



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.12.2007
COM(2007) 832 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sulle esperienze acquisite nell'applicazione del regolamento (CE) n. 91/2003 del
Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei
trasporti ferroviari**

INDICE

SINTESI.....	3
1 INTRODUZIONE	3
1.1 OBIETTIVI.....	3
1.2 CONTESTO POLITICO	4
1.3 NORME DI ESECUZIONE.....	5
1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI	6
2 ESECUZIONE DEL REGOLAMENTO	7
2.1 PROBLEMI INCONTRATI.....	7
2.1.1 Rispetto di obblighi giuridici	7
2.1.2 Oneri che l'applicazione del regolamento e la regolare trasmissione di dati comportano per i paesi dichiaranti.....	9
2.1.3 Processo di rilevazione, compilazione e validazione dei dati.....	9
2.1.4 Questioni metodologiche	10
2.2 RISULTATI.....	10
2.2.1 Trasmissione e validazione dei dati	10
2.2.2 Istruzioni in campo metodologico	11
2.2.3 Diffusione dei dati	11
3 CONCLUSIONI	14
3.1 SVILUPPI A BREVE TERMINE	15
3.2 SVILUPPI A LUNGO TERMINE	15

SINTESI

Il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari¹ stabilisce all'articolo 9 che, trascorsi tre anni dall'inizio della raccolta dei dati, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle esperienze acquisite nell'applicazione del regolamento. La presente relazione è diretta a soddisfare tale prescrizione una volta trascorsi i primi tre anni di rilevazione dei dati (2003-2005).

La relazione si apre con una descrizione generale degli obiettivi dell'atto giuridico e del contesto politico in cui esso si inquadra. Segue poi un'analisi delle problematiche connesse alla sua applicazione, con informazioni sui principali risultati conseguiti. Nella sezione finale della relazione vengono esposte le conclusioni e sono illustrati i possibili sviluppi futuri.

L'applicazione del regolamento ha permesso di disporre di informazioni dettagliate sui trasporti ferroviari europei di merci e di passeggeri, nonché di dati sugli incidenti ferroviari, e ha comportato un miglioramento della qualità e della tempestività delle informazioni. Gli Stati membri hanno già compiuto notevoli sforzi per soddisfare le prescrizioni del regolamento ed è necessario che continuino a impegnarsi in futuro per migliorare la tempestività e l'eshaustività dei dati.

1 INTRODUZIONE

1.1 OBIETTIVI

Il regolamento (CE) n. 91/2003 era inteso a fornire alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE, ai governi nazionali e ai cittadini dati statistici comparabili, attendibili, armonizzati, regolari ed esaustivi sul volume e sull'evoluzione dei trasporti ferroviari di merci e di passeggeri nell'Unione europea.

Tale scopo è stato conseguito tramite l'ampliamento di alcuni aspetti essenziali dei dati precedentemente rilevati in forza della direttiva del Consiglio relativa alla rilevazione statistica dei trasporti di merci per ferrovia (80/1177/CEE), al fine di includervi informazioni sui trasporti di passeggeri, sui flussi di traffico e sugli incidenti sulla rete ferroviaria, informazioni sul tipo di merci pericolose, informazioni sul tipo di unità di trasporto e informazioni sui trasporti nazionali e internazionali di merci e di passeggeri a livello regionale (NUTS2).

Le principali caratteristiche del regolamento (CE) n. 91/2003 possono essere sintetizzate come segue:

- devono essere forniti dati per tutte le ferrovie della Comunità;

¹ Regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari (GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1).

- i dati da fornire riguardano i trasporti ferroviari sia di merci sia di passeggeri; i dati rilevati comprendono statistiche annuali e trimestrali sui trasporti di merci e di passeggeri;
- l'obbligo di fornitura di dati sull'origine/destinazione sia per le merci sia per i passeggeri è definito geograficamente a livello NUTS2;
- le informazioni rilevate comprendono statistiche sui flussi di traffico sulla rete ferroviaria per i treni merci e passeggeri;
- i dati forniti comprendono statistiche sugli incidenti ferroviari.

