi al trasporto su strada e adeguarla al trattato di Lisbona, delegando alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo. Il regolamento (UE) n. 70/2012, oltre a fornire una base giuridica per la raccolta di una vasta gamma di dati relativi al trasporto di merci su strada mettendo a disposizione di Eurostat i microdati dell'indagine ad esso relativa, garantisce la qualità e la comparabilità delle informazioni statistiche prodotte.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 mira a garantire che la Commissione, le altre istituzioni dell'UE e i governi nazionali dispongano di dati statistici comparabili, affidabili, armonizzati, regolari ed esaurienti in merito alle dimensioni e allo sviluppo dei trasporti di merci su strada. Tali dati sono necessari per strutturare, monitorare e valutare la politica dell'UE.

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

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è stato concepito per ridurre al minimo l'onere gravante sulle imprese di trasporti. La raccolta dei dati si basa su un'indagine a campione. Le informazioni richieste, pertanto, riguardano soltanto un campione di mezzi di trasporto e un breve periodo di tempo (in genere una settimana). Gli Stati membri possono inoltre escludere i piccoli veicoli[2] dall'indagine.

[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. GU L 32 del 3.2.2012.

[2] Ciascuno Stato membro può escludere dall'ambito di applicazione del regolamento gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui carico utile o il peso massimo autorizzato siano inferiori a un determinato limite. Per gli autoveicoli singoli, tale limite non può essere superiore a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso massimo autorizzato.

1.3. CONTESTO POLITICO

Lo sviluppo di una politica comune dei trasporti richiede un'approfondita conoscenza delle dimensioni e dell'evoluzione del trasporto di merci su strada.

La rilevanza strategica dei dati è molto elevata: nel Libro bianco *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 di trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse, che costituiscono altrettanti parametri comparativi per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra. Per monitorare i progressi compiuti nel raggiungimento di alcuni di questi obiettivi (ad esempio trasferire il 30 % del trasporto di merci su strada con percorrenze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto entro il 2030) sono necessarie statistiche dettagliate relative al trasporto di merci su strada. Tali statistiche sono anche ampiamente utilizzate in documenti programmatici come la recente *relazione della Commissione sullo stato del mercato europeo del trasporto stradale*[4]. Per svolgere i propri compiti nell'ambito della politica comune dei trasporti, la Commissione necessita di dati comparabili, attendibili, sincronizzati, regolari e completi sia riguardanti le dimensioni e gli sviluppi dei trasporti di merci su strada effettuati per mezzo di veicoli immatricolati nell'UE sia riguardanti il grado di utilizzazione di tali veicoli.

I dati raccolti a norma del regolamento sono inoltre estremamente preziosi per le organizzazioni professionali, per le imprese di trasporti, per i ricercatori e per gli esperti che producono simulazioni nell'ambito dei trasporti su strada, dato che una conoscenza approfondita del mercato consente di migliorare la competitività delle imprese del settore.

1.4. COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento, che è applicabile direttamente e nella sua totalità a tutti gli Stati membri e non deve essere recepito nell'ordinamento nazionale, impone la trasmissione dei dati a tutti gli Stati membri. L'unica eccezione a tale norma, prevista all'articolo 1, paragrafo 3, riguarda Malta a causa del ridotto numero di autoveicoli stradali per il trasporto di merci immatricolati in tale Stato e autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada. Raccogliere dati di alta qualità sui trasporti nell'ambito del parco veicoli maltese comporterebbe un onere sproporzionato per gli autotrasportatori maltesi in quanto sarebbero costretti a partecipare alle indagini con una frequenza più elevata rispetto ai loro omologhi in altri paesi.

Anche i paesi non UE, Norvegia e Svizzera, partecipano a pieno titolo alla raccolta di statistiche sul trasporto di merci su strada secondo le disposizioni del regolamento (UE) n. 70/2012. Islanda e Liechtenstein, due paesi membri del SEE, sono attualmente esentati dall'obbligo di raccogliere le anzidette statistiche come stabilito nel regolamento a causa della limitata consistenza dei rispettivi parchi veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada.

