



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

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

**sull'applicazione del regolamento (UE) 2018/643 relativo alle statistiche dei trasporti
ferroviari**

1. INTRODUZIONE

1.1 SCOPO DELLA RELAZIONE

L'articolo 9 del regolamento (UE) 2018/643 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari¹ stabilisce che, entro il 31 dicembre 2020 e successivamente ogni quattro anni, la Commissione deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio, previa consultazione del comitato del sistema statistico europeo, una relazione sull'applicazione di tale regolamento e sui futuri sviluppi. La presente relazione è la seconda che ottempera a tale obbligo².

Nella prima sezione della presente relazione sono illustrati gli antecedenti, il contesto politico, l'utilizzo dei dati e la portata del regolamento. La seconda sezione ne descrive l'attuazione da parte degli Stati membri e della Commissione (Eurostat), gli oneri e i costi per gli Stati membri in termini di raccolta dei dati, questioni metodologiche e relative alla qualità dei dati nonché i vari mezzi di pubblicazione delle statistiche dei trasporti ferroviari. Le ultime due sezioni fanno riferimento a possibili sviluppi futuri delle statistiche dei trasporti ferroviari e presentano le conclusioni principali della relazione.

1.2 CONTESTO DEL QUADRO GIURIDICO

Il regolamento (CE) n. 91/2003 aveva lo scopo di far sì che la Commissione, le altre istituzioni dell'UE, i governi nazionali e il pubblico, avessero a disposizione dati statistici comparabili, affidabili, armonizzati, periodici ed esaustivi sul trasporto ferroviario di merci e passeggeri.

Le modifiche introdotte nel 2016 dal regolamento (UE) 2016/2032 intendevano aggiornare e semplificare l'atto originario (e ridurre pertanto l'onere per gli Stati membri). Avevano altresì lo scopo di ottimizzare il quadro giuridico esistente per le statistiche europee sul trasporto ferroviario e allinearle al trattato di Lisbona.

1.3 CONTESTO POLITICO E UTILIZZO DEI DATI

Lo sviluppo di una politica comune dei trasporti nell'UE richiede un'approfondita conoscenza dell'entità e dell'evoluzione dei trasporti ferroviari.

Il Green Deal europeo³ è una strategia di crescita che mira a rendere più sostenibile l'economia dell'UE, trasformando le sfide ambientali e climatiche in opportunità, in tutti gli ambiti di intervento, e rendendo la transizione giusta e inclusiva per tutti. Nel 2022 il settore dei trasporti (compresi i bunkeraggi internazionali) era responsabile di circa il 28,9 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE. Per conseguire la neutralità climatica occorre ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. Il trasporto ferroviario di merci rappresenta la spina dorsale logistica sostenibile dell'economia e il trasporto ferroviario contribuisce in modo significativo al conseguimento degli obiettivi climatici in linea con la crescita economica e la crescita del settore dei trasporti.

¹ GU L 112 del 2.5.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj>.

² La prima relazione è stata adottata il 18 dicembre 2020 (COM(2020) 838 final).

³ COM(2019) 640 final.

Nel dicembre 2020 la Commissione ha inoltre presentato la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro"⁴, che delinea le misure previste per trasformare il sistema dei trasporti dell'UE in linea con le ambizioni del Green Deal europeo. La strategia per la mobilità persegue la visione di una mobilità sostenibile, accessibile, inclusiva, intelligente, resiliente e competitiva e richiede una trasformazione radicale del settore dei trasporti. Uno degli approcci della strategia per la mobilità consiste nell'aumentare l'uso di modi di trasporto meno inquinanti e nel trasferire alle ferrovie e alle vie navigabili interne una parte sostanziale dei trasporti interni di merci che attualmente avviene su strada (75 %). Una delle priorità della Commissione per il periodo 2024-2029 nel settore dei trasporti è quella di presentare un piano per un'ambiziosa rete ferroviaria europea ad alta velocità che contribuisca a collegare le capitali dell'UE, anche con treni notturni, e ad accelerare il trasporto ferroviario di merci.

