ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES DOCUMENTS "COM"

COM (83) 257

Vol. 1983/0106

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABI. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABI. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlusssachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

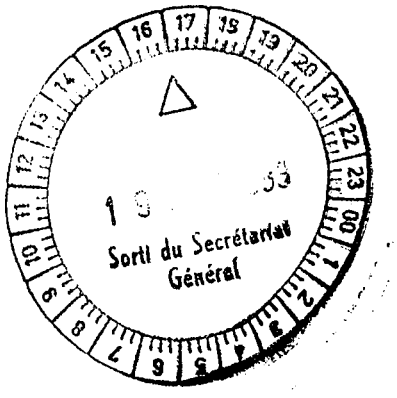
COM(83) 257 def.

Bruxelles, 17 maggio 1983

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

sull'esperienza maturata con l'applicazione della direttiva del Consiglio del 12 giugno 1978 (78/546/CEE) relativa alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada nell'ambito di una statistica regionale

---



COM 257

NOTA ESPLICATIVA

Lo sviluppo della politica comune dei trasporti esige una migliore conoscenza dell'ampiezza e dell'evoluzione dei trasporti di merci su strada.

In conformità della Direttiva del Consiglio 78/546/CEE del 12 giugno 1978 (1) ciascuno Stato membro rileva dati statistici annuali relativi ai trasporti di merci effettuati a mezzo di veicoli immatricolati sul suo territorio e trasmette alla Commissione i risultati delle indagini unitamente ad una relazione dettagliata sui metodi impiegati.

Ai sensi dell'articolo 7 della Direttiva, la Commissione esamina assieme agli Stati membri le tavole statistiche e le relazioni trasmesse dagli Stati membri le tavole statistiche e le relazioni trasmesse dagli Stati membri, per accertarsi che i metodi applicati diano risultati comparabili.

Ai sensi dell'articolo 8 della Direttiva, la Commissione riferisce al Consiglio sull'applicazione della Direttiva e propone ogni modifica necessaria alla luce dei risultati ottenuti.

La relazione contiene :

i) un elenco delle indagini effettuate dagli Stati membri,
ii) una selezione dei principali risultati per il 1979 e il 1980 trasmessi dagli Stati membri e pubblicati dalla Commissione,
iii) una descrizione dei metodi, tassi di campionamento e di risposta nelle varie indagini,
iv) informazioni sull'esattezza dei risultati,
v) una nota sui problemi per un ulteriore studio in vista di un'eventuale estenzione della Direttiva.

Dopo aver esaminato, in colaborazione con gli Stati membri, le esperienze acquisite fino ad oggi, la Commissione ritiene che le indagini effettuate ai sensi della Direttiva possono fornire dati comparabili sull'ampiezza e l'evoluzione dei trasporti di merci su strada a mezzo di veicoli immatricolati nella Commissione.

La Commissione conclude che la Direttiva puo' essere applicata senza modifiche e che i principali risultati statistici correspondono ai suoi obiettivi.

---

(1) G.U. N° L 168 del 26.6.1978, p. 29

Relazione della Commissione al Consiglio

sull'esperienza maturata con l'applicazione della direttiva del Consiglio del 12 giugno 1978 (78/546/CEE) relativa alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada nell'ambito di una statistica regionale (1)

Fondamento giuridico della relazione

1. Ai sensi dell'articolo 8 della direttiva, la Commissione deve presentare al Consiglio, entro il 1° gennaio 1983, una relazione sull'esperienza maturata nell'ambito dell'applicazione della direttiva stessa, e deve proporre le eventuali modifiche necessarie alla luce dei risultati ottenuti, in particolare per evitare che gli scambi di merci tra Stati membri siano sistematicamente subordinati all'espletamento di formalità specifiche ai fini dell'applicazione della direttiva.

Statistiche prese in considerazione dalla direttiva

2. La direttiva riguarda le statistiche annuali sui trasporti di merci su strada effettuati, a mezzo di veicoli utilitari immatricolati in uno Stato membro, sul territorio di detto Stato membro (trasporti nazionali) e tra detto Stato membro ed un altro Stato membro o un paese terzo (trasporti internazionali). La direttiva non si applica ai :
   (i) veicoli utilitari immatricolati in un paese terzo, anche se i loro viaggi fanno copo ad uno Stato membro;
   (ii) veicoli utilitariil cui peso o le cui dimensioni eccedono i limiti normalmente ammessi;
   (iii) veicoli utilitari agricoli, veicoli militari e veicoli appartenenti ad amministrazioni e servizi pubblici, ad esclusione di quelli delle aziende ferroviarie.

   Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dal campo di applicazione della direttiva i veicoli utilitari leggeri (il limite è fissato a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso totale a pieno carico autorizzato).

---

(1) G.U. N° L 168 del 26 giugno 1978, pag. 29

3. I dati statistici sui trasporti nazionali ed internazionali, espressi in tonnellate-chilometro e/o in tonnellate, sono ripartiti in trasporti per conto proprio e trasporti per conto terzi, secondo 24 gruppi di merci. I trasporti nazionali sono ulteriormente ripartiti per regioni e per quattro classi di percorrenza, mentre i trasporti internazionali sono ripartiti per paese di carico e scarico.