1.2 CONTESTO POLITICO

Lo sviluppo della politica comune dei trasporti rende necessario disporre delle migliori conoscenze possibili sul volume e sull'evoluzione dei trasporti ferroviari di merci e di passeggeri. Il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"² ha precisato che l'obiettivo della politica comune dei trasporti è quello di contribuire a offrire ai cittadini europei sistemi di trasporto efficaci ed efficienti. Tale obiettivo è stato mantenuto nel riesame intermedio del Libro bianco³, seppure più orientato verso la garanzia della mobilità sostenibile in Europa. La rinnovata strategia di sviluppo sostenibile nell'UE⁴ ha indicato i trasporti sostenibili quale obiettivo fondamentale per l'UE. Le statistiche comunitarie dei trasporti ferroviari sono pertanto utilizzate per concepire, monitorare e valutare la politica dei trasporti comunitaria e le altre politiche dell'UE, quali la rinnovata strategia per uno sviluppo sostenibile e il funzionamento del mercato interno.

L'importanza di tali dati per il processo decisionale comunitario sta aumentando, ad esempio, a seguito dell'attribuzione di nuove competenze alla Commissione per effetto del secondo e del terzo pacchetto di proposte in ambito ferroviario.

Il secondo pacchetto legislativo comprende tre direttive (relative alla sicurezza, all'interoperabilità e all'apertura del mercato) e un regolamento sull'Agenzia ferroviaria europea.

Il terzo pacchetto di misure giuridiche comprende due direttive (una sull'ulteriore apertura del mercato per i trasporti ferroviari internazionali di passeggeri e una sulla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni) e un regolamento (sui diritti e sui doveri dei passeggeri trasportati per ferrovia). Le

² COM(2001) 370 del 12 settembre 2001.

³ COM(2006) 314 del 22 giugno 2006: "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea".

⁴ Adottata dal Consiglio europeo del 15-16 giugno 2006.

informazioni servono anche ai fini della misurazione dei flussi di trasporto di passeggeri e di merci e del calcolo della ripartizione modale del traffico nell'UE.

Altri esempi dell'uso di tali dati per soddisfare le esigenze del processo decisionale sono i seguenti:

- l'Agenzia ferroviaria europea è altresì interessata a sfruttare tali informazioni per le sue attività, ad esempio per sviluppare indicatori comuni di sicurezza;
- i dati sono potenzialmente utilizzabili per scopi di politica ambientale in rapporto ad altri modi di trasporto. I bisogni di dati crescono di pari passo con l'affermarsi della volontà politica di promuovere il trasporto su rotaia per motivi ambientali. Queste statistiche sono utili ai fini del meccanismo di relazioni sui trasporti e l'ambiente (TERM) diretto a informare i responsabili politici dell'UE nel campo dei trasporti, sviluppato dall'Agenzia ambientale europea in collaborazione con gli esperti degli Stati membri e la Commissione europea.

1.3 NORME DI ESECUZIONE

Il regolamento (CE) n. 91/2003 conferisce alla Commissione competenze di esecuzione da esercitare applicando la procedura di comitatologia di cui agli articoli 10 e 11. Eurostat ha fatto ricorso a tale procedura per adottare una serie di norme riguardanti vari aspetti dell'attuazione del regolamento. Tali disposizioni sono adottate sotto forma di regolamenti della Commissione, sentito il parere del comitato del programma statistico.

Finora sono stati adottati due regolamenti di esecuzione:

- il regolamento (CE) n. 1192/2003⁵ della Commissione, del 3 luglio 2003, diretto prevalentemente a fissare le definizioni armonizzate che tutti i paesi fornitori di dati devono utilizzare, nonché a adeguare il contenuto dell'allegato relativo alle statistiche degli incidenti;
- il regolamento (CE) n. 332/2007⁶ della Commissione, del 27 marzo 2007, che stabilisce il formato tecnico per la trasmissione dei dati (set di dati da fornire con la corrispondente struttura e codifica).

