COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.12.2020
COM(2020) 821 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione del regolamento (UE) 2018/974 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018 relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELLA RELAZIONE

La Commissione ha l'obbligo di riferire in merito all'applicazione del regolamento (UE) 2018/974 relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne ("il regolamento"). Il calendario specifico di cui all'articolo 9 del regolamento prevede che la Commissione presenti una relazione entro il 31 dicembre 2020 e successivamente ogni cinque anni; la presente relazione ha lo scopo di adempiere tale obbligo.

Essa delinea gli antecedenti, il contesto politico e il campo di applicazione della normativa, discutendo altresì le questioni relative alla sua applicazione; la sezione finale descrive i possibili sviluppi futuri e presenta le conclusioni.

1.2. ANTECEDENTI DEL QUADRO GIURIDICO

Il regolamento era finalizzato a fornire alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE, ai governi nazionali e al pubblico dati statistici comparabili, affidabili, armonizzati, regolari ed esaustivi sull'evoluzione dei trasporti di merci per vie navigabili interne all'interno dell'UE.

Il regolamento (CE) n. 1365/2006[1] ha subito numerose e sostanziali modificazioni ed è stato pertanto codificato e abrogato dal regolamento (UE) 2018/974 per renderlo più chiaro e semplice. Rimane in vigore solo il regolamento (CE) n. 425/2007 della Commissione[2].

1.3. CONTESTO POLITICO

Rispetto ad altri modi di trasporto, che spesso fanno fronte a problemi di congestione e di capacità, i trasporti per vie navigabili interne sono affidabili ed efficienti sul piano energetico e presentano un notevole potenziale per un uso più esteso.

Le vie navigabili interne costituiscono un'alternativa al trasporto su strada sia competitiva sia, in particolare, rispettosa dell'ambiente in termini di consumo di energia e di emissioni sonore. Le vie navigabili interne forniscono inoltre elevati livelli di sicurezza, in particolare per il trasporto di merci pericolose, e infine riducono l'onere gravante sulle reti stradali congestionate nelle regioni densamente popolate.

Si tratta di un settore molto importante per la politica dei trasporti; 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 10 obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse. L'attuale politica in materia di navigazione interna per il periodo 2014-2020 è integrata nel piano del programma di azione Naiades II[4]. Al fine di assolvere i compiti previsti nel contesto dei successivi programmi Naiades e della politica comune dei trasporti dell'UE, le statistiche europee sulle vie navigabili interne sono utilizzate per definire, monitorare e valutare le politiche dei trasporti e altre politiche, come quelle relative al funzionamento del mercato interno. Lo sviluppo della politica comune dei

[1] Regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne e recante abrogazione della direttiva 80/1119/CEE del Consiglio (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 1).

[2] Regolamento (CE) n. 425/2007 della Commissione, del 19 aprile 2007, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne (GU L 103 del 20.4.2007, pag. 26).

[3] COM(2011) 144 final.

[4] https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (disponibile solo in inglese).

trasporti dell'UE richiede una conoscenza approfondita dell'entità del trasporto di merci per vie navigabili interne e delle modalità di cambiamento del modo di trasporto in questione. I dati rilevati contribuiscono inoltre a promuovere il trasporto per vie navigabili interne e allo stesso tempo a integrare questo modo di trasporto nella catena logistica intermodale.

Il Green Deal europeo[5] è la nuova strategia di crescita che mira a rendere 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. La comunicazione sul Green Deal europeo chiede una riduzione del 90 % delle emissioni prodotte dai trasporti 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 tutti i modi di trasporto;
- una 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 i trasporti;
- la riduzione dell'inquinamento causato dai trasporti, in particolare nelle città.

Al fine di promuovere il trasporto multimodale, il Green Deal europeo chiede che il 75 % dei trasporti sia trasferito dalla strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne. Per conseguire tale obiettivo la Commissione europea proporrà misure volte ad aumentare la capacità della navigazione interna a partire dal 2021.