Trasmissione dei risultati dell'indagine

4. In base all'articolo 5, gli Stati membri devono effettuare rilevazioni statistiche dal 1979 in poi e devono comunicarne i risultati annualmente alla Commissione, entro la fine dell'anno successivo a quello di riferimento. Nel verbale della riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti, svoltasi nel mese di giugno 1978, viene precisato che, tenuto conto delle difficoltà tecniche, il 1979 va considerato come un periodo "di prova".

5. I dati riguardanti il 1979 sono stati trasmessi da sei Stati membri entro il 1980 e da due Stati membri entro il mese di giugno 1981. Alcuni dati forniti dal Regno Unito e dalla Danimarca si riferivano solamente alla seconda metà del 1979, ma sono stati estrapolati all'intero anno. Uno sciopero dei servizi postali ha ritardato l'avvio dell'indagine in Irlanda, paese che è stato in grado di fornire statistiche solamente per l'ultimo trimestre del 1979; fattori stagionali hanno reso impossibile un'estrapolazione a tutto l'anno.

6. I dati per il 1980 sono stati trasmessi da cinque Stati membri entro il 1981 e da altri tre Stati membri entro il mese di settembre 1982. Il Regno Unito ha fornito rilevazioni sui trasporti internazionali che comprendono per la prima volta i veicoli immatricolati nell'Irlanda del Nord imbarcati su navi traghetto (roll-on/roll-off) nei porti britannici, ma che escludono ancora il traffico attraverso i confini terrestri con l'Irlanda.

7. Nel 1981 la Grecia ha iniziato un'indagine sui trasporti internazionali ed ha trasmesso i risultati nel mese di giugno 1982. Nel 1981 è stata condotta un'indagine pilota a breve termine sui trasporti nazionali, dalla quale è emerso che il registro delle immatricolazioni dei veicoli era incompleto e non aggiornata; nel marzo 1982 è stata un'indagine nazionale continua sui trasporti.

8. In Italia il centro dati della Motorizzazione Civile doveve fornire la base di campionamento, è andato distrutto in un attentato dinamitario nel 1979 ed in seguito non è stato ricostituito. Di conseguenza nel 1982 la Commissione ha ovviato nei confronti dell'Italia la procedura formale in base all'articolo 169 del Trattato di Roma, applicazione della direttiva in questione.

Pubblicazione dei risultati dell'indagine

9. Ai sensi dell'articolo 5, la Commissione deve comunicare al più presto agli Stati membri i risultati delle indagini. L'Istituto statistico delle Comunità europee ha elaborato i dati del 1979 entro il 1981 ed ha diffuso i risultati dettagliati, per i sette Stati membri interessati, in una pubblicazione interna, trasmesso alla direzione generale "Trasporti", agli istituti statistici nazionali e ai ministeri dei trasporti degli Stati membri (Indagine comunitaria sui trasporti di merci su strada, volumi da 1 a 5, gennaio 1982). I dati per il 1980 sono stati elaborati alla fine del 1982 per otto Stati membri e la relativa pubblicazione è stata edita nel gennaio 1983.

10. Come richiesto dall'articolo 7, la Commissione ha esaminato, in collaborazione con gli Stati membri, le tabelle statistiche e le relazioni metodologiche trasmesse dagli stessi. Nel giugno 1982 si è pervenuti alla conclusione che le indagini erano ampiamente comparabili e che si poteva dare una maggiore diffusione ai risultati, adeguatamente riassunti, sebbene i dati di singole caselle delle tabelle particolareggiate e doppia entrata fossero, ancora soggetti a riserve dovute all'entità dell'errore di campionamento. Alcune delle principali statistiche sui trasporti nazionali ed internazionali per il 1979 e 1980 figurano all'allegato 1.

Metodi d'indagine

11. Ai sensi dell'articolo 6, gli Stati membri devono trasmettere alla Commissione una relazione dettagliata sui metodi di rilevazione impiegati. La direttiva non prescrive un metodo specifico, ma sottolinea la necessità di evitare che gli scambi di merci tra Stati membri siano sistematicamente subordinati all'espletamento di formalità specifiche ai fini della rilevazione statistica dei dati richiesti.