I paesi candidati all'adesione all'UE non partecipino a tale raccolta di dati.

[3] COM(2011) 144 del 28.3.2011.
[4] COM(2014) 222 del 14.4.2014.

2. ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1. RISPETTO DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

La conformità alle prescrizioni del regolamento sulla trasmissione di dati è generalmente soddisfacente. Tutti gli Stati membri forniscono le serie di dati richieste, con pochi ritardi. Ciò garantisce la produzione di statistiche sul trasporto di merci su strada in Europa attendibili e di elevata qualità.

2.2. METODO DI RACCOLTA DEI DATI UTILIZZATO

Il regolamento fornisce un quadro comune per garantire la raccolta armonizzata di dati e la comparabilità dei risultati. Eurostat raccoglie informazioni sui metodi di raccolta dei dati nazionali (uso di registri, metodologia di campionamento, copertura ecc.) ogni tre anni e le pubblica nel documento *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodologie utilizzate nelle indagini riguardanti il trasporto di merci su strada negli Stati membri e nei paesi candidati).

2.3. ONERI AMMINISTRATIVI

Il regolamento è stato concepito per limitare l'onere gravante sugli Stati membri. Nella maggior parte dei paesi partecipanti all'indagine i processi vigenti soddisfano i requisiti della raccolta dei dati e quindi non è stato necessario adottare misure particolari. Eurostat ha chiesto ai paesi partecipanti all'indagine di fornire informazioni per valutare l'onere gravante sui rispondenti a causa dall'attuazione del regolamento.

Sebbene pochi Stati membri siano stati in grado di valutare tali oneri con precisione, si possono tuttavia trarre le seguenti conclusioni:

- per quanto riguarda la trasmissione regolare di dati, quasi tutti i paesi che hanno risposto ritenevano il carico di lavoro accettabile,
- l'onere della raccolta dei dati varia notevolmente da un paese all'altro, soprattutto a seconda dei sistemi nazionali di raccolta disponibili. I paesi che dispongono di sistemi di raccolta dei dati informatizzati hanno ridotto sia l'onere gravante sui rispondenti sia l'onere di trattamento dei dati. Dalle informazioni fornite risulta quanto segue:
    - il tempo medio necessario ai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo viaggiante durante il periodo d'indagine è stato stimato in 40 minuti circa (con variazioni da 5 minuti a 2 ore);
    - il tempo medio necessario ai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo non viaggiante durante il periodo d'indagine è stato stimato in 7 minuti circa (con variazioni da 3 a 15 minuti);

L'onere relativo allo svolgimento dell'indagine disposto dal regolamento, che grava sia sugli istituti nazionali di statistica sia sui rispondenti, è compensato dal valore aggiunto dei risultati statistici. In particolare:

- Eurostat gestisce i microdati riservati nazionali forniti da ogni Stato membro e raccoglie dati nazionali dettagliati (*D-tables*). Queste tabelle permettono a

ciascun paese partecipante di ottenere informazioni statistiche complete su tutte le operazioni di trasporto di merci su strada effettuate a livello nazionale, comprese quelle effettuate da automezzi pesanti immatricolati in altri paesi dell'UE. L'attuazione del regolamento e il servizio fornito da Eurostat evitano la duplicazione della raccolta dei dati a livello nazionale relativa agli automezzi pesanti stranieri;

- esiste un'elevata richiesta delle statistiche prodotte da parte dei paesi partecipanti, poiché l'indagine si sta rivelando estremamente utile per il monitoraggio del mercato del trasporto di merci su strada in Europa;
- la raccolta e la gestione delle informazioni a livello di microdati significa che i dati potranno essere utilizzati in modo flessibile, tempestivo e senza sforzo supplementare a livello nazionale per soddisfare esigenze strategiche specifiche dell'UE,ad esempio per progetti di relazioni o per valutare obiettivi normativi e politici. A titolo esemplificativo si può citare la produzione di statistiche disaggregate per classe di percorrenza, relative alle corse a vuoto o al cabotaggio.