Un altro regolamento della Commissione, attualmente in corso di discussione in seno ai pertinenti comitati, è finalizzato all'armonizzazione di numerose definizioni e alla

⁵ Regolamento (CE) n. 1192/2003 della Commissione, del 3 luglio 2003, che modifica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari (GU L 167 del 4.7.2003, pag. 13).

⁶ Regolamento (CE) n. 332/2007 della Commissione, del 27 marzo 2007, relativo alle disposizioni tecniche per la trasmissione di statistiche dei trasporti ferroviari (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 16).

modifica dell'allegato H del regolamento (CE) n. 91/2003 onde renderlo coerente con l'allegato 1 della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie.

1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento (CE) n. 91/2003 si applica direttamente e nella sua integralità in tutti gli Stati membri, senza necessità di una sua attuazione nell'ordinamento giuridico nazionale. È stata tuttavia prevista una graduale introduzione degli allegati del regolamento (per talune imprese ferroviarie, variabili e set di dati) secondo determinate norme ed entro un massimo di tre anni (fino al 2005 incluso).

Per quanto concerne la Romania e la Bulgaria, entrambi i paesi si sono dichiarati disponibili a ottemperare pienamente alla legislazione comunitaria in materia a iniziare, quale anno di riferimento per la trasmissione di dati, dal 2006. Quasi tutti i dati per il 2005 sono stati forniti dalla Romania secondo le disposizioni del regolamento.

Quanto ai paesi candidati, la Croazia e la Turchia trasmettono alcuni dati, mentre l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (FYROM) non ha fornito finora alcuna informazione.

Nel 2003, con decisione del Comitato misto SEE⁷, il regolamento (CE) n. 91/2003 è stato formalmente incorporato nell'allegato XXI (Statistiche) dell'accordo SEE. In forza di tale decisione la Norvegia deve trasmettere i dati specificati nel regolamento. Le disposizioni del regolamento circa la trasmissione semplificata di dati sono applicate nel caso del Liechtenstein⁸.

I dati basati sui principi del regolamento saranno trasmessi anche dalla Svizzera conformemente all'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sulla cooperazione nel settore statistico⁹. La Svizzera raccoglierà i dati richiesti da questo regolamento a partire, al più tardi, dall'inizio del 2006¹⁰.

⁷ Decisione del Comitato misto SEE n. 12/2004, del 6 febbraio 2004, che modifica l'allegato XXI (Statistiche) dell'accordo SEE (GU L 116 del 22.4.2004, pag. 63).

⁸ I dati del Liechtenstein sono forniti dall'Austria, in quanto sul territorio di tale paese opera un'unica impresa ferroviaria (austriaca).

⁹ Firmato il 26 ottobre 2004 e approvato con la decisione del Consiglio del 27 febbraio 2006 sulla conclusione dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera in materia di cooperazione statistica (GU L 90 del 28.3.2006, pag. 1).

¹⁰ Allegato A - Statistiche dei trasporti e del turismo di cui all'accordo sopra citato.

2 ESECUZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1 PROBLEMI INCONTRATI

2.1.1 Rispetto di obblighi giuridici

L'ottemperanza agli obblighi di trasmissione di dati di cui al regolamento ha presentato un'evoluzione positiva nel periodo considerato. Tale tendenza è prevalentemente riconducibile al fatto che le disposizioni degli allegati sono state applicate gradualmente come di seguito indicato:

- dati 2003 – sono stati richiesti per la prima volta l'allegato I e le tabelle A1, A2, A3;
- dati 2004 – sono stati richiesti per la prima volta gli allegati B, C, D, E e H e le tabelle A4, A5, A6, A7, A8 e A9;
- dati 2005 – sono stati richiesti per la prima volta gli allegati F e G.

La tabella 1 presenta la situazione della trasmissione dei dati per l'anno di riferimento 2005 per set di dati e periodicità. Secondo il regolamento (CE) n. 91/2003:

- i set di dati relativi all'allegato E (Statistiche sui trasporti di passeggeri e di merci) sono trimestrali;
- i set di dati relativi agli allegati A, B, C, D (Statistiche sui trasporti di passeggeri e di merci) e H (Statistiche sugli incidenti) sono annuali;
- i set di dati relativi agli allegati F (Statistiche regionali sui trasporti di passeggeri e di merci) e G (Statistiche sui flussi di traffico sulle reti ferroviarie) sono forniti ogni 5 anni (a iniziare dall'anno di riferimento 2005).