12. L'Istituto statistico delle Comunità europee ha riassunto queste relazioni ("Metodologia dell'indagine comunitaria sui trasporti di merci su strada", STATRA 244, febbraio 1982) ed ha esaminato i metodi in collaborazione con gli Stati membri. I nove Stati membri che hanno finora trasmesso i risultati delle rilevazioni statistiche hanno utilizzato in tutto 17 metodi diversi, la maggior parte dei quali si basa su indagini per campione tramite questionari inviati per posta agli operatori del settore e riguardanti le operazioni di trasporto effettuate da singoli veicoli per il trasporto di merci su strada in una settimana campione (campionamento nello spazio

e nel tempo). Gli schemi di campionamento abitualmente usati comportano una stratificazione (ad esempio: dimensioni, tipo ed età del veicolo) per un'efficienza ottimale in relazione ai costi dell'indagine. In due Stati membri (R.F. di Germania e Paesi Bassi) vengono condotte indagini separate sui trasporti per conto terzi; inoltre; in cinque Stati membri (R.F. di Germania, Paesi Bassi, Regno Unito, Danimarca e Grecia) le rilevazioni sono distinte per i trasporti nazionali e, rispettivamente, internazionali. Le statistiche sui trasporti internazionali si basano in Danimarca sulle statistiche del commercio estero, nella R.F. di Germania sulle schede di registrazione dei posti di frontiera e in Grecia sui documenti T.I.R.; i documenti di base utilizzati per queste indagini erano già di uso corrente prima dell'entrata in vigore della direttiva in questione, cosi' come lo erano le lettere di vettura e le rilevazioni mensili utilizzati per le indagini sui trasporti a lunga distanza in Germania.

13. In base all'articolo 2, ogni Stato membro puo' fissare ai fini dell'indagine una soglia di rilevazione per i veicoli leggeri; tali soglio non puo' pero' "essere superiore a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso totale a pieno carico autorizzato". Di conseguenza, gli Stati membri hanno convenuto di adottare di massima, ove possibile, un limite di 3 tonnellate di carico utile; esami dettagliati del parco veicoli trasporto su strada in Francia e in Danimarca hanno permesso di stabilire le seguenti equivalenze: 3,5 tonnellate di carico utile = 6,9 tonnellate di peso totale a pieno carico autorizzato e 3,0 tonnellate di carico utile = 6,0 tonnellate di peso totale a pieno carico autorizzato. In pratica, solamente la Francia e la Danimarca (trasporti nazionali) sono state in grado di applicare questo limite nel 1979. Gli altri paesi o hanno incluso tutti i veicoli per il trasporto merci o hanno adottato una soglia più bassa (ad esempio: il Belgio 1 tonnellata di carico utile e il Regno Unito 3,5 tonnellate di peso totale a pieno carico autorizzato = 2 tonnellate di carico utile); un caso a parte è rappresentato dalla R.F. di Germania, in cui le statistiche sui trasporti per conto proprio su lunga distanza riguardono i veicoli utilitari aventi un carico utile superiore alle 4 tonnellate. In Francia, da precedenti indagini che riguardavano tutti i veicoli utilitari per il trasporto merci con un carico utile di 1 tonnellata ed oltre è emerso che i veicoli più leggeri (1 3 t) costituivano il 54 % del totale dei veicoli utilitari, ma rappresentavano solamente l'8 % del tonnellaggio totale e il 6 % delle tkm totali. In Belgio i veicoli utilitari di queste dimensioni rappresentavano nel 1979 il 46 % del parco totale e il 10 % della capacità complessiva di trasporto dei veicoli utilitari, ma trasportavano solamente il 4 % del tonnellaggio complessivo e intervenivano solo per il 3 % nel totale delle tkm (o per lo 0,7 % soltanto delle tkm nei trasporti internazionali). Il fatto che gli Stati membri abbiano utilizzato delle soglie di rilevazione diverse non sembra aver avuto un effetto considerevole sui risultati statistici, specialmente per i trasporti internazionali.

14. Nel verbale della riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti del giugno 1978 viene preso atto della difficoltà di definire chiaramente i "veicoli utilitari", tenuto conto dei diversi metodi d'indagine applicati nei vari Stati membri e viene chiesto che siano, per quanto possibile, quantificate le conseguenze statistiche, vale a dire i doppi computi o le omissioni che ne risultano. Lo scopo della direttiva, indicato all'articolo 1, è di comprendere i trasporti di merci su strada effettuati a mezzo di veicoli immatricolati in uno Stato membro e le definizioni dell'articolo 2 riguardano "qualsiasi veicolo isolato o insieme di veicoli accoppiati, quali un autocarro con o senza rimorchio, un trattore con rimorchio o semirimorchio". Non ci sono problemi per cio' che riguarda i trasporti nazionali (in media oltre il 95% di tutti i trasporti su strada) o i veicoli isolati. Dei problemi possono sorgere invece quando le merci sono trasportate tra Stati membri con un insieme di veicoli accoppiati.

15. Un semirimorchio immatricolato in uno dei tre Stati membri che utilizzano il metodo d'indagine basato sul "veicolo di trasporto" potrebbe in teoria essere trasportato su un percorso internazionale da una motrice immatricolata, in un altro Stato membro che utilizza il metodo d'indagine alternativo che fa riferimento al "veicolo a motore", ed essere cosi' registrato in entrambe le indagini; nel caso inverso il percorso non verrebbe invece registrato in alcuna delle due indagini. Un cambiamento nella composizione di un insieme di veicoli non è infrequente durante il viaggio: ad esempio a seguito di un trasporto di semirimorchio non accompagnato mediante traghetto roll-on/roll-off o treno per trasporto rimorchi stradali oppure ad un confine. Cambiamento durante il percorso tra Stati membri che utilizzano metodi diversi di indagine e di immatricolazione dei veicoli possono portare ad un parziale doppio conteggio (1) o ad una parziale omissione (2); cambiamenti durante il viaggio tra Stati membri che utilizzano lo stesso metodo d'indagine possono comportare sottostime dei trasporti internazionali (3). Questi problemi sono ora in corso di approfondito esame da parte con gli Stati membri (4).