2.4. RIDUZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E SEMPLIFICAZIONE

La semplificazione e la riduzione dell'onere della raccolta e la comunicazione dei dati si annoverano tra le priorità di Eurostat. Eurostat agisce in base alle osservazioni degli Stati membri, in collaborazione con gli istituti nazionali di statistica:

1. fornendo strumenti (ad esempio WebILSE) per agevolare la comunicazione di dati regionali (NUTS 3) dettagliati;
2. sviluppando la trasmissione automatizzata di microdati nonché strumenti e procedure di convalida per fornire osservazioni agli Stati membri sulla qualità dei dati e su errori specifici per ogni serie di dati;
3. promuovendo e contribuendo a elaborare questionari elettronici e sistemi di comunicazione dei dati online a livello nazionale;
4. tenendo riunioni regolari di esperti nazionali di tutti gli Stati membri per uno scambio di buone pratiche e per discutere della qualità dei dati, di problemi e soluzioni.

2.5. CONVALIDA DEI DATI E QUALITÀ DEI DATI STATISTICI TRASMESSI

2.5.1. Convalida dei microdati e controllo delle serie temporali

La responsabilità della qualità dello svolgimento dell'indagine di merci su strada spetta agli Stati membri; Eurostat invece si occupa di individuare gli errori nei dati trasmessi e di mantenere un sistema informatico altamente efficiente e affidabile per la convalida e il trattamento dei dati. Eurostat trasmette regolarmente agli Stati membri osservazioni su questioni che possono richiedere indagini più approfondite.

I paesi partecipanti compiono ogni ragionevole sforzo per correggere gli errori individuati nei dati. La procedura di convalida di Eurostat prevede varie fasi per convalidare i microdati rilevando errori nei codici utilizzati, errori di formato e valori fuori intervallo. Vengono inoltre eseguiti altri controlli sulle serie temporali relative ai trasporti nazionali, internazionali e totali sia per i dati trimestrali sia per quelli annuali.

- Microdati: per aiutare i paesi partecipanti a produrre serie di dati che siano quanto più possibile esenti da errori, ciascuno di essi riceve una relazione di

convalida dettagliata per ogni insieme di dati trasmessi contenente dettagli a livello di microdati per consentire una correzione più agevole degli errori individuati. Questo metodo si basa su un processo iterativo fino a quando tutti gli errori sono stati corretti. Eurostat inoltre adatta le proprie regole di convalida per rispondere a esigenze mutevoli e per garantire una qualità e una coerenza dei dati del massimo livello.

- Serie temporali: Eurostat ritiene estremamente importante individuare i valori anomali (*outlier*) nelle serie temporali prima di pubblicare i dati in quanto le statistiche relative al trasporto di merci su strada sono utilizzate in varie relazioni della Commissione e per trarre conclusioni sull'evoluzione del mercato del trasporto di merci su strada. Inoltre presta particolare attenzione al fatto che i paesi partecipanti confermino le tendenze quando si osservano variazioni significative. Se necessario si forniscono serie di dati rivisti o spiegazioni sui motivi alla base di forti variazioni delle serie temporali.

In generale tutti i paesi partecipanti rivedono i dati e correggono gli errori individuati.

2.5.2. Valutazione dei risultati mediante il raffronto con altre statistiche

Le statistiche europee relative al trasporto di merci su strada raccolte conformemente al regolamento si basano sul paese d'immatricolazione degli autoveicoli. Ogni paese partecipante raccoglie un campione di spostamenti effettuati sul territorio nazionale e all'estero da automezzi pesanti immatricolati nel paese stesso, ma non raccoglie informazioni riguardanti il trasporto da parte di trasportatori stranieri sul proprio territorio. Poiché nessuna informazione relativa alla stessa operazione è raccolta due volte da differenti paesi, la qualità dei risultati non può essere verificata con controlli incrociati, ma solo utilizzando altre fonti di dati complementari o mediante altre indagini.