Negli ultimi 25 anni la Commissione ha proposto attivamente la ristrutturazione del settore europeo del trasporto ferroviario al fine di rafforzare la posizione delle ferrovie rispetto ad altre modalità di trasporto. Gli sforzi della Commissione si sono concentrati su tre obiettivi principali, tutti cruciali per lo sviluppo di un settore del trasporto ferroviario forte e competitivo:

- aprire alla concorrenza il mercato del trasporto ferroviario;
- aumentare l'interoperabilità e la sicurezza delle reti nazionali;
- sviluppare le infrastrutture del trasporto ferroviario.

I dati raccolti a norma del regolamento (UE) 2018/643 svolgono un ruolo importante nel processo decisionale dell'UE nonché nella concezione e nel monitoraggio delle politiche dell'UE. I risultati della raccolta dei dati sono fondamentali per monitorare il mercato ferroviario dell'UE e sono regolarmente utilizzati come riferimento nelle comunicazioni, nelle valutazioni d'impatto e nei documenti di lavoro dei servizi della Commissione. Una conoscenza approfondita del mercato contribuisce ad aumentare la competitività delle imprese del settore. Il regolamento produce statistiche che possono essere utilizzate anche per valutare il potenziale offerto dal trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia.

Gli Stati membri hanno inoltre rilevato che i dati raccolti a norma del regolamento sono necessari a livello nazionale per:

- osservare l'evoluzione dell'attività di trasporto ferroviario tramite monitoraggio a breve termine (utilizzando dati trimestrali) e a lungo termine (utilizzando dati annuali);
- svolgere analisi delle tendenze nazionali e individuare parametri di riferimento con altri Stati;
- monitorare l'evoluzione della quota del trasporto europeo generale rappresentata dalle ferrovie rispetto ad altre modalità (ripartizione modale).

In tale contesto gli Stati membri hanno indicato che i dati sono utilizzati da:

- autorità nazionali;
- università, istituti di ricerca ed esperti di simulazioni;

⁴ COM(2020) 789 final.

- istituzioni economiche;
- il settore ferroviario, per analisi e pianificazione;
- organizzazioni internazionali come il Forum Internazionale dei Trasporti e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite;
- responsabili politici a livello nazionale, per la pianificazione, il monitoraggio degli obiettivi e il processo decisionale.

1.4 APPLICAZIONE AGLI STATI MEMBRI E AD ALTRI STATI

Il regolamento (UE) 2018/643 si applica direttamente e integralmente a tutti gli Stati membri, i quali sono tenuti a fornire i dati da esso previsti. Solo Malta e Cipro, che non dispongono di infrastrutture ferroviarie e quindi non hanno attività di trasporto ferroviario, non sono tenuti ad attuare il regolamento.

I dati sul trasporto ferroviario sono forniti anche da altri tre Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA): Norvegia, Svizzera e Liechtenstein. Cinque paesi candidati (Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Macedonia del Nord, Serbia e Turchia) forniscono dati su base volontaria. Nel giugno 2024 l'Ucraina ha inviato, per la prima volta, un set di dati sul totale del trasporto ferroviario di merci e sul totale del trasporto ferroviario di passeggeri per l'anno di riferimento 2021. Albania, Georgia, Kosovo* e Moldova stanno attualmente valutando la disponibilità dei dati e il modo migliore per soddisfare le prescrizioni del regolamento (UE) 2018/643.