---

(1) Le merci su un semirimorchio immatricolato in Francia trasportate prima in Francia da una motrice ivi immatricolata e quindi nel Regno Unito da una motrice immatricolata in Gran Bretagna figureranno sia nell'indagine francese (trasporti "internazionali") che, in parte, nell'indagine britannica (trasporti "nazionali").

(2) Le merci su un semirimorchio di proprietà britannica (paese in cui i semirimorchi non sono immatricolati) trasportate prima in Francia da una motrice immatricolata in Francia e quindi da una motrice britannica, figureranno, in parte, solamente nell'indagine britannica (trasporti "nazionali").

(3) Le merci su un semirimorchio trasportate da una motrice dei Paesi Bassi e quindi da una motrice immatricolata in Gran Bretagna figureranno come trasporti "nazionali" in entrambe le indagini.

(4) I semirimorchi contribuiscono in larga misura ai trasporti su strada: nel 1979 essi hanno rappresentato il 34% delle tonnellate totali ed il 57% delle tkm per i veicoli belgi, il 40% delle t e il 69% delle tkm per i veicoli francesi; nei trasporti internazionali la loro quota è pari al 70% delle t o al 74% delle tkm per i veicoli belgi e al 62% del tonnellaggio totale che attraversa la frontiera tedesca).

Attendibilità dei risultati

16. In base all'articolo 6 gli Stati membri devono prendere "le misure necessarie per ottenere risultati d'indagine sufficienti per quanto riguarda il totale dei quantitativi trasportati sia in trasporti nazionali, sia in trasporti internazionali" e comunicare "alla Commissione annualmente dati sulla percentuale delle mancate risposte e, sotto forma di scarto tipo o di intervallo di confidenza, sull'attendibilità dei risultati riguardanti, da un lato, i trasporti tra regioni nazionali (...) e, dall'altra, i trasporti tra il loro territorio e quello di ciascuno degli altri Stati membri".

17. La percentuale delle mancate risposte è praticamente nulla in quattro indagini, del 10% o meno in altre quattro, e di circa il 20% o meno in quattro altre ancora; la percentuale più elevata raggiunge il 40% (due indagini). In alcuni Stati membri sono state identificate tre principali categorie di mancate risposte: veicoli venduti (indirizzi non aggiornati nel Pubblico Registro Automobilistico), questionari non restituiti o restituiti non utilizzabili, veicoli ritirati dalla circolazione o inviati alla rottamazione (cause che si riscontrano particolarmente ai veicoli più piccoli e più vecchi). Il trattamento delle mancate risposte effettuato dalla maggior parte degli Stati membri mediante un aggiustamento dei fattori di estrapolazione, è basato sull'ipotesi che normalmente le mancate risposte non presentino caratteristiche dissimili dalle risposte; per la Francia, che non opera questo aggiustamento, si ritiene che i dati estrapolati siano sottostimati di un 15 %.

18. I risultati possono comportare talune sottovalutazione, quando la selezione dei veicoli campione sia effettuata partendo da un registro relativamente non aggiornato (ad esempio in Belgio si usa il registro dei veicoli alla fine dell'anno precedente), senza includere le nuove immatricolazioni di ogni mese; è noto infatti che i veicoli più recenti hanno prestazioni annuali superiori.

19. Le stime degli errori di campionamento o dello scarto quadratico medio sono state fornite da sei Stati membri per parecchie delle statistiche principali dei loro trasporti nazionali e/o internazionali. Queste stime del tonnellaggio trasportato, convertite, se del caso, con riferimento ad un intervallo di confidenza comune del 95%, figurano all'allegato II. I livelli di attendibilità indicati sono elevati, addirittura estremamente elevati per un campione nel caso dei principali flussi di traffico, ma possono essere considerevolmente inferiori per i flussi di traffico minori (ad esempio: con paesi o regioni meno importanti), e particolarmente per cio' che riguarda risultati più dettagliati (ad esempio: traffico regionale classificato per gruppo di merci). I problemi inerenti all'errore di campionamento verranno esaminati in dettaglio in collaborazione con gli Stati membri une volta che saranno disponibili stime ulteriori: è improbabile che siano necessarie stime annuali degli errori di campionamento, a meno che non vengano modificati i singoli schemi o tassi di campionamento.

Necessità di apportare eventuali emendamenti alla direttiva

20. La presente relazione valuta l'esperienza acquisita con le indagini a partire dal 1979 e i risultati statistici del primo anno "di prova". Le difficoltà techniche ed amministrative per l'esecuzione di indagini in conformità alla direttiva sono state superate o sono in corso di superamento da parte di nove Stati membri e non mettono in discussione la direttiva in quanto tale. La Commissione considera, sulla base di quest'esperienza, che i risultati ottenuti sono ampliamente comparabili tra gli Stati membri e corrispondono agli obiettivi indicati del Consiglio nel preambolo della direttiva.

