COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.1.2024
COM(2024) 9 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

1 INTRODUZIONE

1.1 SCOPO DELLA RELAZIONE

L'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] specifica che 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 e sugli sviluppi futuri. La presente relazione è la quarta che ottempera a tale disposizione.

La prima sezione della presente relazione delinea gli antecedenti, il contesto politico e l'ambito di applicazione di tale regolamento. La seconda sezione descrive l'applicazione del regolamento da parte degli Stati membri e della Commissione (Eurostat), gli oneri e i costi per gli Stati membri relativi alla raccolta dei dati, i problemi legati a tale raccolta, alla relativa metodologia e alla qualità dei dati, e infine descrive i vari mezzi di pubblicazione delle statistiche relative ai trasporti di merci su strada. Le ultime due sezioni fanno riferimento a possibili sviluppi futuri delle statistiche relative ai trasporti di merci su strada e presentano le conclusioni principali della 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, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada[2] e segna un progresso nello sviluppo delle statistiche sui trasporti nell'UE: esso fornisce la base giuridica per la raccolta di una vasta gamma di dati relativi ai trasporti di merci su strada.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 fornisce 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 informazioni sono necessarie 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 dall'affidabilità dei dati, tabelle statistiche contenenti diverse combinazioni di variabili.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è concepito in modo da ridurre al minimo gli oneri per le imprese di trasporti. La raccolta dei dati si basa su un'indagine a campione e 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 al di sotto di determinate soglie[3]. Ciò tuttavia potrebbe impedire la comparabilità tra Stati membri e la combinazione con informazioni provenienti da altre fonti di dati.

[1] GU L 32 del 3.2.2012, pag. 1.
[2] GU L 163 del 6.6.1998, pag. 1.
[3] A norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 70/2012 ogni Stato membro ha la facoltà di escludere gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui carico utile, o il peso massimo autorizzato, sia inferiore a un 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.

Le tabelle relative alle statistiche sui trasporti di merci su strada che Eurostat deve diffondere sono definite nel regolamento (UE) n. 202/2010, del 10 marzo 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 6/2003 relativo alla diffusione delle statistiche sui trasporti di merci su strada[4].

1.3 CONTESTO POLITICO

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

Il Green Deal europeo[5] è una strategia di crescita che mira a rendere più sostenibile l'economia dell'Unione europea, trasformando le sfide ambientali e climatiche in opportunità in tutti gli ambiti di intervento e rendendo la transizione giusta e inclusiva per tutti. Per conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. Le azioni prioritarie per il passaggio a una mobilità sostenibile e intelligente comprendono:

- la promozione del trasporto multimodale;
- il sostegno alla diffusione di soluzioni di mobilità connessa e automatizzata in tutte le modalità di trasporto;
- la migliore gestione dei costi esterni delle attività di trasporto attraverso la fissazione dei prezzi;
- l'aumento della produzione e della diffusione di combustibili alternativi sostenibili per il trasporto e
- la riduzione dell'inquinamento causato dai trasporti, in particolare nelle città.

Nel dicembre 2020 la Commissione ha presentato la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro"[6], che delinea le misure previste per trasformare il sistema dei trasporti dell'UE secondo le ambizioni del Green Deal europeo. La strategia per la mobilità persegue la visione di una mobilità sostenibile, economicamente accessibile, inclusiva, intelligente, resiliente e competitiva e richiede una trasformazione radicale del settore dei trasporti. Ciò si traduce in tre approcci che dovrebbero essere applicati a tutte le modalità di trasporto:

- il primo consiste nel ridurre la dipendenza dai combustibili fossili sostituendo i parchi veicoli esistenti con veicoli a basse e a zero emissioni e aumentando l'uso di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- il secondo consiste nell'aumentare l'uso di modalità di trasporto meno inquinanti e nel trasferire una parte sostanziale del trasporto interno di merci su strada (75 %) su ferrovia o sulle vie navigabili interne;
- il terzo consiste nell'internalizzare i costi esterni. La strategia per la mobilità è accompagnata da un piano d'azione che elenca 82 iniziative in 10 settori d'azione chiave con misure concrete da adottare.