Tabella 1 - Ottemperanza alle prescrizioni del regolamento in merito a tempestività ed esaustività nel 2005 (anno di riferimento)

	Trasmis- sione di dati trimestra- li	Trasmissione di dati annuali						Ogni 5 anni (a iniziare dal 2005)	
Allegato	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Mesi per la trasmissione dei dati	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgio									
Repubblica ceca			-	T		Q		T	
Danimarca	T	T	T	M	T	T	T		
Germania	T	T	-	T	-	T	T	T, M	
Estonia							Q		
Grecia			-					T	
Spagna	T			M				M	M
Francia		M		M				T, M	T
Irlanda		M					T	T	
Italia			T						
Cipro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonia			-		-			M	
Lituania	T								
Lussemburgo			-	T	-		T	T	T
Ungheria									T
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paesi Bassi		M	M		Q		Q, T		M
Austria								T	T
Polonia		T							
Portogallo	T					T	M	M	M
Slovenia			-		-				
Slovacchia			-		-	T	T, Q	T	
Finlandia							Q		
Svezia		T	-	T			Q	M	
Regno Unito		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Croazia	T		-		-			-	-
FYROM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Islanda	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liechtenstein	-	-		-			T	-	T
Norvegia				M			T	M	
Romania								-	-
Svizzera	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turchia							M		-

* È stata presa in considerazione la tempestività nella trasmissione dei dati del quarto trimestre del 2005.

Legenda:

	ottemperanza alle prescrizioni del regolamento
T	problemi di tempestività
M	mancanza di alcune tabelle
Q	problemi di qualità, incompletezza dei dati
-	non pertinente

Per quanto riguarda la trasmissione di dati per il 2003, alcuni paesi dichiaranti hanno incontrato problemi nella fornitura di taluni set di dati (riguardanti principalmente le statistiche sugli incidenti, ecc.) o riguardo ad alcuni aspetti (movimenti dei treni, ecc.). La fornitura di dati nei due anni successivi ha fatto registrare progressi, ma sono necessari ulteriori sforzi per migliorare la periodicità e l'eshaustività dei set di dati.

2.1.2 Oneri che l'applicazione del regolamento e la regolare trasmissione di dati comportano per i paesi dichiaranti

Nella maggior parte dei paesi dichiaranti è stato sufficiente sfruttare direttamente i dati già disponibili, senza bisogno di adottare misure specifiche, dato che i processi esistenti bastavano per soddisfare le prescrizioni del regolamento. In alcuni paesi tuttavia si è reso necessario ampliare la rilevazione di dati e ricorrere a procedure di compilazione aggiuntive. Va ricordato che il regolamento non prevedeva alcun supporto finanziario a copertura dei suoi costi di esecuzione.

Per quanto riguarda la regolare trasmissione di dati, il corrispondente carico di lavoro è giudicato accettabile dalla maggioranza dei paesi dichiaranti. In alcuni paesi tuttavia ciò comporta un onere notevole, in particolare per le imprese ferroviarie in qualità di fornitori originari di dati e per l'autorità nazionale competente in quei paesi in cui sono applicate le norme di liberalizzazione comunitarie e in cui, di conseguenza, sono attive molte nuove imprese ferroviarie.

Per quanto riguarda i costi, uno studio pilota avviato nel 2006 per conto del gruppo di lavoro sulla programmazione e sul coordinamento del sistema statistico europeo ha messo in evidenza una situazione molto eterogenea, con costi annui medi di produzione delle statistiche dei trasporti ferroviari notevolmente diversi anche tra Stati membri di dimensioni analoghe e con strutture di mercato simili. Salvo pochissime eccezioni, gli Stati membri hanno confermato che i dati presentati nello studio sul rapporto costi-benefici¹¹ riflettono effettivamente il costo annuo complessivo di produzione delle statistiche dei trasporti ferroviari a norma del regolamento (CE) n. 91/2003.