1.4. COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne si applica direttamente e integralmente a tutti gli Stati membri e non deve essere recepito nell'ordinamento nazionale. Poiché non tutti gli Stati membri utilizzano i trasporti per vie navigabili interne, il regolamento riguarda tuttavia solo i paesi in cui il modo di trasporto in questione è utilizzato.

Il regolamento fissa una soglia oltre la quale gli Stati membri sono tenuti a fornire i dati: l'obbligo si applica a tutti quelli in cui il volume totale delle merci trasportate annualmente per vie navigabili interne è superiore a un milione di tonnellate. Attualmente 12 Stati membri sono tenuti a trasmettere i dati: Belgio, Bulgaria, Germania, Francia, Croazia, Lussemburgo, Ungheria, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Romania e Slovacchia.

A norma del regolamento, i paesi nei quali si supera la soglia di un milione di tonnellate, ma non si registra traffico internazionale o in transito, sono tenuti a fornire solo una serie di dati annuale ridotta (allegato V, tabella V1, del regolamento). Al momento ciò non si applica ad alcuno Stato membro.

Attualmente cinque Stati membri forniscono dati su base volontaria: Cechia, Italia, Lituania, Finlandia e Svezia. La Cechia comunica tutti i dati richiesti pur essendo al di sotto della soglia stabilita dal regolamento. Gli altri quattro paesi forniscono una serie di dati annuale ridotta (allegato V, tabella V1).

[5] COM(2019) 640 final.

Belgio, Cechia, Lussemburgo, Ungheria, Paesi Bassi e Romania forniscono anche dati sul traffico di imbarcazioni (allegato II, tabella II2 facoltativa).

Al di fuori dell'Unione europea, anche la Serbia, un paese candidato, fornisce dati trimestrali su base volontaria.

Dal 1º febbraio 2020, quando il Regno Unito ha lasciato l'Unione europea, Eurostat ha aggiunto alle proprie serie di dati il nuovo aggregato "Unione europea - 27 paesi (dal 2020)" che esclude tale paese. Durante il periodo transitorio, fino alla fine del 2020, il Regno Unito continua a trasmettere i dati a Eurostat. I dati trasmessi sono messi a disposizione degli utenti.

2. SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1. OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

L'osservanza degli obblighi di fornitura dei dati sanciti dal regolamento è molto buona. Tutti gli Stati membri forniscono le serie di dati richieste e solo in alcuni casi sono stati osservati ritardi. L'elevato livello di osservanza fa sì che le statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne in Europa sono affidabili e di alta qualità.

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

Le procedure di rilevazione e compilazione dei dati differiscono tra i paesi dichiaranti ma seguono un tradizionale flusso di informazioni dal basso verso l'alto. I fornitori di dati variano da un paese all'altro, ma nella maggior parte dei casi le fonti di dati sono le autorità portuali. I paesi completano i loro dati con informazioni ricevute da un'ampia gamma di fonti, tra cui uffici doganali, paesi vicini, operatori privati, imprese e agenzie. Tra i paesi dichiaranti, nove utilizzano dati ottenuti dal proprio servizio d'informazione fluviale o da altri sistemi analoghi.

La maggior parte delle autorità nazionali competenti effettua controlli di convalida prima di inviare le informazioni a Eurostat, utilizzando procedure di controllo sviluppate internamente. Le norme in materia di convalida riguardano molti aspetti della procedura, compresi il formato dei dati, la codifica, la coerenza interna di ciascuna serie di dati, la coerenza tra serie di dati e variabili differenti e la coerenza tra le serie temporali.

Tutti i paesi dichiaranti utilizzano direttamente o indirettamente i dati rilevati a livello nazionale a fini strategici o di diffusione.

2.3. COSTI E ONERI PER GLI STATI MEMBRI

Eurostat cerca costantemente di ridurre e semplificare gli oneri e riceve regolarmente riscontri dagli Stati membri al riguardo. In collaborazione con gli istituti nazionali di statistica, Eurostat applica misure specifiche per ridurre gli oneri di rilevazione e trasmissione dei dati. Tra queste rientrano:

1. lo sviluppo di una matrice delle distanze per facilitare la trasmissione;
2. lo sviluppo di strumenti e procedure automatizzati di trasmissione e di convalida per fornire riscontri agli Stati membri sulla qualità dei dati e su errori specifici per ogni serie di dati;
3. l'organizzazione di riunioni periodiche di esperti nazionali degli Stati membri, dei paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), dei paesi candidati e

potenziali candidati (ossia il gruppo di esperti sulle statistiche sui trasporti per vie navigabili interne e le task force) per condividere le buone pratiche e discutere di qualità dei dati, problemi e soluzioni.