I dati raccolti a norma del regolamento (UE) n. 70/2012 sono importanti non solo per i responsabili decisionali, ma anche per le organizzazioni professionali, le imprese di trasporto, i ricercatori e gli esperti che producono simulazioni nell'ambito dei trasporti su strada. I risultati dell'indagine sono fondamentali per il monitoraggio del mercato del trasporto di merci su strada nell'UE e sono regolarmente utilizzati come riferimento nelle comunicazioni della Commissione, nei documenti di lavoro dei servizi della Commissione e nelle valutazioni d'impatto. Una conoscenza approfondita del

[4] GU L 61 del 11.3.2010, pag. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

mercato contribuisce a migliorare la competitività delle imprese operanti nel settore. Il regolamento prevede la produzione di statistiche che possono essere utilizzate anche per valutare le possibilità di trasferimento dal trasporto di merci su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente. La serie di dati relativa alla quota di merci intermodale è importante per il futuro.

1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 si applica direttamente nella sua interezza a tutti gli Stati membri i quali, in forza dell'articolo 5, devono trasmettere i dati trimestralmente. Tuttavia l'anzidetto regolamento, in forza dell'articolo 1, paragrafo 3, non si applica a Malta a condizione che il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci immatricolati a Malta e autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada non superi le 400 unità. A tal fine, Malta comunica annualmente a Eurostat il numero di veicoli autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada. Questo deve avvenire al massimo entro la fine del mese di marzo successivo all'anno a cui si riferisce il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci.

Anche la Norvegia e la Svizzera forniscono tali dati. Per quanto riguarda i paesi candidati, il Montenegro e la Macedonia del Nord forniscono tali dati rispettivamente dal 2016 e dal 2020. L'Albania sta attualmente adottando le misure necessarie per elaborare e svolgere l'indagine sui trasporti di merci su strada. Eurostat coglie ogni opportunità per incoraggiare i paesi candidati e potenziali candidati a elaborare e svolgere indagini sui trasporti di merci su strada, in modo da conformarsi alla legislazione dell'UE in materia di statistiche.

2 SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 70/2012

2.1 OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

Tutti gli Stati membri rispettano in grado elevato gli obblighi di fornitura dei dati di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 e forniscono i set di dati richiesti, con ritardi solo in un numero ridotto di casi, principalmente dovuti all'aggiornamento dei sistemi informatici e all'avvicendamento del personale. Ciò consente la produzione di statistiche affidabili, tempestive e di alta qualità sui trasporti di merci su strada in Europa.

2.2 METODI UTILIZZATI DAGLI STATI MEMBRI PER RACCOGLIERE DATI

Le disposizioni metodologiche di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 forniscono il quadro per la raccolta di microdati ben definiti da parte degli Stati membri in base alle indagini nazionali.

Eurostat raccoglie informazioni sui metodi nazionali di raccolta dei dati (uso di registri, metodologia di campionamento, copertura ecc.) e le pubblica nel documento intitolato *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*[7].

Inoltre, i paesi dichiaranti aggiornano annualmente i propri file di metadati nazionali nel modello "struttura dei metadati Euro SDMX". Questi file di metadati contengono una presentazione statistica dei trasporti di merci su strada, informazioni sulla legislazione nazionale pertinente, sulla politica di

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (disponibile solo in EN).

diffusione, sulla qualità dei dati, sugli aggiornamenti metodologici, sulle indagini e sull'elaborazione statistica dei dati[8].

2.3 ONERI E COSTI PER GLI STATI MEMBRI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è concepito in modo da limitare quanto più possibile gli oneri per gli Stati membri. La maggior parte degli Stati membri non è tenuta ad adottare misure supplementari in quanto le procedure esistenti sono sufficienti ad adempiere alle prescrizioni del regolamento in materia di raccolta dei dati.

Secondo le informazioni riferite nei file di metadati nazionali, la grande maggioranza dei paesi dichiaranti ritiene accettabile il carico di lavoro necessario per la fornitura dei dati. Per quanto riguarda gli oneri e i costi della raccolta dei dati le differenze tra i vari paesi sono considerevoli e dipendono dalle dimensioni del campione utilizzato, che varia da paese a paese, e dai sistemi nazionali di compilazione dei dati. Il tempo medio impiegato dai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo attivo nel trasporto durante il periodo d'indagine è stato stimato dalla maggior parte dei paesi in circa 30-45 minuti. Alcuni paesi segnalano tempi medi compresi tra 20 e 30 minuti.