21. L'ultimo "considerando" della direttiva fa menzione della possibilità di estendere il campo d'applicazione della direttiva stessa alla rilevazione dei principali flussi di merci tra le regioni della Comunità nel traffico internazionale. Questa possibilità è anche presa in considerazione dalle direttive del Consiglio relative alla rilevazione statistica dei trasporti di merci per via navigabile interna (80/1119/CEE) (1) e per ferrovia (80/1177/CEE) (2), le quali stabiliscono all'articolo 5, che entro i due anni successivi all'entrata in vigore delle stesse (ossia per fine dicembre 1982), il Consiglio decide, su proposta della Commissione, l'elaborazione di statistiche sul traffico internazionale tra regioni. Va notato tuttavia che le statistiche per i due modi di trasporto in questione sono basate su una rilevazione completa, mentre le statistiche dei trasporti di merci su strada implicano metodi più complessi, in gran parte basati su indagine per campione. La Commissione sta studiando, in collaborazione con gli Stati membri, i problemi che presenta l'introduzione di questo ampliamento nelle indagini per i trasporti di merci su strada.

22. E' anche in corso di esame la possibilità di raccogliere informazioni su : a) il trasporto di merci su strada nel traffico internazionale tra Stati membri ed alcuni paesi europei non elencati separatamente nell'allegato III della direttiva, e b) il trasporto di merci mediante veicoli stradali, immatricolati in singoli Stati membri, che effettuano trasporti tra paesi diversi da quello d'immatricolazione ("cross-trading").

---

(1) G.U. N° L 339 del 15.12.1980, pag. 30

(2) G.U. N° L 350 del 23.12.1980, pag. 23

Conclusioni

23. La Commissione ritiene, in base all'esperienza a tutt'oggi acquisita, che la direttiva puo' essere attuata senza emendamenti e che i principali risultati statistici corrispondo agli obiettivi prefissati. La Commissione esaminerà, in collaborazione con gli Stati membri, i problemi che implica l'estensione della portata della direttiva e presentarà proposte al Consiglio entro gennaio 1985.

ELENCO DEGLI ALLEGATI

Allegato 1

Tabella 1 Trasporti nazionali ed internazionali, 1979

Tabella 2 Trasporti nazionali, 1979

Tabella 3 Trasporti nazionali ed internazionali, 1980

Tabella 4 Trasporti stradali nazionali ed internazionali per gruppo di merci, 1979

Tabella 5 Trasporti internazionali per paese di carico/scarico, 1979

Tabella 6 Trasporti internazionali intra EUR-7, per paese di carico/scarico, 1979

Allegato 2

Tabella 1 Errori di campionamento

Tabella 2 Indagini sui trasporti di merci su strada, 1979. Metodologia :

(i) Tipo di indagine, campionamento e percentuale di risposta

(ii) Schema di campionamento a più stadi

(iii) Tipi di veicoli, soglio di rilevazione e stratificazione

ALLEGATO 1 TABELLA 1

TRASPORTI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI, 1979

		Paese d'immatricolazione del veicolo							
		EUR-7	D	F	N	B	L	UK	DK
TOTALE	mio t	6 342	2 565	1 368	374	311	21	1 474	229
	%	100	40,4	21,6	5,9	4,9	0,3	23,2	3,6
Nazionali	mio t	6 195	2 528	1 338	334	286	18	1 469	222
Internazionali	mio t	147	37	30	40	25	3	5	7
	%	100	25,0	20,7	27,3	16,9	1,7	3,2	5,1
di cui :									
caricate	mio t	78	18	16	21	15	1	2	4
scaricate	mio t	69	19	14	19	10	1	2	3
di cui con :									
EUR-7	mio t	121	27	23	38	24	2	3	4
	%	100	22,2	18,9	31,2	19,4	2,0	2,8	3,5
Italia	mio t	12	4	5	1	1	0	1	0
Irlanda	mio t	0	0	0	0	-	-	0	0
Paesi terzi	mio t	13	5	2	1	0	-	0	3

ALLEGATO 1 TABELLA 2

TRASPORTI NAZIONALI, 1979

		Paese d'immatricolazione del veicolo							
		EUR-7	D	F	N	B	L	UK	DK
TOTALE	Mio t	6 195	2 528	1 338	334	286	18	1 469	222
	Mio tkm	322 621	98 833	84 497	17 000	9 861	278	103 200	8 952
	Media km	52	39	63	51	34	16	70	40
di cui :									
(i) per conto proprio									
	Mio t	3 524	1 485	928	123	183	15	716	75
	% totale	57	59	69	37	64	83	49	34
	Mio tkm	134 423	40 797	39 791	5 579	5 700	228	39 500	2 828
	% totale	42	41	47	33	58	82	38	32
	media km	38	27	43	45	31	15	55	38
(ii) intra-regionale									
	Mio t	4 996	2 061	1 119	245	221	18	1 110	222
	% totale	81	82	84	73	77	100	76	100
Numero di regioni		69	22	22	7	4	1	12	1
Media mio t per regione		90	115	61	48	72	18	122	222
Media mio tkm per regione		4 676	4 492	3 841	2 429	2 465	278	8 600	8 952