Secondo i riscontri raccolti tramite un questionario inviato agli Stati membri nel febbraio 2020, la maggior parte dei paesi ritiene che la rilevazione di dati sia utile e che i relativi costi e oneri siano giustificati, visti i benefici derivanti da tali dati. Un paese considera un onere gravoso la trasmissione di dati sul transito.

2.4. CONVALIDA DEI DATI E QUALITÀ DEI DATI STATISTICI RICEVUTI

Per quanto riguarda le modalità tecniche per la trasmissione dei dati è stato raggiunto un elevato livello di standardizzazione. I dati sono trasmessi elettronicamente a Eurostat tramite EDAMIS[6] rispettando la struttura dei file di dati e il formato di registrazione. Grazie a un sistema di convalida messo in atto in EDAMIS, gli errori di base e i codici errati sono individuati tempestivamente e le informazioni sono integrate rapidamente nella base di dati di produzione di Eurostat.

Una volta caricati nella base di dati di produzione di Eurostat, i dati trasmessi sono sottoposti a controlli di qualità dettagliati. La convalida comprende la coerenza interna delle serie di dati, la coerenza nel tempo, la coerenza tra le serie di dati e un confronto dei risultati tra i paesi partner dichiaranti (controlli incrociati).

Nel complesso la qualità dei dati può essere considerata buona. Sono tuttavia ancora necessari sforzi, in particolare per ridurre le asimmetrie evidenziate dai controlli incrociati e per migliorare la trasmissione dei dati sul transito.

2.5. SOSTEGNO METODOLOGICO AGLI STATI MEMBRI

Eurostat fornisce un continuo sostegno metodologico e tecnico e fa tutto il possibile per mantenere un sistema informativo di dati e metadati di alta qualità.

Eurostat ha elaborato il *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*[7], un manuale di riferimento sulle statistiche dei trasporti per vie navigabili interne che fornisce istruzioni sull'applicazione del regolamento agli Stati membri e che è aggiornato periodicamente (di solito ogni anno) per includervi le informazioni, la documentazione o gli orientamenti più recenti e pertinenti in merito alla rilevazione di tali statistiche.

2.6. STUDI PILOTA SULLA DISPONIBILITÀ DI DATI STATISTICI RELATIVI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE NAVIGABILI INTERNE

L'articolo 5 del regolamento prevede che la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, esamini lo sviluppo di statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne ivi incluso mediante servizi di trasporto transfrontalieri. Più specificamente, l'articolo 5 stabilisce che la Commissione deve:

[6] EDAMIS (sistema informativo elettronico di amministrazione e gestione dei flussi di dati) è il sistema informatico per l'attuazione della politica relativa ai punti unici di ingresso. Tutti i file di dati scambiati tra Eurostat e i suoi partner a livello nazionale e internazionale sono trasmessi elettronicamente attraverso l'applicazione EDAMIS. Nel caso delle statistiche sui trasporti, il formato dei dati previsto è stabilito nella relativa normativa e ulteriormente specificato nei manuali tecnici.

[7] https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (disponibile solo in inglese).

a) sviluppare entro l'8 dicembre 2018 la metodologia per la rilevazione dei dati pertinenti;
b) avviare entro l'8 dicembre 2019 studi pilota volontari che devono essere effettuati dagli Stati membri fornendo dati che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sulla disponibilità di dati statistici relativi al trasporto di passeggeri per vie navigabili;
c) presentare entro l'8 dicembre 2020 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

L'articolo 5 stabilisce inoltre che la relazione al Parlamento europeo e al Consiglio deve contenere i risultati degli studi pilota. In funzione dei risultati descritti in detta relazione, entro un termine ragionevole la Commissione deve presentare, se opportuno, una proposta di modifica del presente regolamento con riguardo alle statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne.