L'indagine CAFT è un'indagine che viene eseguita ogni cinque o sei anni alle frontiere svizzere ed è molto diversa rispetto alle indagini conformi al regolamento (UE) n. 70/2012 con le quali presenta scarse sovrapposizioni. Eurostat, partendo da alcune ipotesi, ha confrontato i propri dati regolamentari sul trasporto di merci su strada con i dati ricavati dall'indagine CAFT (Cross-Alpine Freight Transport). Ad eccezione di alcuni valori anomali moderati, dovuti probabilmente alle dimensioni ridotte del campione e al metodo d'indagine, vi è una buona corrispondenza tra le fonti di dati e ciò mette in rilievo la qualità dei dati trasmessi a norma del regolamento. Eurostat intende ripetere quest'esercizio in futuro per garantire la coerenza e la qualità delle statistiche prodotte.

2.6. SUPPORTO METODOLOGICO

Eurostat fornisce costantemente agli Stati membri sostegno tecnico e metodologico per attuare il regolamento e si adopera per mantenere un sistema di informazione di dati e metadati di alta qualità.

Eurostat ha redatto due manuali contenenti orientamenti metodologici per i paesi partecipanti:

- *Road freight transport methodology* (Metodologia per il trasporto di merci su strada) che costituisce la base per la compilazione di statistiche relative al

trasporto di merci su strada negli Stati membri, nei paesi candidati e nei paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA); e

- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodologie utilizzate nelle indagini riguardanti il trasporto di merci su strada negli Stati membri e nei paesi candidati).

Questi manuali sono aggiornati periodicamente per tenere conto degli sviluppi nella raccolta dei dati relativi al trasporto di merci su strada. Le ultime versioni possono essere scaricate dal sito web di Eurostat[5].

[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications

3. RISULTATI STATISTICI

3.1. TENDENZE NEL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA NELL'UE

3.1.1. Evoluzione del trasporto di merci su strada nell'UE

Il trasporto su strada resta la modalità di trasporto di merci più importante. In termini di tonnellate-km, tale modalità rappresenta oltre il 70 % di tutte le modalità di trasporto interno, una quota rimasta relativamente stabile nel corso dell'ultimo decennio. Tuttavia la recente crisi economica ha avuto un impatto significativo sul trasporto di merci su strada in Europa. Nel 2012 le attività di trasporto di merci su strada nell'UE misurate in termini di tonnellate-km hanno registrato una diminuzione del 12 % circa rispetto al picco del 2007.

Il trasporto nazionale effettuato da trasportatori nazionali rappresenta quasi i due terzi del totale del trasporto di merci su strada. Il trasporto nazionale effettuato da trasportatori stranieri rappresenta circa l'1,5 % del totale del trasporto di merci su strada e circa il 2,0 % del totale di quello nazionale. Il tasso di penetrazione del cabotaggio, che misura la quota di trasportatori stranieri nel mercato del trasporto nazionale di merci su strada per conto terzi, era del 2,3 % nel 2012. Tale quota ultimamente ha subito un leggero aumento, in particolare a seguito della revoca delle restrizioni transitorie imposte agli autotrasportatori provenienti dai paesi che hanno aderito all'UE nel 2004 e nel 2007.

La quota dei trasporti internazionali (compreso il trasporto di transito) è aumentata nell'ultimo decennio, passando dal 30 % di tutto il trasporto di merci su strada nel 2004 al 33 % nel 2012, un aumento che riflette l'effetto del mercato unico nell'Unione europea. Circa il 78 % dei trasporti internazionali è effettuato da trasportatori immatricolati in uno dei due paesi tra i quali avviene il trasferimento delle merci. Il restante 22 % è effettuato da trasportatori di un terzo paese europeo nel quadro di operazioni di transito, il segmento di mercato in più rapida crescita nell'ultimo decennio.

Nel 2012, le operazioni "per conto terzi" (trasporto contro corrispettivo) rappresentavano l'85 % di tutti i trasporti di merci su strada, mentre il restante 15 % riguardava le operazioni "per conto proprio".