Conformemente all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/643, gli Stati trasmettono a Eurostat:

- (i) statistiche annuali particolareggiate sui trasporti di passeggeri e merci;
- (ii) statistiche trimestrali sui trasporti di passeggeri e merci;
- (iii) statistiche regionali sui trasporti di passeggeri e merci a livello NUTS⁵ 2 (ogni cinque anni, per un periodo di riferimento di un anno);
- (iv) statistiche sui flussi di traffico sulla rete ferroviaria (ogni cinque anni, per un periodo di riferimento di un anno);
- (v) statistiche annuali meno particolareggiate sull'attività di trasporto passeggeri e merci delle imprese ferroviarie con un volume totale di trasporto merci inferiore a 200 milioni di tonnellate-km e inferiore a 500 000 tonnellate e delle imprese con un volume totale di trasporto passeggeri inferiore a 100 milioni di passeggeri-km.

2. SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1 OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

L'osservanza degli obblighi di fornitura dei dati definiti nel regolamento (UE) 2018/643 è molto elevata, in quanto tutti gli Stati membri forniscono regolarmente i set di dati richiesti entro i termini previsti. Talvolta possono verificarsi brevi ritardi a causa di cambiamenti a livello nazionale (ad esempio a livello informatico o del mercato ferroviario). Tali ritardi non

* Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244 (1999) dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

⁵ Regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj>.

hanno tuttavia mai inciso sulla produzione di statistiche sul trasporto ferroviario. Gli Stati seguono la metodologia concordata, garantendo la produzione di statistiche affidabili e di alta qualità sul trasporto ferroviario di merci e passeggeri in Europa.

Per impedire la divulgazione diretta o indiretta di informazioni relative a singole imprese ferroviarie, diversi Stati membri contrassegnano come riservati i dati ferroviari da loro trasmessi. Nelle ultime raccolte di dati, i dati annuali particolareggiati sul trasporto ferroviario di passeggeri trasmessi da Belgio, Francia, Ungheria, Polonia e Paesi Bassi sono stati trattati come riservati o parzialmente riservati, mentre per Belgio, Polonia e Svezia i dati annuali particolareggiati sul trasporto ferroviario di merci sono stati comunicati, in tutto o in parte, come riservati. Nella raccolta di dati regionali quinquennali (livello NUTS 2) si osserva un tasso di riservatezza più elevato. In caso di dati riservati, Eurostat applica norme e misure per impedirne la divulgazione.

2.2 METODI DI RACCOLTA DEI DATI IN USO NEGLI STATI MEMBRI

Le imprese ferroviarie raccolgono i dati secondo i metodi adottati da ciascuno Stato e li trasmettono alle autorità nazionali responsabili dell'elaborazione dei dati. Il *Reference Manual on Rail transport statistics*⁶ di Eurostat include un capitolo dedicato alle metodologie nazionali con un sottocapitolo sulla compilazione dei dati e sulla gestione della loro qualità.

Da uno studio Eurostat del 2021 relativo alle imprese straniere che operano sulle reti ferroviarie nazionali è emerso che alcuni paesi hanno difficoltà a ottenere dati da tali imprese, vista l'impossibilità di imporre a questi soggetti un obbligo di trasmissione dei dati. Lo studio ha raccomandato una serie di misure per superare questi ostacoli.

2.3 ONERE AMMINISTRATIVO E COSTI PER GLI STATI MEMBRI

Il regolamento (UE) 2018/643 mira a ridurre al minimo gli oneri per gli Stati membri. Nella maggior parte degli Stati membri non occorre adottare misure aggiuntive in quanto le procedure esistenti sono adeguatamente sviluppate per adempiere alle prescrizioni del regolamento in materia di raccolta dei dati.