2.1.3 Processo di rilevazione, compilazione e validazione dei dati

Il processo di raccolta e di compilazione dei dati nei paesi dichiaranti segue tradizionalmente un flusso di informazioni dal basso verso l'alto. In generale tale flusso ha origine a livello dell'impresa ferroviaria che trasmette le informazioni all'autorità nazionale competente, la quale provvede alla compilazione, alla validazione e alla trasmissione dei dati nazionali a Eurostat.

¹¹ La relazione è stata presentata e discussa con gli Stati membri in seno al gruppo di lavoro sulla programmazione e sul coordinamento del sistema statistico europeo il 19 giugno 2006 (Punto 2.1. dell'ordine del giorno: *Revisione delle priorità – Risultati degli studi pilota sul rapporto costi-benefici*).

In alcuni casi, le autorità nazionali competenti utilizzano informazioni provenienti da altre fonti, quali ministeri dei Trasporti, responsabili di infrastrutture o autorità nazionali per la sicurezza, in particolare per quanto riguarda le statistiche sui flussi di traffico sulla rete ferroviaria e per le statistiche sugli incidenti.

Tutte le autorità nazionali competenti effettuano controlli di convalida prima di trasmettere le informazioni a Eurostat, utilizzando a questo fine procedure di controllo sviluppate internamente e/o un software di prevalidazione fornito da Eurostat. Le norme di validazione riguardano numerosi aspetti del processo, incluso il formato dei dati, la codifica, la coerenza interna di ciascun set di dati, la coerenza tra set di dati e tra variabili, ecc., e nel caso in cui siano rilevati errori questi sono corretti manualmente prima la trasmissione dei dati a Eurostat.

2.1.4 Questioni metodologiche

Le disposizioni metodologiche di applicazione del regolamento (CE) n. 91/2003 hanno portato alla realizzazione di un quadro comune idoneo a garantire la rilevazione di dati armonizzati e la produzione di risultati comparabili. Nel periodo considerato sono state affrontate le seguenti principali questioni metodologiche:

- problema dell'inclusione/esclusione del transito di passeggeri;
- problemi metodologici connessi alla creazione della tavola di corrispondenza tra i codici delle stazioni UIC e le regioni NUTS2 e di uno strumento comune di conversione per la NST/R-NST2000 (CPA, NC) per le statistiche sui trasporti;
- necessità di armonizzazione delle definizioni della direttiva 49/2004/CE sulla sicurezza delle ferrovie e dei regolamenti in campo ferroviario (unitamente alle modifiche della gamma di rilevazione di dati) allo scopo di migliorare la qualità delle statistiche sugli incidenti ferroviari;
- assistenza metodologica per l'allegato G (Statistiche sui flussi di traffico sulle reti ferroviarie);
- problemi di corrispondenza tra l'allegato I e i dati forniti.

2.2 RISULTATI

2.2.1 Trasmissione e validazione dei dati

Per la trasmissione dei dati da parte dei paesi dichiaranti sono previste scadenze specifiche per ciascun allegato del regolamento (CE) n. 91/2003. Nel periodo considerato, il rispetto di tali scadenze è migliorato.

Per quanto concerne le disposizioni tecniche di trasmissione dei dati, è stato raggiunto un elevato livello di standardizzazione. I dati sono trasmessi elettronicamente a Eurostat, rispettando la struttura richiesta con riguardo ai file di dati e al formato delle registrazioni. Ciò consente una rapida integrazione delle informazioni nella base di produzione di Eurostat e la tempestiva rilevazione di errori di base e di codici sconosciuti.

Una volta che i dati sono stati caricati nella base di Eurostat, si procede all'applicazione di dettagliate procedure di validazione intese a verificare la qualità dei dati trasmessi. Sono oggetto di validazione la coerenza interna dei set di dati, la coerenza nel tempo, la coerenza tra set di dati e un confronto dei dati sul traffico tra due paesi dichiaranti.