Tutte le classi di percorrenza sono diminuite tra il 2008 e il 2012, variazione che ha inciso in particolare sulle distanze più brevi e su quelle più lunghe: nel 2012, il trasporto in tonnellate-km per spostamenti inferiori a 150 chilometri è diminuito del 15 % rispetto al 2008, mentre quello per spostamenti oltre 1 000 chilometri è sceso del 14 %. Inoltre il 56 % dei viaggi di merci (in termini di tonnellate-km) supera i 300 chilometri. La politica dei trasporti dell'UE mira a trasferire il 30 % delle operazioni di trasporto su strada, effettuate su queste distanze più lunghe, al trasporto ferroviario e a quello per via navigabile interna entro il 2030 e più del 50 % entro il 2050.

In termini di tonnellate trasportate le categorie di merci maggiormente interessate negli Stati membri sono state i prodotti delle miniere e delle cave (26 % del totale nel 2012), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (14 %), i prodotti alimentari, le bevande e il tabacco (12 %) e i prodotti agricoli (9 %). Le categorie di merci maggiormente interessate in tonnellate-km sono state i prodotti alimentari, le bevande e il tabacco (17 % del totale), i prodotti agricoli (11 %), altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (8 %), i

prodotti chimici (8 %), i minerali metalliferi (8 %), i prodotti in metallo (7 %) e i prodotti in legno (7 %).

3.1.2. Cabotaggio

I servizi di cabotaggio, vale a dire i trasporti nazionali per conto terzi effettuati da trasportatori stranieri, sono ancora una volta in primo piano nell'ambito della politica dei trasporti dell'UE. Le norme vigenti in materia di cabotaggio contenute nel regolamento (CE) n. 1072/2009[6] e la loro adeguatezza regolamentare sono in fase di valutazione. Il lavoro della Commissione in questo settore si basa in gran parte sui dati raccolti in virtù del regolamento (UE) n. 70/2012. Allo stesso tempo il tema del cabotaggio va guadagnando importanza politica in vari Stati membri, come hanno dimostrato le recenti discussioni in seno al gruppo di lavoro sulle statistiche del trasporto di merci su strada. Alcune associazioni professionali ritengono che il livello di cabotaggio sia più elevato di quanto appaia dalle statistiche ufficiali di Eurostat, sebbene non vi sia attualmente alcuna prova statistica a sostegno di tale asserzione.

Nonostante la quota riguardante il cabotaggio sia relativamente piccola rispetto alle operazioni di trasporto su strada in generale, occorre migliorare ulteriormente la qualità delle statistiche pertinenti. Il gruppo di lavoro sulle statistiche del trasporto di merci su strada del 2014 ha concluso che migliorando la qualità generale dell'indagine (aumentando il tasso di risposta, aumentando la qualità dei registri, migliorando il campionamento e gli strumenti di trasmissione di dati ecc.) anche l'accuratezza dei dati relativi al cabotaggio dovrebbe migliorare. Eurostat seguirà gli sviluppi politici in questo settore e riesaminerà la situazione statistica di conseguenza. Eurostat continuerà inoltre a pubblicare dati sul tasso di penetrazione del cabotaggio a sostegno del dibattito.

3.2. PUBBLICAZIONE DEI DATI

3.2.1. Tabelle Eurobase

I dati aggregati sono caricati in Eurobase, la base dati di riferimento di Eurostat, non appena superano i controlli di convalida. Gli utenti possono così ottenere tabelle statistiche dettagliate a norma del regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione, relativo alla diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada, sulla base dei dati trasmessi a norma del regolamento (UE) n. 70/2012, per il periodo dal 1999 in poi. La serie di metadati disponibili in Eurobase viene periodicamente aggiornata per tenere conto degli ultimi sviluppi metodologici nei vari paesi partecipanti.

3.2.2. Pubblicazioni

Eurostat produce anche articoli nella serie *Statistics Explained*, sui seguenti argomenti (cfr. link correlati):

- General trends in road freight transport
- Road freight transport by vehicle characteristics
- Road freight transport by journey characteristics
- Road freight transport by type of goods

[6] GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

- Road freight transport statistics – cabotage

Questi articoli sono aggiornati annualmente, ogni volta che la raccolta dei dati è conclusa per un dato anno di riferimento.