La Commissione contribuisce agli sforzi degli Stati membri per produrre statistiche nazionali sui trasporti di merci su strada. Eurostat gestisce i microdati nazionali e compila statistiche (tabelle D) relative alle attività di trasporto svolte in ciascun paese da veicoli immatricolati in altri paesi. Tali statistiche sono rinviate alle autorità statistiche nazionali, affinché ottengano 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 e possano così produrre statistiche nazionali complete. L'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 e le tabelle D fornite dalla Commissione risparmiano ai paesi lo sforzo di raccogliere dati sulle prestazioni degli autocarri esteri sul loro territorio svolgendo apposite indagini nazionali. Il costo e gli oneri generati dalla raccolta dei dati sono pertanto più che compensati dai vantaggi delle risultanti statistiche.

Inoltre la raccolta e la gestione di informazioni a livello di microdati offrono a Eurostat la flessibilità necessaria per soddisfare le esigenze degli utenti per quanto riguarda le informazioni statistiche, senza ritardi e senza ulteriori sforzi a livello nazionale. La diffusione di statistiche relative ai trasporti di merci su strada da parte di Eurostat e la successiva pubblicazione delle tabelle D da parte degli Stati membri avvengono in conformità delle disposizioni del regolamento (UE) n. 202/2010.

2.4 RIDUZIONE E SEMPLIFICAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI

La riduzione e la semplificazione degli oneri amministrativi sono un obiettivo permanente per la Commissione. In collaborazione con gli istituti nazionali di statistica, Eurostat attua azioni specifiche per ridurre gli oneri nazionali di raccolta e trasmissione dei dati. Tra le azioni in questione si annoverano le seguenti:

1. lo sviluppo di strumenti per facilitare la comunicazione di dati regionali dettagliati (ad esempio tabelle di corrispondenza tra codici postali e codici di livello NUTS 3[9] al fine di utilizzare informazioni originariamente codificate solo secondo il codice postale);

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponibile solo in EN).

[9] Classificazione comune delle unità territoriali per la statistica; https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (disponibile solo in EN, FR, DE).

2. strumenti di convalida delle serie di dati recentemente elaborati, che consentono ai paesi dichiaranti di convalidare i propri dati prima di trasmetterli ufficialmente a Eurostat e di fornire un riscontro su errori specifici per ciascuna serie di dati;
3. riunioni periodiche di esperti degli Stati membri, dei paesi dell'EFTA, dei paesi candidati e potenziali candidati (nel gruppo di esperti sulle statistiche relative ai trasporti di merci su strada e nelle task force della Commissione, se necessario) per scambiare buone pratiche e discutere di qualità dei dati, di questioni metodologiche e progressi futuri.

Per ridurre l'onere per i rispondenti, diversi Stati membri hanno comunicato i dati utilizzando questionari elettronici, fogli di lavoro elettronici Excel o applicazioni mobili per il trasporto anziché documenti cartacei. Si prevede che un maggior numero di paesi applichi metodi simili nel prossimo futuro.

2.5 CONVALIDA DEI DATI E QUALITÀ DEI DATI STATISTICI RICEVUTI

La raccolta e la trasmissione dei dati sono di competenza degli Stati membri, ma Eurostat adotta tutte le misure necessarie a rilevare errori nei dati ricevuti e mantiene un sistema informatico per la convalida di tali dati e il loro trattamento. Dal 2022 Eurostat sviluppa un sistema informatico avanzato e più solido, due componenti del quale sono state perfezionate, ossia nuovi strumenti di convalida dei dati che sono stati implementati a gennaio 2023 e un potente software (Statistical Analysis Systems — SAS) per il trattamento di microdati e metadati. Il nuovo sistema informatico sarà pienamente sviluppato entro dicembre 2023 e migliorerà il livello dei controlli di qualità effettuati. Questo sistema aggiornato di convalida e trattamento dei dati andrà a beneficio della raccolta di dati relativi ai trasporti di merci su strada.