Nei trasporti di merci la qualità dei dati (basati sui documenti di trasporto) può essere giudicata buona. I dati sui passeggeri non possono raggiungere lo stesso livello qualitativo a causa della molteplicità di metodologie di rilevazione, differenti da uno Stato membro all'altro. Per quanto concerne le statistiche sugli incidenti i dati sono talvolta falsati dai suicidi o dai tentativi di suicidio. Una parte dei dati sugli incidenti risente ancora del mancato adeguamento da parte dei paesi alle definizioni comuni (probabilmente a causa del periodo transitorio di cinque anni autorizzato dal regolamento (CE) n. 91/2003). Le definizioni armonizzate di cui sopra miglioreranno la qualità dei dati, ma ciò dipenderà dall'applicazione di un solido quadro metodologico comune, dagli sforzi compiuti con riguardo alle procedure di compilazione e di validazione a livello nazionale, nonché dai successivi controlli di qualità eseguiti presso Eurostat prima della diffusione dei dati.

La maggior parte degli Stati membri giudica buono il livello di ottemperanza al regolamento (CE) n. 91/2003. Difficoltà si riscontrano soprattutto con riguardo alla fornitura di informazioni a livello regionale a causa della scarsità di fonti di dati e di strumenti di aggregazione, del limitato accesso ai dati e, in taluni casi, di problemi di trattamento. In molti paesi dichiaranti tuttavia si stanno compiendo sforzi per migliorare la situazione, ad esempio tramite l'avvio di contatti regolari con i fornitori di dati onde consentire il completamento della trasmissione dei dati o lo sviluppo di nuovi sistemi per il loro trattamento.

2.2.2 Istruzioni in campo metodologico

Eurostat ha realizzato un manuale allo scopo di fornire agli Stati membri e agli altri paesi dichiaranti indicazioni utili per l'applicazione del regolamento (CE) n. 91/2003. Il manuale è aggiornato annualmente per includervi le informazioni, la documentazione o gli orientamenti più recenti in merito alla rilevazione di tali statistiche.

Inoltre, in collaborazione con gli Stati membri e con UIC, Eurostat ha realizzato la tavola di corrispondenza tra i codici delle stazioni UIC e le regioni NUTS2.

2.2.3 Diffusione dei dati

A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 91/2003, la Commissione può diffondere tutti i dati non dichiarati riservati dagli Stati membri. In pratica pochissimi paesi si sono avvalsi di tale facoltà e la grande maggioranza dei dati forniti a Eurostat può essere diffusa. I dati dell'allegato I (informazioni sulle imprese ferroviarie) sono riservati in forza delle disposizioni del regolamento.

I dati rilevati sono diffusi da Eurostat attraverso la sua base di diffusione, cui si può accedere gratuitamente dal sito Internet di Eurostat. Esistono già 19 tabelle contenenti i dati provenienti dagli allegati A–E e H. Quest'anno (2007) il numero di tabelle aumenterà per effetto della diffusione dei dati degli allegati F e G.

Eurostat diffonde anche informazioni attraverso pubblicazioni specifiche quali le serie "Statistics in Focus" o comunicati stampa diretti ad attirare l'attenzione dei media e dei cittadini sui dati.

Sulla base dei dati forniti in forza delle disposizioni del regolamento è stato possibile pubblicare tre "Statistics in Focus" per i dati del 2005:

- incidenti nei trasporti ferroviari nell'Unione europea nel 2004-2005;
- trasporti ferroviari di merci nel 2005;
- trasporti ferroviari di passeggeri nel 2004-2005.

La tabella 2 contiene alcuni dati chiave sui trasporti ferroviari nell'Unione europea raccolti in forza del regolamento.