ALLEGATO 1 TABELLA 3

TRASPORTI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

		Paese d'immatricolazione del veicolo								
		EUR-8	D	F	N	B	L	UK	IR	DK
TOTALE	mio t	6 339	2 528	1 386	395	337	19	1 376	103	195
Nazionale	mio t	6 186	2 490	1 356	351	311	17	1 372	101	188
	mio tkm	320 838	98 313	88 322	17 370	10 315	278	93 900	4 490	7 850
di cui :										
(i) per conto proprio	mio t	3 601	1 464	956	140	198	15	687	73	68
	mio tkm	138 697	41 095	43 528	5 948	5 949	219	36 500	2 935	2 523
(ii) intra-regionale	mio t	4 995	2 027	1 128	259	242	17	1 033	101	188
Internazionale	mio t	153	38	30	44	26	2	4	2	7
di cui :										
caricate	mio t	81	19	15	23	16	1	2	1	4
scaricate	mio t	72	19	15	21	10	1	2	1	3

ALLEGATO 1 TABELLA 4

TRASPORTI STRADALI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI PER GRUPPO DI MERCI, 1979

Gruppo di merci	Nazionale (EUR-7)						Internazionale Intra EUR-5*)	
	Totale			di cui : per conto proprio			Totale	di cui : per conto proprio
	% t	% tkm	media km	% t	% tkm	media km	% t	% t
1 Cereali	1,4	1,6	58	1,5	1,7	43	0,8	1,1
2 Patate, ecc.	1,3	2,3	92	1,5	2,9	73	3,8	6,6
3 Animali vivi, barbabietole da zucchero	1,3	1,3	52	0,9	1,3	57	0,4	0,8
4 Legno e sughero	1,7	2,8	86	1,6	2,9	70	3,8	6,9
5 Materie tessili, ecc.	0,5	1,0	101	0,5	1,0	72	2,1	2,7
6 Derrate alimentari, ecc.	11,1	17,7	84	12,9	22,3	66	11,7	14,9
7 Oleaginosi	0,2	0,6	143	0,1	0,4	105	1,2	0,9
8 Combustibili minerali solidi	2,2	1,6	38	1,3	0,9	27	1,5	1,5
9 Petrolio greggio	0,0	0,0	70	0,0	0,0	54	0,0	0,0
10 Prodotti petroliferi	6,1	6,4	54	7,2	9,2	49	2,7	2,9
11 Minerali di ferro	0,6	0,5	40	0,7	0,6	32	0,5	0,5
12 Altri minerali	0,3	0,3	59	0,3	0,3	41	0,5	0,2
13 Prodotti metallurgici	2,6	5,6	112	1,6	3,1	76	8,3	4,3
14 Cementi, calci, ecc.	8,4	8,3	52	8,8	9,0	40	7,6	8,0
15 Minerali greggi o manufatti	42,3	15,4	19	44,5	19,1	16	16,1	23,2
16 Concimi	1,1	1,5	67	1,2	1,2	40	1,3	1,2
17 Prodotti carbochimici	0,2	0,1	41	0,1	0,0	14	0,1	0,0
18 Prodotti chimici, ad esclusione dei prodotti carbochimici	4,7	6,3	69	4,5	4,4	37	12,6	4,8
19 Cellulosa	0,3	0,5	111	0,2	0,3	62	0,9	0,8
20 Veicoli e materiale da trasporto	2,2	4,7	107	2,0	4,3	84	6,4	5,2
21 Articoli metallici	1,0	2,0	101	1,0	1,8	70	1,5	1,4
22 Vetro, prodotti della ceramica	0,5	1,2	136	0,4	0,9	84	2,0	1,7
23 Articoli manufatti diversi	3,0	7,8	134	2,5	5,9	91	9,5	7,6
24 Articoli diversi	6,9	10,6	79	4,8	6,3	50	4,8	2,5
Totale EUR-5 *) %							100 %	100 %
Totale EUR-5 *) mio t							111	26
Totale EUR-7 %	100 %	100 %		100 %	100 %			
Totale EUR-7 mio t	6 195			3 524				
Totale EUR-7 mio tkm		322 621			134 423			
Totale EUR-7 media km			52			38		

*) Repubblica federale di Germania, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca

TRASPORTI INTERNAZIONALI PER PAESI DI CARICO/SCARICO, 1979

1000 t

Paese di carico/scarico		Quantità caricata	Quantità scaricata
TOTALE		132 841	135 482
EUR-7		121 505	121 505
Italia		6 033	6 381
Irlanda		54	211
Paesi terzi		5 249	7 385
di cui :	Svizzera	756	2 494
	Austria	843	1 377
	Jugoslavia	100	129
	Grecia	36	79
	Turchia	7	14
	Spagna	758	952
	Portogallo	89	271
	Norvegia	160	243
	Svezia	1 448	1 205
	Finlandia	36	34
	Repubblica democratica tedesca [1)]	54	42
	Cecoslovaccia	582	29
	Altri paesi d'Europa	231	128
	Paesi dell'Africa del Nord	7	25
	Paesi del Vicino e Medio Oriente	2	79
	Altri paesi	140	284

1) Esclusi i trasporti fra la Repubblica federale di Germania e la Repubblica democratica tedesca su veicoli immatricolati nella Repubblica federale di Germania (il totale dei trasporti tra questi due paesi era di 2,3 milioni t).