Secondo le informazioni contenute nei metadati nazionali che integrano i dati sui trasporti ferroviari, la maggior parte dei paesi dichiaranti ritiene che il carico di lavoro richiesto per la fornitura dei dati sia accettabile. Nella maggior parte dei paesi dichiaranti l'onere di risposta è principalmente a carico delle imprese o degli operatori ferroviari ed è mantenuto al minimo. I rispondenti sono in grado di trasmettere i dati richiesti tramite un'interfaccia dati o per posta elettronica. I rispondenti sono contattati solo se gli errori di plausibilità non possono essere risolti dalle autorità statistiche nazionali. I paesi in grado di quantificare i costi e gli oneri della raccolta dei dati sui trasporti ferroviari segnalano notevoli disparità. Tali differenze in termini di costi e oneri dipendono dal numero di imprese e dal volume dei dati raccolti, che variano da paese a paese, nonché dai sistemi nazionali di compilazione dei dati. In alcuni casi il numero delle imprese ferroviarie che hanno risposto è aumentato dall'entrata in vigore del regolamento, con conseguente impatto sui costi e sugli oneri associati. Il regolamento ha tuttavia stabilito soglie relative ai livelli di attività di trasporto per limitare l'onere di

⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (disponibile solo in inglese).

trasmissione dei dati, preservando nel contempo la qualità delle statistiche. Tuttavia i paesi ritengono che i dati sui trasporti ferroviari abbiano un valore notevole e che i vantaggi delle statistiche che ne derivano superino gli oneri e i costi per i rispondenti e gli uffici statistici.

Riduzione dell'onere amministrativo e semplificazione

La riduzione dell'onere amministrativo è uno degli obiettivi costanti della Commissione. In collaborazione con le autorità statistiche nazionali, Eurostat sta attuando azioni specifiche per ridurre l'onere nazionale di raccolta e trasmissione dei dati. Tra le azioni in questione si annovera quanto segue.

1. Lo sviluppo di strumenti, come il visualizzatore geografico di Eurostat, per agevolare la trasmissione di dati regionali a livello NUTS 2. Il visualizzatore geografico di Eurostat prevede una funzione di ricerca che agevola la ricerca dei codici NUTS. I paesi dichiaranti possono inserire il nome di una stazione ferroviaria o di un punto di partenza/arrivo e il visualizzatore geografico fornisce il codice NUTS appropriato. Eurostat può inoltre redigere un elenco di tutte le stazioni ferroviarie con i corrispondenti codici NUTS.

2. Nuovi strumenti di convalida, che consentono ai paesi dichiaranti di convalidare i propri dati prima di trasmetterli ufficialmente a Eurostat (preconvalida) e di ricevere riscontri sugli errori per ciascun set di dati specifico.

3. Riunioni regolari di esperti degli Stati membri, dei paesi dell'EFTA, dei paesi candidati e potenziali candidati in seno al gruppo di esperti della Commissione sulle statistiche dei trasporti ferroviari per scambiare buone pratiche nella raccolta e nel trattamento dei dati sui trasporti ferroviari.

Da una consultazione degli Stati membri nel giugno 2024 è emerso che il quadro definito dal regolamento (UE) 2018/643 è sufficiente per soddisfare le esigenze degli utenti senza gravare eccessivamente sui rispondenti.

2.4 CONVALIDA E CONTROLLI DI QUALITÀ DEI DATI RICEVUTI

La raccolta e la trasmissione dei dati sono di competenza degli Stati membri, ma Eurostat adotta tutte le misure necessarie per garantire statistiche di elevata qualità e individuare eventuali errori o elementi non plausibili nei dati ricevuti. Dal 2023 Eurostat ha attuato un sofisticato sistema informatico per la gestione dei dati che prevede due componenti migliorate: nuovi strumenti di convalida dei dati e un potente software (il sistema di analisi statistica - SAS) per l'elaborazione, il controllo della qualità e la pubblicazione dei dati sui trasporti ferroviari.

I paesi dichiaranti trasmettono set di dati a Eurostat tramite il portale EDAMIS utilizzando una struttura compatibile con il formato SDMX (scambio di dati e metadati statistici). I set di dati ricevuti sono poi sottoposti a un solido processo di convalida in due fasi:

- in primo luogo, lo strumento STRUVAL (STRUctural VALidation) convalida ciascun set 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 ciascun set di dati sulla base di norme e soglie predefinite. I paesi dichiaranti ricevono una relazione di convalida dettagliata per ogni set di dati trasmesso che agevola la correzione degli eventuali errori. Eurostat aggiorna costantemente le regole di convalida applicate per adattarle all'evoluzione delle esigenze mutevoli e per garantire la produzione di statistiche di alta qualità.