La Commissione ha coperto parte dei costi degli studi pilota concedendo sovvenzioni agli istituti nazionali di statistica e ad altre autorità nazionali.

Eurostat ha elaborato insieme agli Stati membri un progetto di metodologia per le statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne che, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento, è stato ultimato il 6 dicembre 2018 e messo a disposizione degli Stati membri per l'uso nei loro studi pilota. Gli studi pilota comprendono due moduli: statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne (modulo 1) e statistiche sugli incidenti che interessano le vie navigabili interne (modulo 2). Nel giugno 2019 sono state concesse sovvenzioni per la realizzazione di studi pilota a sette paesi: Croazia, Germania, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Romania e Svezia.

Questo tema è stato discusso nella riunione dei direttori delle statistiche e dei conti ambientali e settoriali di Eurostat (DIMESA), che sostiene i lavori in corso in questo settore.

2.7. STUDI PILOTA SULLA DISPONIBILITÀ DI DATI STATISTICI SUGLI INCIDENTI CHE INTERESSANO LE VIE NAVIGABILI INTERNE

L'articolo 5 del regolamento non fa riferimento alle statistiche sugli incidenti. I dati sugli incidenti che interessano le vie navigabili interne costituiscono tuttavia un altro settore importante per la Commissione, che mira in particolare a sviluppare un sistema di rilevazione armonizzata di statistiche sugli incidenti e sugli inconvenienti che coinvolgono le imbarcazioni per la navigazione interna, incluso il traffico transfrontaliero.

Eurostat pubblica dati sugli incidenti associati a cinque modi di trasporto: ferroviario, stradale, aereo, marittimo e per vie navigabili interne (in parte). I dati sugli incidenti che interessano i trasporti ferroviario, aereo e marittimo sono rilevati dalle agenzie europee che si occupano specificamente di tali settori. La direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione rileva dati sugli incidenti stradali, ma non esiste un'agenzia di questo tipo per i dati sugli incidenti che interessano le vie navigabili interne. I dati pubblicati da Eurostat sono forniti da alcuni Stati membri su base volontaria (cfr. il *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*).

Questa rilevazione non è però completa. Per ottenere dati statistici completi su tutti e cinque i modi di trasporto, Eurostat ha riesaminato e sviluppato ulteriormente la metodologia per gli incidenti nei trasporti di passeggeri e merci per vie navigabili interne e ha incluso un modulo apposito negli studi pilota.

I risultati che emergeranno da tale modulo contribuiranno a migliorare la rilevazione di dati sugli incidenti che interessano le vie navigabili interne.

2.8. DIFFUSIONE DEI DATI

Eurostat pubblica i dati rilevati a norma del regolamento attraverso la sua base di dati di diffusione, accessibile gratuitamente tramite il sito web di Eurostat. La base di dati contiene 17 tabelle sul trasporto per vie navigabili interne, accompagnate da un file di metadati dettagliato.

Eurostat elabora anche tre schede per la serie *Statistics Explained*, che contengono un'analisi dei dati per i media e il pubblico[8]. La diffusione dei dati include anche estrazioni di dati su misura per gli utenti e i responsabili politici, notizie e dati di Eurostat nelle sue pubblicazioni (ad esempio la pubblicazione *Energy, transport and environment statistics*[9]).

3. ULTERIORE SVILUPPO DELLE STATISTICHE SULLE MERCI, SUI PASSEGGERI E SUGLI INCIDENTI SU VIE NAVIGABILI INTERNE

La comunicazione sul Green Deal europeo ha annunciato una serie di politiche trasformative in tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti. Le statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne possono contribuire a definire e monitorare obiettivi strategici: i dati sui volumi di merci trasportate, sulle attrezzature e sulle infrastrutture servono a questo scopo.