TRASPORTI INTERNAZIONALI INTRA EUR-7, PER PAESE DI CARICO/SCARICO, 1979

1000 t

Paese di carico	Paese di scarico							
	EUR-7	D	F	N	B	L	UK	DK
EUR-7	121 505	37 942	23 585	27 902	23 765	2 759	3 094	2 458
D	31 946	-	7 050	15 665	6 179	919	564	1 569
F	24 366	11 780	-	2 108	8 257	684	1 298	239
N	27 128	14 796	3 199	-	8 119	105	530	379
B	29 410	6 845	11 529	9 417	-	1 051	411	157
L	2 768	1 251	538	168	811	-	-	-
UK	2 429	622	1 087	312	294	-	-	-
DK	3 458	2 645	182	232	105	-	291	-

ALLEGATO 1 TABELLA 6

ERRORI DI CAMPIONAMENTO, Tonnellate (intervallo di confidenza 95 %)

Stato Membro che fornisce i dati *)	Trasporti internazionali (tonnellate)			Trasporti nazionali (tonnellate)		
	Caricate	Scaricate	Relazione di traffico/ Tipo di trasporto	Totale	Traffico intra-regionale/ Tipo di trasporto	
					inferiore a...	Numero di regioni
Germania	± 5,9 %	± 5,9 %	Belgio, Paesi Bassi, Francia, Italia, Danimarca	± 0,2 %	± 2,0 %	21 regioni
	nulla	nulla	Regno Unito, Irlanda, Lussemburgo, Grecia		± 4,0 %	1 (Bremen)
Francia	:	:		± 2,0 %	± 7,5 %	1 (Parigi)
					± 10,0 %	3 regioni
					± 20,0 %	16 regioni
					± 24,7 %	1 (Limousin
Paesi Bassi, 1976	± 4,8 %	:	Belgio, per conto terzi	± 2,2 %	± 2,0 %	1 regione
	± 61,1 %	:	Lussemburgo, per conto terzi		± 3,0 %	3 regioni
	nulla	nulla	Altri paesi, per conto terzi		± 5,0 %	4 regioni
Belgio	± 0,2 %	± 0,2 %	Per conto terzi	± 0,12 %	± 1,0 %	3 regioni
	± 0,6 %	± 0,5 %	Per conto proprio		± 1,5 %	1 (Bruxelles)
Regno Unito	± 2,6 %	± 2,9 %		± 1,7 %	± 13,0 %	3 regioni
					± 19,0 %	7 regioni
					± 21,0 %	1 (East Midlands)
					± 31,0 %	1 (Greater London)
Danimarca	nulla	nulla		± 6,3 %	(i) ± 8,8 %	Per conto terzi
					(ii) ± 12,0 %	Per conto proprio

*) Relazioni sugli errori di campionamento pervenute entro dicembre 1981

ALLEGATO 2 TABELLA 1

INDAGINI SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA, 1979

METODOLOGIA : TIPO DI INDAGINE, CAMPIONAMENTO E PERCENTUALE DI RISPOSTA

Paese	Indagine(i)	Genere di trasporti	Fonte dei dati		Tipo di rilevazione statistica	Percentuale di campionamento globale	Percentuale di risposta
Germania	A	Lunga distanza conto terzi	Lettera di vettura	Operatore	Campione	39,4	100
	B	Lunga distanza conto proprio	Rilevazione mensile	Operatore	Campione	11,4	95
	C	Breve distanza (50 km)	Questionario	Operatore	Campione	0,2	80
	D	Internazionale (attraversante la frontiera	Scheda di registrazione	Conducente	Campione	37,4	100
Francia		Tutti	Questionario	Operatore	Campione	0,3	75
Italia	A	Nazionale					
	B	Internazionale					
Paesi Bassi	A	Conto proprio	Questionario	Operatore	Campione	0,4	87
	B	Conto terzi nell'ambito del Benelux	Questionario	Operatore	Campione	1,9	90
	C	Conto terzi al di fuori del Benelux	Questionario	Operatore	Completa	100	100
Belgio		Tutti	Questionario	Operatore	Campione	0,6	80
Lussemburgo		Tutti	Questionario	Operatore	Campione	1,9	60
Regno Unito	A	Nazionale	Questionario	Operatore	Campione	0,1	78
	B	Internazionale (attraversante il mare)	Questionario	Operatore	Campione	3,4	65
Irlanda		Tutti	Questionario	Operatore	Campione	0,5	60
Danimarca	A	Nazionale	Questionario	Operatore	Campione	0,2	91
	B	Internazionale	Commercio estero	Importatore/ esportatore	Completa	100	100
Grecia	A	Nazionale (1982)	Questionario	Operatore	Campione	?	
	B	Internazionale (1981)	Carnet T.I.R.	Operatore	Completa	100	95