Globalmente il livello di qualità dei dati trasmessi è molto buono. In ogni caso tutti i paesi dichiaranti rivedono i propri dati se gli strumenti di convalida STRUVAL e CONVAL individuano errori.

Come passo successivo, Eurostat verifica la coerenza delle serie temporali nonché la coerenza tra i set di dati trimestrali e annuali sui trasporti ferroviari. Se nessuno di tali controlli dei dati rileva problemi, oppure una volta che i paesi hanno rivisto i propri set di dati o spiegato eventuali incongruenze, i dati sono conservati per l'ulteriore trattamento e la pubblicazione nella banca dati online di Eurostat.

2.5 SOSTEGNO METODOLOGICO AGLI STATI MEMBRI

Eurostat fornisce un sostegno costante ai paesi dichiaranti in merito al regolamento di esecuzione (UE) 2018/643, ai dati sui trasporti ferroviari richiesti e alla metodologia adeguata per la loro compilazione.

Le riunioni del gruppo di esperti sulle statistiche dei trasporti ferroviari forniscono agli Stati membri, ai paesi dell'EFTA, ai paesi candidati e ai potenziali candidati l'opportunità di discutere la qualità dei dati, questioni metodologiche e nuovi progetti. L'attuazione del regolamento è anche un punto regolarmente all'ordine del giorno delle riunioni annuali del gruppo di coordinamento delle statistiche sui trasporti.

Il *Reference manual on rail transport statistics* fornisce ai paesi dichiaranti orientamenti dettagliati sull'attuazione del regolamento. Detto manuale di riferimento viene aggiornato periodicamente (di solito annualmente) al fine di includervi le informazioni, la documentazione e gli orientamenti più recenti in merito alla raccolta delle statistiche dei trasporti ferroviari.

Nel 2019, in stretta collaborazione con la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite e il Forum Internazionale dei Trasporti, Eurostat è stato fra i curatori della quinta edizione del *Glossary for transport statistics*⁷, che include una sezione aggiornata e migliorata sui trasporti ferroviari. Tale glossario mira a standardizzare le definizioni delle statistiche dei trasporti a livello europeo e internazionale. Le tre organizzazioni hanno in programma un importante aggiornamento del glossario. Una nuova versione dovrebbe essere pubblicata nel 2025.

2.6 DIFFUSIONE DEI DATI

Banca dati online di Eurostat

⁷ <https://www.doi.org/10.2785/675927> (disponibile in inglese, francese e tedesco).

Eurostat pubblica i dati raccolti ai sensi del regolamento (UE) 2018/643 tramite la sua banca dati online, accessibile gratuitamente dal sito web di Eurostat. Sono disponibili 26 tabelle sui trasporti ferroviari, aggiornate regolarmente e integrate da file di metadati particolareggiati europei e nazionali.

Ogni cinque anni Eurostat aggiorna due set di dati con statistiche regionali (livello NUTS 2) sul trasporto di merci e passeggeri (allegato IV del regolamento); e crea circa 28 set di dati (uno per ogni paese dichiarante) sui flussi di traffico sulla rete ferroviaria (allegato V del regolamento). L'ultimo anno di riferimento disponibile per queste statistiche è il 2020.

Prodotti di diffusione

Eurostat elabora due schede per la serie *Statistics Explained* sul trasporto ferroviario che forniscono ai media e al pubblico una panoramica degli sviluppi più importanti nonché un'analisi dei dati raccolti a norma del regolamento (UE) 2018/643:

- *Statistiche sul trasporto ferroviario di merci*⁸;
- *Statistiche sul trasporto ferroviario di passeggeri - dati trimestrali e annuali*⁹.