Tabella 2 - Trasporti ferroviari totali¹² di passeggeri e merci e numero di morti in incidenti ferroviari per paese nel 2005

	Trasporto di passeggeri (in milioni di pkm)	Variazione rispetto al 2004 (%)	Trasporto di merci (in milioni di tkm)	Variazione rispetto al 2004 (%)	Numero di morti in incidenti ferroviari ¹³
Belgio	8305	-4,3	:c ¹⁴	5,7 ¹⁴	24
Repubblica ceca	6667	1,3	14866	-1,5	249
Danimarca	5957	0,7	1976	-14,9	23
Germania	78244	7,4	95421	3,8	157
Estonia	248	28,6	10639	1,4	21
Grecia	1854	11,1	613	3,6	26
Spagna	21153	4,1	11635	-2,0	65
Francia	76886	3,4	40701	-9,8	79
Irlanda	1781	12,6	303	-24,1	0
Italia	50088	1,7	22761	2,6	99
Cipro	-	-	-	-	-
Lettonia	894	10,3	19779	6,2	5
Lituania	280	-1,0	12457	7,0	33
Lussemburgo	267	5,8	392	-33,9	0
Ungheria	9851	-3,1	9090	3,9	91
Malta	-	-	-	-	-
Paesi Bassi	14036	-0,4	5025	-3,8	25
Austria	9236	5,0	18957	1,1	44
Polonia	17882	-3,0	49972	-4,5	291
Portogallo	3809	1,5	2422	6,1	99
Slovenia	716	3,0	3245	3,0	5
Slovacchia	2182	-2,0	9463	-2,5	7
Finlandia	3478	3,8	9706	-4,0	22
Svezia	8910	3,2	21675	3,9	21
Regno Unito	44415	2,5	22322	-1,0	74
Unione europea 25	:	:	:	:	1464
Bulgaria	:	:	:	:	:
Croazia	1227	5,0	2835	13,7	35
FYROM	:	:	:	:	:
Islanda	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0,0	17	-17,3	0
Norvegia	2709	3,4	3149	10,7	4
Romania	7960	-7,6	16582	-2,6	36
Svizzera ¹⁵	:	:	:	:	:

¹² Dati semplificati e dati particolareggiati, tutti i tipi di trasporto (internazionale, nazionale, transito esclusivamente per il trasporto di merci).

¹³ Alcuni dati possono includere i suicidi.

¹⁴ Dati riservati a tutela della riservatezza dei dati semplificati (piccole imprese); i dati per le grandi imprese (dati particolareggiati) ammontavano nel 2005 a 8130 milioni di tkm.

¹⁵ La Svizzera fornirà dati sul trasporto ferroviario a iniziare dall'anno di riferimento 2006 (ai sensi dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera in materia di cooperazione statistica (GU L 90 del 28 marzo 2006, pag. 1).

Turchia	5036	-3,8	9077	-2,7	154
---------	------	------	------	------	-----

3 CONCLUSIONI

Le esperienze acquisite e i risultati ottenuti nell'applicazione del regolamento (CE) n. 91/2003 possono essere considerati, in generale, molto positivi. L'adozione del regolamento, l'impegno profuso e le risorse investite nella definizione delle prescrizioni giuridiche, a livello sia nazionale sia di Eurostat, hanno consentito di ottenere rapidamente risultati comparabili e attendibili. Ciò assume particolare importanza nel caso dei 10 nuovi Stati membri che hanno aderito all'UE nel 2004.

I maggiori problemi nella raccolta dei dati si sono avuti in quei paesi che presentano un mercato ferroviario sviluppato (in cui sono presenti numerosi operatori ferroviari).

La rilevazione dei dati nei due anni successivi è migliorata, benché permangano alcuni problemi con riguardo, in particolare, alla periodicità e all'eshaustività dei set di dati.

Grazie al costante processo di apprendimento (nei tre anni precedenti) tutti i dati trimestrali del 2006 erano già disponibili nel maggio 2007 (tutti gli Stati membri hanno rispettato il termine per i dati trimestrali).

Un grande passo avanti è stato ottenuto da alcuni paesi in direzione della soppressione delle restrizioni in materia di riservatezza per talune tabelle. Inizialmente sette paesi avevano dichiarato riservati i dati di alcune tabelle, ma, grazie ai contatti avviati dagli istituti nazionali di statistica con le imprese ferroviarie, è stato possibile rendere pubblici i dati. Attualmente solo tre paesi (AT¹⁶, BE¹⁷ e BG¹⁸) impongono alcune restrizioni. La procedura di autorizzazione della divulgazione dei dati non è ancora completata in questi paesi. Di conseguenza non sono tuttora disponibili gli aggregati comunitari (per alcune variabili). Ciò costituisce un serio ostacolo per il monitoraggio del mercato ferroviario a livello europeo e di conseguenza per l'utilità dei set di dati.