ALLEGATO 2 TABELLA 2(i)

INDAGINI SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA, 1979
METODOLOGIA : SCHEMI DI CAMPIONAMENTO A PIU' STADI

Paese	Indagine	Primo studio			Secondo studio			Terzo studio			Percentuale di campionamento globale
		Unità	Numero		Unità	Numero		Unità	Numero		
			Popolazione	Campione		Popolazione	Campione		Popolazione	Campione	
Germania	A	Operatore	9 031	9 031	Viaggio	13 216 695	5 201 135	-	-	-	39,4
	B	Operatore	32 998	32 998	Viaggio	14 464 575	1 653 283*	-	-	-	11,4
	C	Veicolo	930 000	930 000	Settimana	52	1	-	-	-	0,2
	D	Veicolo	8 725 931	3 267 782*	-	-	-	-	-	-	37,4
Francia		Veicolo	540 000	92 000*	Settimana	52	1	-	-	-	0,3
Italia	A										
	B										
Paesi Bassi	A	Veicolo	110 000	24 000*	Settimana	52	1	-	-	-	0,4
	B	Operatore	8 500	8 500	Settimana	52	1	-	-	-	1,9
	C	Operatore	1 600	1 600	-	-	-	-	-	-	100
Belgio		Veicolo	184 130	57 978*	Settimana	52	1	-	-	-	0,6
Lussemburgo		Veicolo	7 000	7 000	Settimana	52	1	-	-	-	1,9
Regno Unito	A	Veicolo	503 000	20 800*	Settimana	52	1	-	-	-	0,1
	B	Rotta "roro"	?	15	Navigazione	?	?*	Viaggio	?	6 358*	3,4
Irlanda		Veicolo	92 000	23 000*	Settimana	52	1	-	-	-	0,5
Danimarca	A	Veicolo	44 000	4 000*	Settimana	52	1	-	-	-	
	B	Spedizione	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Grecia	A	Veicolo	?	?	Settimana	52	1	-	-	-	?
	B	Veicolo	-	-	-	-	-	-	-	-	100

* Campione stratificato con frazione di campionamento variabile

ALLEGATO 2 TABELLA 2(ii)

INDAGINI SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA, 1979

METODOLOGIA : TIPI DI VEICOLI, SOGLIA DI RILEVAZIONE E STRATIFICAZIONE

Paese	Indagine	Tipi di veicoli	Soglia di rilevazione			Base di stratificazione							
			Veicoli esclusi	Veicoli incl. ø		Veicolo			Regione	Attività economica	Paese	Punto di frontiera	Totale strati*
				Carico utile (t)	Peso tot(t)	Dimensione ‡	Tipo	Età					
Germania	A	Tutti	-	-	-	-	-	-	x12	-	-	-	12
	B	Veicoli a motore	piccoli	⩾ 4,0	-	-	-	-	x12	x18	-	-	216
	C	Veicoli a motore		⩾ 1,0	-	x	x2	-	-	x18	-	-	?
	D	Tutti	-	-	-	-	-	-	-	-	x2	x2	4
Francia		Veicoli da trasporto	(i)piccoli (ii) vecchi	⩾ 3,0	-	x6	x3	x3	-	x2	-	-	50
Italia	A												
	B												
Paesi Bassi	A	Veicoli a motore		⩾ 1,0	-	x7	-	-	x8	x41	-	-	2 296
	B	Tutti		⩾ 1,0	-	xop	-	-	x11	-	-	-	169
	C	Tutti		⩾ 0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgio		Veicoli da trasporto		⩾ 1,0	-	x14	x6	-	-	-	-	-	84
Lussemburgo		Veicoli da trasporto		⩾ 1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regno Unito	A	Veicoli a motore	piccoli	(>2,0=)	>3,5	x8	x2	-	x12	-	-	-	144
	B	Veicoli a motore	piccoli	(>2,0=)	>3,5	xop	-	-	-	-	x5	x10	?
Irlanda		Veicoli a motore	-	-	-	x3	-	x3	-	-	-	-	9
Danimarca	A	Veicoli a motore	piccoli	(>3,0=)	> 6	x4	-	-	x5	-	-	-	20
	B	Tutti	-	•	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grecia	A												
	B												

Nota : Peso tot. = Peso totale a pieno carico

ø = La Francia comprende esclusivamente i veicoli di meno di 15 anni. Nell'indagine B della Germania sono compresi anche i trattori stradali per smirimorchi di potenza 40 kW; nell'indagine A della Danimarca sono compresi quelli di peso totale 3 t.

‡ = Ampiezza dell'operatore : nel caso dell'indagine B dei Paesi Bassi e del Regno Unito.

* = Nella stratificazione non vengono combinati sempre tutti gli strati.

ALLEGATO 2 TABELLA 2(iii)