Queste schede sono aggiornate annualmente non appena si conclude la raccolta dei dati per un determinato anno di riferimento.

Altri mezzi di diffusione

La diffusione dei dati sul trasporto ferroviario avviene anche mediante estrazioni di dati su misura per gli utenti negli articoli di stampa di Eurostat (ad esempio, *Trasporto merci su rotaia in lieve calo nel 2022*¹⁰) e in altre pubblicazioni di Eurostat, quali *Key figures on European transport*¹¹, *Key figures on Europe*¹² e *Eurostat regional yearbook*¹³. 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 nel loro *Statistical pocketbook*¹⁴), e nelle pubblicazioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA). Tutti i dati inclusi in estrazioni e pubblicazioni su misura sono pubblicati anche nella banca dati online di Eurostat.

I dati sui trasporti ferroviari sono inclusi anche nel *Sustainable Development Monitoring Report*¹⁵, che monitora i progressi compiuti nell'obiettivo strategico dell'UE di trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne. Tale relazione analizza la quota coperta dalle ferrovie e dalle vie navigabili interne nei trasporti interni di merci in tonnellate-km in termini di sviluppo a breve e lungo termine. Un altro indicatore principale di

⁸ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (disponibile solo in inglese).

⁹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (disponibile solo in inglese).

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2>

¹¹ <https://doi.org/10.2785/4866> (disponibile solo in inglese).

¹² <https://doi.org/10.2785/494153> (disponibile in inglese, francese e tedesco).

¹³ <https://doi.org/10.2785/606702> (disponibile in inglese, francese e tedesco).

¹⁴ <https://doi.org/10.2832/319371> (disponibile solo in inglese).

¹⁵ <https://doi.org/10.2785/98370> (disponibile solo in inglese).

tale pubblicazione è lo sviluppo a breve e lungo termine della quota di autobus e treni in percentuale dei trasporti interni di passeggeri.

3. ULTERIORE SVILUPPO DELLE STATISTICHE DEI TRASPORTI FERROVIARI

Il Green Deal europeo ha presentato una serie di politiche trasformative in tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti. Le statistiche sul trasporto ferroviario di merci e passeggeri possono aiutare nella definizione e nel monitoraggio degli obiettivi politici fornendo dati sui volumi delle merci trasportate, sul numero dei passeggeri, sui chilometri percorsi, sulle attrezzature e sulle infrastrutture. Tali informazioni sono raccolte principalmente a norma del regolamento (UE) 2018/643 e in parte attraverso la raccolta volontaria di dati, tramite il *questionario comune Eurostat/ITF/UNECE sulle statistiche dei trasporti interni*.

In alcuni paesi la riservatezza dei dati limita la possibilità di pubblicare tutti i dati raccolti a norma del regolamento (UE) 2018/643 e alcuni aggregati UE. Eurostat e gli Stati membri discutono costantemente di come i vincoli imposti dalla riservatezza dei dati possono essere allentati.

Per ottenere una più ampia copertura delle statistiche dei trasporti ferroviari, Eurostat ha firmato un accordo amministrativo con l'ERA per ricevere e pubblicare dati riguardanti:

- la lunghezza delle linee e dei binari dotati del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS);
- il numero di stazioni ferroviarie attrezzate per le persone a mobilità ridotta.

I dati sulle linee dotate dell'ERTMS sono pubblicati annualmente a partire dal terzo trimestre del 2020. Gli altri dati di cui sopra saranno pubblicati quando resi disponibili dall'ERA.