4. PROPOSTE DI ULTERIORI SVILUPPI

4.1. NUOVE SFIDE

Proseguiranno gli sforzi per ridurre da un lato l'onere che grava sui rispondenti e aumentare dall'altro il tasso di risposta e la qualità dei dati.

Eurostat e gli Stati membri hanno già individuato diversi nuovi campi di azione, per esempio:

- sviluppare gli attuali meccanismi di trasmissione dei dati per consentire ai rispondenti di fornire più dati di qualità superiore, riducendo nel contempo l'onere e i costi di trasmissione: alcuni paesi partecipanti hanno già iniziato ad introdurre nuovi standard, come il formato XML, per permettere un invio più rapido dei dati aumentandone al contempo la coerenza e l'attendibilità;
- utilizzare sistemi di telepedaggio per integrare e confrontare i risultati dell'indagine e migliorare la qualità dei dati;
- sfruttare ulteriormente i dati disponibili per la creazione di modelli di traffico e la definizione di parametri utili per la modellizzazione e la politica dei trasporti, per esempio i fattori medi di carico per ciascun tipo di trasporto o la classe di percorrenza;
- rendere i risultati dell'indagine più utili ai fini della valutazione dell'apertura del mercato, dell'efficienza dei trasporti, delle tendenze del mercato dei trasporti su strada e della ripartizione modale;
- rendere i risultati più utili ai fini della produzione di statistiche più dettagliate sulle emissioni di gas a effetto serra causate dai trasporti su strada.

4.2. PROPOSTE DI SVILUPPO DELLA BASE GIURIDICA

Sebbene il regolamento (UE) n. 70/2012 fornisca una base giuridica adeguata per valutare l'attuale mercato del trasporto di merci su strada, sono stati individuati modi di affrontare le nuove esigenze di dati derivanti dall'evoluzione delle politiche senza aumentare in misura significativa l'onere di trasmissione. Tutto ciò potrà essere discusso con gli Stati membri nelle future riunioni del gruppo di lavoro.

Tra i possibili temi si possono elencare i seguenti:

- una raccolta di dati sul consumo di energia nell'ambito dei trasporti di merci su strada: una raccolta di dati di questo tipo, già effettuata da alcuni Stati membri, potrebbe essere inizialmente introdotta su base volontaria e a un livello aggregato (su base annua); essa consentirebbe una valutazione più precisa dell'impatto dei trasporti di merci su strada sulla produzione di emissioni di gas a effetto serra;
- raccolta obbligatoria di dati relativi ai "viaggi a vuoto": a norma del regolamento tale raccolta è attualmente facoltativa e non tutti i paesi riferiscono il chilometraggio degli autoveicoli vuoti; rendendola obbligatoria sarebbe possibile

valutare meglio l'efficienza energetica e l'efficienza operativa del settore del trasporto di merci su strada dell'UE.

5. CONCLUSIONI

L'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 ha avuto un impatto assai positivo, consentendo una rapida produzione di risultati comparabili e di alta qualità.

Eurostat si sta adoperando per aiutare gli Stati membri ad attuare il regolamento e produrre statistiche di qualità elevata. Ha sviluppato un sistema d'informazione e ha introdotto metodi di comunicazione che minimizzano l'onere della gestione che grava sui paesi partecipanti. Eurostat adatta costantemente le regole di convalida per renderle più pratiche ed efficienti ai fini del controllo e dell'elaborazione dei dati, aiutando così gli Stati membri a ridurre l'onere che grava sia sui rispondenti sia sulle amministrazioni.

Il regolamento si è dimostrato indispensabile per produrre statistiche relative ai trasporti su strada a livello nazionale e dell'UE evitando inutili duplicazioni. Le statistiche sono utilizzate regolarmente per seguire e valutare le politiche in materia di trasporti di merci su strada a livello nazionale e dell'UE. La pubblicazione dei dati ne ha aumentato la visibilità e ha incrementato la redditività delle risorse investite.