Nel complesso, la qualità dei dati ricevuti dagli Stati membri è molto buona; tutti gli Stati membri rivedono i dati in caso di individuazione di errori. Eurostat applica un processo di convalida dettagliato ai microdati trimestrali e controlli delle serie temporali ai dati trimestrali e annuali sui trasporti di merci.

- Convalida dei microdati: gli Stati membri trasmettono a Eurostat le serie di dati tramite il portale EDAMIS e in file compatibili con lo standard SDMX (Statistical Data and Metadata eXchange). Alle serie di dati ricevute è quindi applicato un solido processo di convalida in tre fasi.
    - In primo luogo, lo strumento STRUVAL (STRUctural VALidation) convalida ciascuna serie di dati in termini di formato, completezza dei campi obbligatori e correttezza della struttura e dei codici utilizzati.
    - In secondo luogo, lo strumento CONVAL (CONtent VALidation) convalida il contenuto di ciascuna serie di dati sulla base di regole predefinite. Per ciascuna serie di dati trasmessa, gli Stati membri dichiaranti ricevono una relazione di convalida che contiene informazioni dettagliate che facilitano la correzione di eventuali errori. Eurostat aggiorna costantemente le regole di convalida applicate per adattarle all'evoluzione delle esigenze e garantire la produzione di statistiche di alta qualità.
    - In terzo luogo, è applicata un'altra serie di regole di convalida nel sistema di gestione dei dati informatici, in cui i dati devono essere corretti al 99,5 % prima di poter essere archiviati in una banca dati per ulteriori trattamenti.
- Controlli delle serie temporali: la Commissione ritiene che sia importante individuare i valori anomali (*outliers*) nelle serie temporali prima di pubblicare i dati. Eurostat effettua perciò controlli delle serie temporali sia sui dati trimestrali sia su quelli annuali. È importante che i paesi

dichiaranti confermino le tendenze qualora si osservino ampie variazioni; all'occorrenza essi trasmettono serie di dati rivedute o delucidazioni sulle ragioni alla base delle variazioni significative delle serie temporali. Tali spiegazioni sono elencate nel documento *Country and table specific notes*[10].

2.6 SOSTEGNO METODOLOGICO AGLI STATI MEMBRI

Eurostat fornisce costantemente sostegno metodologico e tecnico agli Stati membri e mantiene un sistema informatico affidabile di dati e metadati per la produzione di statistiche sui trasporti di merci su strada.

Ha inoltre prodotto due manuali di riferimento per l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*[11], che delinea la base metodologica per la compilazione di statistiche relative ai trasporti di merci su strada negli Stati membri, nei paesi dell'EFTA e nei paesi candidati e potenziali candidati;
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*, che presenta gli aspetti metodologici delle indagini relative ai trasporti di merci su strada condotte nei paesi dichiaranti.

2.7 DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI

2.7.1 Tabelle di diffusione di Eurostat

I dati aggregati basati sui microdati raccolti a norma del regolamento (UE) n. 70/2012 sono pubblicati nella banca dati a fini di diffusione di Eurostat[12]. Gli utenti possono ottenere tabelle statistiche dettagliate prodotte in conformità delle disposizioni del regolamento (UE) n. 202/2010 della Commissione. Esistono 43 tabelle relative ai trasporti di merci su strada integrate da un unico file di metadati europei e da diversi file di metadati nazionali.

Nel 2022 Eurostat ha diffuso una nuova tabella relativa alle prestazioni dei trasporti di merci su strada territorializzate (in tonnellate-chilometro), definite come prestazioni in un territorio nazionale indipendenti dal paese di immatricolazione del trasportatore. Per calcolare la serie relativa alle prestazioni dei trasporti territorializzate, si scompongono le prestazioni dei trasporti su strada internazionali, dichiarate da ciascuno Stato membro, in prestazioni avvenute in ciascuno degli altri Stati membri dell'UE. La ridistribuzione dei dati sulle prestazioni dei trasporti fra gli altri Stati membri comporta la modellizzazione del probabile itinerario di viaggio e la sua proiezione sulla rete stradale dell'UE. Eurostat esegue questo calcolo con l'ausilio di una matrice delle distanze. La nuova tabella presenta le prestazioni dei trasporti totali, nazionali, internazionali e di cabotaggio per ciascuno Stato membro dell'UE, per l'UE-27 nel suo complesso, per la Norvegia e per la Svizzera. I dati nazionali e di cabotaggio utilizzati per la produzione di tale tabella sono quelli raccolti a norma del regolamento (UE) n. 70/2012.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (disponibile solo in EN).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (disponibile solo in EN).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponibile solo in EN, FR, DE).