I problemi connessi all'interpretazione del regolamento e alla rilevazione, alla compilazione, alla trasmissione e alla validazione dei dati sono stati in gran parte affrontati e risolti. L'applicazione del regolamento in parola ha permesso di aumentare la disponibilità di informazioni sul settore, nonché di migliorare la qualità e la tempestività dei dati. In merito all'uso dei dati, i risultati ottenuti trovano un'applicazione immediata nel quadro dell'attività decisionale, in particolare ai fini dello sviluppo, dell'attuazione e del monitoraggio delle politiche nel campo dei trasporti ferroviari a livello nazionale e comunitario. La diffusione dei dati attraverso diversi supporti pubblici ha favorito la visibilità dell'intero processo e ha contribuito a fornire ai cittadini un ritorno sugli investimenti di risorse effettuati

¹⁶ Le tabelle A3, F1 e F2 contengono dati riservati. Per le tabelle C1, C2, C3 C4, E2, F3, F4 è stata avviata la procedura di autorizzazione della divulgazione.

¹⁷ I dati della tabella B1 per il 2004 e il 2005 sono riservati.

¹⁸ Tabelle E1 e E2: è stata avviata la procedura di autorizzazione della divulgazione.

3.1 SVILUPPI A BREVE TERMINE

A breve termine, gli sforzi dovrebbero essere concentrati sui seguenti aspetti:

- completamento dell'introduzione di definizioni armonizzate ai fini di una migliore comparabilità dei dati di paesi diversi e di modi di trasporto differenti;
- integrazione e armonizzazione di alcuni dati sugli incidenti ferroviari (attualmente raccolti separatamente da ERA e Eurostat) al fine di evitare in futuro la duplicazione degli sforzi e la pubblicazione di dati discordanti;
- necessità di un ulteriore miglioramento della qualità dei dati per taluni elementi e della tempestività; alcuni paesi dichiaranti devono compiere ulteriori sforzi per fornire dati comparabili e attendibili e per migliorare la tempestività della trasmissione dei dati;
- diffusione dei flussi di traffico sulla rete ferroviaria e dei dati regionali;
- adesione all'UE della Bulgaria e della Romania: Eurostat vigilerà in merito all'ottemperanza da parte dei due nuovi Stati membri alle prescrizioni comunitarie in materia di statistiche dei trasporti ferroviari;
- completa soppressione delle restrizioni per motivi di riservatezza onde consentire la tempestiva diffusione degli aggregati comunitari.

3.2 SVILUPPI A LUNGO TERMINE

La rilevazione di nuovi variabili può essere presa in considerazione e discussa sulla base dei bisogni indicati dagli utenti (ad esempio, per permettere di calcolare l'impatto ambientale potrebbe essere utile disaggregare i dati sui treni-km in funzione dell'uso di diesel o di elettricità). Può essere anche valutata la possibilità di una rilevazione dei dati sui trasporti di passeggeri con treni ad alta velocità (numero di passeggeri, passeggeri-km e treni-km).

I paesi dichiaranti tuttavia hanno messo chiaramente in luce i problemi derivanti dalla rilevazione di un numero maggiore di informazioni e hanno ribadito la necessità di giustificare debitamente qualsiasi onere aggiuntivo connesso alla compilazione di statistiche in generale e di statistiche sui trasporti ferroviari in particolare.

Almeno due potrebbero essere gli sviluppi futuri non in relazione con nuovi dati:

- una piccola riduzione del periodo di trasmissione dei dati a cinque mesi dopo la fine del periodo di osservazione per i dati annuali sui passeggeri ferroviari, conformemente alla rilevazione di dati statistici di altri modi di trasporto;
- un ampliamento della copertura geografica per effetto di futuri allargamenti della Comunità o della partecipazione volontaria di paesi terzi attraverso accordi di cooperazione.