È possibile prevedere la rilevazione di variabili nuove o più dettagliate tenendo conto nel contempo delle esigenze degli utilizzatori dei dati e valutando attentamente i probabili oneri per i rispondenti. In tale contesto, riveste particolare interesse una migliore copertura dei dati per porto di carico/scarico e dei dati per tipo di carico. Vi è inoltre la necessità di esaminare in che modo i dati esistenti o nuovi potrebbero contribuire al monitoraggio dell'intensità di carbonio e dell'efficienza energetica dei trasporti per vie navigabili interne.

Un'altra area di possibile miglioramento è l'armonizzazione delle definizioni e degli elenchi di codici tra le vie navigabili interne e gli altri modi coinvolti nei trasporti intermodali di merci; ciò contribuirebbe a una migliore comparabilità dei dati sui trasporti per modi di trasporto diversi.

Le vie navigabili interne dispongono del potenziale per rafforzare il loro ruolo nel trasporto di passeggeri. I dati sui passeggeri potrebbero fornire informazioni interessanti sull'uso dei diversi tipi di trasporti per vie navigabili interne (ad esempio crociere, trasporti in traghetto e autobus acquatico ecc.).

La Commissione è al lavoro per sviluppare uno strumento europeo armonizzato sotto forma di "matrice delle distanze" per le tratte da porto a porto, in cui la distanza totale da porto a porto è suddivisa nelle singole distanze percorse in ciascuno dei paesi attraversati durante il viaggio. Uno degli scopi della matrice è contribuire a ridurre gli oneri associati alla rilevazione dei dati sul transito. La sua futura applicazione dipende dalla disponibilità di dati relativi alle tratte da porto a porto e anche dall'individuazione più precisa e coerente della posizione geografica del porto e dal miglioramento della rete geografica delle vie navigabili interne.

È opportuno che i paesi siano incoraggiati a fornire dati per porto di carico/scarico e per tipo di carico, due categorie che attualmente sono fornite solo su base volontaria.

---

[8] Inland waterways freight transport - quarterly and annual data (disponibile solo in inglese).
Inland waterway transport statistics (disponibile solo in inglese).
Inland waterways - statistics on container transport (disponibile solo in inglese).

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (disponibile solo in inglese).

La copertura geografica della rilevazione statistica potrebbe essere estesa attraverso i futuri allargamenti dell'UE e il coinvolgimento volontario di paesi terzi e/o organizzazioni internazionali tramite accordi di cooperazione.

I riscontri raccolti mediante un questionario inviato agli Stati membri nel febbraio 2020 mostrano che cinque paesi (dei nove che hanno risposto) non stanno pianificando prescrizioni specifiche per migliorare l'attuale regolamento. Essi hanno indicato che le scarse risorse, nonché l'aumento dei costi e degli oneri, possono limitare la loro capacità di rilevare nuovi dati o di ampliare la rilevazione delle tipologie di dati esistenti (ad esempio dati sul trasporto di passeggeri o suddivisi per tipo di carico). Allo stesso tempo riconoscono che le attuali iniziative europee (come il Green Deal europeo) possono creare nuove esigenze in materia di dati da valutare e discutere. È stata evidenziata la necessità di sviluppare ulteriormente la matrice delle distanze per i trasporti per vie navigabili interne, in particolare perché ridurrà gli oneri connessi alla rilevazione dei dati sul transito. È inoltre opportuno prendere in considerazione una migliore armonizzazione delle definizioni.

4. CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti con l'applicazione del regolamento (UE) 2018/974 possono essere valutati positivamente. Un meccanismo ben consolidato sia a livello di Eurostat sia a livello nazionale consente di ottenere risultati comparabili di elevata qualità.

Eurostat adotta tutte le misure necessarie per aiutare gli Stati membri ad applicare il regolamento. Ha sviluppato un sistema di informazione adeguato e ha applicato metodi di comunicazione che contribuiscono a ridurre al minimo gli oneri di gestione dei dati per i paesi dichiaranti e fornisce inoltre sostegno per migliorare ulteriormente la qualità dei dati e ridurre gli oneri di rilevazione e trasmissione degli stessi.

Per quanto riguarda l'uso dei dati rilevati, i risultati ottenuti hanno un'applicazione immediata nello sviluppo, nell'attuazione e nel monitoraggio delle politiche concernenti i trasporti per vie navigabili interne a livello nazionale e dell'UE.