Dal 2022 l'ERA e Eurostat hanno inoltre coordinato i loro sforzi per ottenere dati più armonizzati e coerenti sulle infrastrutture ferroviarie e sui mezzi di trasporto. Un compito importante è stato quello di confrontare i dati georeferenziati sulle tratte ferroviarie forniti dal registro dell'infrastruttura dell'ERA (RINF) con i dati sui segmenti di rete trasmessi ai sensi dell'allegato V del regolamento (UE) 2018/643. Ciò ha consentito di individuare e giustificare le differenze di portata tra le due serie di statistiche e di pubblicare nel 2023 le prime mappe dei flussi di traffico per segmento di rete ferroviaria per l'anno di riferimento 2020. A seguito della collaborazione consolidata con l'ERA, la raccolta dei dati di cui all'allegato V per l'anno di riferimento 2025 sarà agevolata dall'uso di informazioni provenienti dal RINF (ad esempio nomi di stazioni e linee ferroviarie e caratteristiche dei segmenti di rete registrati nel RINF per sezione di linea).

Eurostat ha sviluppato una matrice delle distanze ferroviarie per agevolare il calcolo degli indicatori di ripartizione modale per classe di distanza senza imporre un ulteriore onere agli Stati dichiaranti. La matrice delle distanze per il trasporto ferroviario si basa sulla classificazione delle regioni a livello NUTS 2, così da corrispondere alla raccolta di dati regionali sui trasporti ferroviari di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/643. L'ulteriore sviluppo della matrice delle distanze dipende dal miglioramento delle reti geografiche. Tuttavia la sua applicazione dipenderà principalmente dalla disponibilità e dalla

qualità dei dati ferroviari comunicati a livello regionale (ad esempio per via di una ridotta trasmissione di dati su regioni sconosciute da parte dei paesi).

La copertura geografica delle statistiche dei trasporti ferroviari potrebbe essere estesa in conseguenza di futuri allargamenti dell'UE. Eurostat sostiene gli sforzi intrapresi dai paesi candidati e potenziali candidati per conformarsi al regolamento (UE) 2018/643 discutendo questioni metodologiche, qualità dei dati e progressi futuri.

Secondo un questionario inviato ai membri del gruppo di esperti sulle statistiche dei trasporti ferroviari nel giugno 2024, gli Stati membri attualmente non vedono la necessità di apportare modifiche o miglioramenti al regolamento (UE) 2018/643. Ciò manterrà l'onere per i rispondenti al livello attuale. Tuttavia nuove iniziative politiche nazionali, europee e internazionali sulla sostenibilità e sulla trasformazione dei sistemi di trasporto possono far emergere nuove esigenze di dati. Una volta individuate, tali esigenze saranno valutate e discusse tempestivamente nell'ambito del gruppo di esperti sulle statistiche dei trasporti ferroviari.

4. CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti con l'attuazione del regolamento (UE) 2018/643 relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari rimangono 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 e incoraggia i paesi candidati e potenziali candidati a ottenere dati sui trasporti ferroviari dai gestori delle infrastrutture nazionali, dalle imprese ferroviarie o dai rispettivi ministeri dei trasporti nazionali e a provvedere alla relativa compilazione. La Commissione ha modernizzato il proprio sistema informatico per la convalida e il trattamento dei dati sui trasporti ferroviari, agevolando il lavoro delle autorità statistiche nazionali. Il gruppo di esperti della Commissione sulle statistiche dei trasporti ferroviari continua a essere l'organismo in seno al quale si discute attivamente dell'attuazione del regolamento e dei suoi potenziali miglioramenti.

Il regolamento (UE) 2018/643 continua a essere uno strumento efficace ed efficiente per la produzione di statistiche dei trasporti ferroviari affidabili e comparabili a livello nazionale e dell'UE. Le statistiche prodotte sono diffuse tramite la banca dati online di Eurostat, articoli statistici, articoli di stampa ed estrazioni di dati su misura. Le statistiche dei trasporti ferroviari sono preziose per i responsabili politici, l'industria ferroviaria e le organizzazioni nazionali, nonché per la concezione e la valutazione delle politiche dell'UE volte a promuovere trasporti sostenibili, puliti e sicuri.