2.7.2 Pubblicazioni

Eurostat elabora schede per la serie *Statistics Explained* relative ai trasporti di merci su strada, che contengono un'analisi dei dati destinata ai media e al pubblico e riguardano i seguenti argomenti:

- tendenze generali nei trasporti di merci su strada[13];
- trasporti di merci su strada secondo le caratteristiche del veicolo[14];
- trasporti di merci su strada secondo le caratteristiche di viaggio[15];
- trasporti di merci su strada secondo il tipo di merci[16];
- trasporti di merci su strada - cabotaggio[17].

Queste schede sono state aggiornate annualmente (ad eccezione della scheda sul cabotaggio, che è stata aggiornata ogni due anni fino al 2022, ma sarà aggiornata annualmente a partire dal 2023). Le schede sono aggiornate quando è stata completata la raccolta dei dati per un determinato anno di riferimento.

2.7.3 Dati anonimizzati

Conformemente al regolamento (UE) n. 557/2013 della Commissione[18], i microdati relativi ai trasporti di merci su strada sono resi anonimi e messi a disposizione degli enti di ricerca a fini scientifici. La Commissione (Eurostat) riceve le richieste di dati anonimizzati, l'accesso ai quali è concesso previa approvazione congiunta della Commissione (Eurostat) e delle autorità statistiche nazionali. Nel 2021, nel 2022 e nei primi otto mesi del 2023 sette diversi enti di ricerca hanno ottenuto l'accesso a dati resi anonimi dell'indagine europea sui trasporti di merci su strada.

2.7.4 Altri mezzi di diffusione

I dati relativi ai trasporti di merci su strada sono diffusi anche nelle notizie di Eurostat mediante estrazioni di dati specifiche per gli utenti (ad esempio, *Increase in road freight transport as of 2021*[19]) e in altre pubblicazioni di Eurostat (ad esempio, *Key figures on European transport*[20], *Key figures on the EU in the world*[21], *Eurostat regional yearbook*[22] e *Key figures on the European food chain*[23]). I dati sono diffusi anche nelle pubblicazioni di altre direzioni generali della Commissione, in particolare quelle della direzione generale della Mobilità e dei trasporti (ad esempio *Statistical*

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponibile solo in EN).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponibile solo in EN).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponibile solo in EN).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponibile solo in EN).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponibile solo in EN).
[18] 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 (GU L 164 del 18.6.2013, pag. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (disponibile solo in EN).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (disponibile solo in EN).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (disponibile solo in EN).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (disponibile solo in EN).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (disponibile solo in EN).

pocketbook[24]). Tutti i dati inclusi in estrazioni e nelle pubblicazioni specifiche sono pubblicati anche nella banca dati a fini di diffusione di Eurostat.

3 ULTERIORE SVILUPPO DELLE STATISTICHE SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA

Il Green Deal europeo, che mira a rendere l'UE climaticamente neutra entro il 2050, comprende una serie di politiche trasformative in vari settori economici, compreso quello dei trasporti. Le statistiche relative ai trasporti di merci su strada possono contribuire a definire e monitorare obiettivi strategici: i dati sui volumi di merci trasportate, sui chilometri percorsi, sulle attrezzature e sulle infrastrutture del trasporto su strada servono a questo scopo. Il settore dei trasporti di merci su strada è particolarmente significativo in quanto rappresenta la quota maggiore dei trasporti terrestri di merci dell'UE (il 77,3 % nel 2021 in termini di tonnellate-chilometro)[25].

Durante le riunioni del gruppo di esperti sulle statistiche relative ai trasporti di merci su strada della Commissione, Eurostat, gli Stati membri, i paesi EFTA, i paesi candidati e potenziali candidati discutono della necessità di dati, delle modalità per migliorare le statistiche relative ai trasporti di merci su strada e di quelle per ridurre ulteriormente l'onere della raccolta dei dati.

Una discussione avviata nel 2018 riguarda le statistiche future sui trasporti con veicoli commerciali leggeri, i quali, sebbene non trasportino carichi molto pesanti, percorrono un numero elevato di chilometri in zone urbane e pertanto contribuiscono in modo significativo alle emissioni e alla congestione; si può inoltre osservare che tali veicoli sono sempre più utilizzati anche nei viaggi interurbani e internazionali. La necessità di dati sui veicoli commerciali leggeri sta diventando importante per molti paesi poiché essi sono inseriti nell'ambito di applicazione della politica dei trasporti dell'UE e dei relativi atti giuridici. Parte dei dati relativi a questi veicoli possono essere ricavati dai registri relativi al controllo tecnico che raccolgono informazioni sul tipo di motore, sulla classe di peso, sul tipo di carburante del veicolo e sulla sua tecnologia di controllo delle emissioni.

Nel 2018 è stata creata una task force dedicata al trasporto con veicoli commerciali leggeri per discutere una metodologia per la raccolta dei dati, comprendente definizioni, soglie, fonti di dati e variabili. Nel 2022 la task force ha prodotto un documento metodologico insieme alle opzioni per potenziali questionari da utilizzare per una raccolta di dati pertinenti. La metodologia proposta è in sperimentazione in diversi Stati membri nel contesto delle sovvenzioni Eurostat del 2022. Quando i risultati dei progetti finanziati con le sovvenzioni saranno disponibili, il gruppo perfezionerà la metodologia proposta.

In occasione di una consultazione scritta, svolta nel 2022, i paesi dichiaranti sono stati invitati a fornire il loro contributo in merito ai potenziali miglioramenti e alle nuove variabili nella raccolta dei dati relativi ai trasporti di merci su strada. Il loro contributo ha riguardato:

- l'armonizzazione delle categorie di veicoli da sottoporre a indagine per la raccolta dei dati a norma del regolamento (UE) n. 70/2012;
- una nuova variabile relativa al tipo di carburante;

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (disponibile solo in EN).

[25] Fonte: tabella Eurostat *Modal split of inland freight transport*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (disponibile solo in EN, FR, DE).

- la potenziale eliminazione della variabile facoltativa A1.1 ("possibilità di impiegare il veicolo per effettuare trasporti combinati");
- la proposta di comunicare la variabile facoltativa A1.6, riguardante le categorie NACE, a livello di due cifre anziché di quattro cifre;
- una nuova variabile facoltativa relativa alla classe di emissione dei veicoli a motore.

Questi punti sono stati discussi nel corso della riunione del 2022 del gruppo di esperti sulle statistiche relative ai trasporti di merci su strada della Commissione e sarà dato loro seguito nelle future riunioni del gruppo.

4 CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti con l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada restano positivi. Gli Stati membri rispettano gli obblighi in materia di fornitura dei dati e le risorse assegnate a livello nazionale e della Commissione consentono di produrre risultati di alta qualità. La Commissione sostiene gli Stati membri nell'attuazione del regolamento (UE) n. 70/2012 e incoraggia i paesi candidati e potenziali candidati a progettare e svolgere indagini sui trasporti di merci su strada. La Commissione ha aggiornato il proprio sistema informatico per la convalida e il trattamento dei microdati trasmessi e ha ampliato la diffusione delle statistiche relative ai trasporti di merci su strada. Il gruppo di esperti sulle statistiche relative ai trasporti di merci su strada della Commissione rimane l'organo in cui si discute attivamente dell'applicazione del regolamento e dei suoi potenziali miglioramenti.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 rimane uno strumento efficace ed efficiente per la produzione di statistiche relative ai trasporti di merci su strada affidabili e comparabili a livello nazionale e dell'UE, evitando così inutili duplicazioni. Le statistiche prodotte sono diffuse sotto forma di tabelle nella banca dati a fini di diffusione e nelle pubblicazioni di Eurostat, sotto forma di serie di dati resi anonimi e di estrazioni specifiche. Le statistiche relative ai trasporti di merci su strada sono preziose per l'elaborazione e la valutazione delle politiche e per il monitoraggio del mercato dell'autotrasporto di merci su strada nell'UE.