



Bruxelles, 26.2.2020
COM(2020) 69 final

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

**SULL'APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA DIRETTIVA
95/50/CE DEL CONSIGLIO SULL'ADOZIONE DI PROCEDURE UNIFORMI IN
MATERIA DI CONTROLLO DEI TRASPORTI SU STRADA DI MERCI
PERICOLOSE**

INDICE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO SULL'APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA DIRETTIVA 95/50/CE DEL CONSIGLIO SULL'ADOZIONE DI PROCEDURE UNIFORMI IN MATERIA DI CONTROLLO DEI TRASPORTI SU STRADA DI MERCI PERICOLOSE

1.	Introduzione	2
2.	Relazioni degli Stati membri dell'UE e della Norvegia	3
3.	Calcolo dei dati	4
4.	Evoluzione dei controlli e dei loro risultati	4
5.	Comparazione dei dati.....	5
5.1.	Frequenza dei controlli.....	5
5.2.	Ripartizione dei controlli per luogo di origine	6
5.3.	Proporzione di unità di trasporto non conformi	6
5.4.	Ripartizione delle unità di trasporto non conformi per luogo di origine	6
5.5.	Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto.....	6
5.6.	Ripartizione per categoria di rischio	6
5.7.	Tipi di sanzioni.....	7
6.	Conclusioni	7

1. INTRODUZIONE

La direttiva 95/50/CE del Consiglio sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose è stata adottata il 6 ottobre 1995. Essa dispone che gli Stati membri si accertino che una proporzione rappresentativa dei trasporti su strada di merci pericolose sia sottoposta a controlli specifici e che le relative condizioni di sicurezza siano conformi alla legislazione applicabile in materia. Per effettuare i controlli previsti dalla direttiva, gli Stati membri utilizzano la lista di controllo di cui all'allegato I della stessa e fanno riferimento alle categorie di rischio delle possibili infrazioni rilevate di cui all'allegato II.

La direttiva 95/50/CE dispone che per ogni anno solare, ed entro dodici mesi dal termine di quest'ultimo, ogni Stato membro trasmetta alla Commissione una relazione sull'applicazione della direttiva¹. La direttiva prevede inoltre che, almeno ogni tre anni, la Commissione trasmetta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri².

La Commissione redige la sua relazione sulla base delle relazioni annuali presentate dagli Stati membri. La presente relazione, la settima sull'applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio negli Stati membri, si riferisce al periodo 2015-2017. La prima relazione³ copre gli anni 1997-1998, la seconda⁴ gli anni 1999-2002, la terza⁵ gli anni 2003-2005, la quarta⁶ gli anni 2006-2007, la quinta⁷ gli anni 2008-2011 e la sesta⁸ gli anni 2012-2014.

Fino al 30 giugno 2009 le condizioni per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada erano stabilite nella direttiva 94/55/CE del Consiglio⁹, e successive modifiche. Con effetto dal 1° luglio 2009 tale direttiva è stata abrogata e sostituita dalla direttiva 2008/68/CE¹⁰, e successive modifiche.

La direttiva 2008/68/CE mantiene la stessa impostazione della direttiva 94/55/CE per quanto riguarda l'applicazione di disposizioni tecniche e amministrative identiche a quelle allegate all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (altresì noto come ADR)¹¹, rendendole obbligatorie per tutti i trasporti nazionali e internazionali all'interno dell'UE. Poiché l'ADR non contiene disposizioni specifiche per la sua applicazione, queste sono stabilite nella direttiva 95/50/CE.

La direttiva comprende una lista di controllo armonizzata che gli Stati membri devono utilizzare per i controlli, nonché orientamenti per la classificazione delle infrazioni. Nel 2004 gli allegati della direttiva sono stati modificati¹² e il sistema di classificazione delle infrazioni è stato rielaborato in modo da contemplare tre categorie di rischio a partire dal 2005.

I controlli uniformi riguardano tutte le operazioni di trasporto su strada di merci pericolose nel territorio di uno Stato membro o in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dallo Stato di immatricolazione dell'unità di trasporto. Scopo della direttiva è garantire controlli a campione su una

¹ Articolo 9, paragrafo 1, della direttiva.

² Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

³ COM(2000) 517 def., del 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 def., del 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 def., del 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 def., del 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final, del 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final, del 6.3.2017.

⁹ Direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7).

¹⁰ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

¹¹ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957 sotto gli auspici della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), e successive modifiche.

¹² Direttiva 2004/112/CE della Commissione, del 13 dicembre 2004, che adegua al progresso tecnico la direttiva 95/50/CE del Consiglio (GU L 367 del 14.12.2004, pag. 23).

proporzione rappresentativa dei trasporti su strada di merci pericolose, coprendo nel contempo un'ampia parte della rete stradale.

Quale misura preventiva, o quando siano state constatate su strada infrazioni che compromettano la sicurezza, i controlli possono essere effettuati anche presso i locali delle imprese di trasporto. La direttiva 95/50/CE tuttavia non prevede l'obbligo di includere questi controlli nelle relazioni.

2. RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UE E DELLA NORVEGIA

Per la stesura delle relazioni, gli Stati membri devono utilizzare le categorie di rischio di cui all'allegato II della direttiva 95/50/CE e presentare la relazione secondo lo schema di cui all'allegato III della stessa. La Norvegia ha trasmesso le sue relazioni annuali e ha chiesto di essere inclusa nella relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

La maggior parte degli Stati membri e la Norvegia hanno trasmesso le rispettive relazioni con largo anticipo. Alcune relazioni nazionali hanno subito ritardi imputabili alle procedure amministrative di raccolta, analisi e trasmissione delle informazioni alla Commissione, in particolare quando tali procedure coinvolgono varie autorità pubbliche. Benché la situazione fosse temporaneamente migliorata nel 2015 rispetto al passato, lo stesso ritmo non è stato osservato per gli anni successivi e pertanto la Commissione ha dovuto ribadire la sua richiesta agli Stati membri, invitandoli a migliorare il formato e la coerenza dei dati da fornire in futuro.

La Commissione ha ricevuto relazioni da tutti gli Stati membri per l'intero periodo ma, nonostante importanti miglioramenti, non tutte le informazioni sono state trasmesse nel formato corretto. Alcune relazioni inoltre erano incomplete o compilate erroneamente, con la conseguenza di lacune e risultati non pertinenti nelle tabelle contenute nella presente relazione, dove sono indicati con il segno "#N/D" ("non disponibile"). Una sintesi dei contributi degli Stati membri è presentata negli allegati di questa relazione.

Le precedenti relazioni della Commissione avevano rilevato incongruenze sistematiche nelle relazioni statistiche degli Stati membri. Poiché l'uniformità delle relazioni trasmesse dagli Stati membri è essenziale per la qualità, la comparabilità e l'affidabilità delle relazioni della Commissione, nel 2011 quest'ultima ha adottato una raccomandazione¹³ intesa a migliorare la qualità di tali relazioni.

Dopo la pubblicazione della raccomandazione le relazioni sono notevolmente migliorate, tanto che le incongruenze osservate sono sporadiche e di lieve entità.

Alcune di queste incongruenze, il cui numero è tuttavia in calo, riguardano il numero di infrazioni per categoria di rischio¹⁴. Il punto 1.4 dell'allegato della raccomandazione della Commissione sottolinea che occorre segnalare soltanto l'infrazione più grave anche qualora siano accertate più infrazioni. Di conseguenza, la somma delle infrazioni per categoria di rischio dovrebbe essere uguale al numero di unità di trasporto non conformi alle disposizioni.

È evidente che questo principio non è ancora correttamente applicato in tutti gli Stati membri, in quanto continuano ad essere segnalate più infrazioni per unità di trasporto.

Un'altra importante questione affrontata nella raccomandazione è il concetto di sanzioni comminate in caso di accertamento di un'infrazione durante un controllo su strada. Date le differenze nelle disposizioni giuridiche ed amministrative, alcuni Stati membri non sono stati in grado di risalire all'esito dei procedimenti giudiziari successivi ai controlli che hanno evidenziato presunte infrazioni. La raccomandazione ha proposto un compromesso comune che potrebbe essere utilizzato in tutti gli Stati membri e che consiste nel registrare la decisione presa dall'agente preposto ai controlli a seguito

¹³ Raccomandazione della Commissione del 21.2.2011 concernente la trasmissione di relazioni sui controlli dei trasporti su strada di merci pericolose, C(2011) 909 definitivo.

¹⁴ La definizione delle categorie di rischio e gli orientamenti sulle infrazioni appartenenti a queste categorie sono contenuti nell'allegato II della direttiva 95/50/CE, modificato dalla direttiva 2004/112/CE.

del controllo effettuato sul posto. Uno Stato membro (Francia) tuttavia non è ancora in grado di trasmettere questi dati.

3. CALCOLO DEI DATI

Agli Stati membri è chiesto di fornire, se possibile, una stima del volume di merci pericolose trasportate annualmente sul loro territorio, espresso in tonnellate o in tonnellate/chilometro. Per il 2017, 16 Stati membri e la Norvegia hanno fornito una stima. Per il precedente biennio 2015-2016, solo 14 Stati membri e la Norvegia hanno indicato il volume totale stimato di merci pericolose.

Poiché non tutti gli Stati membri sono stati in grado di fornire i dati richiesti, al fine di consentire una comparazione obiettiva tra gli Stati membri, il volume di merci pericolose trasportate riportato nella presente relazione è basato sulle informazioni disponibili nella banca dati Eurostat¹⁵. Queste informazioni sono utilizzate per stimare la frequenza dei controlli relativi al volume trasportato, benché la direttiva non imponga l'esecuzione di un numero minimo di controlli (in termini assoluti o in percentuale).

In virtù della deroga concessa a Malta per quanto riguarda l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada, non esistono statistiche Eurostat per questo paese. Per Malta il volume delle merci pericolose trasportate è pertanto stimato sulla base dei dati forniti dalle autorità maltesi competenti.

Le statistiche di Eurostat sono contenute nell'allegato IX della presente relazione.

4. EVOLUZIONE DEI CONTROLLI E DEI LORO RISULTATI

L'allegato I illustra l'evoluzione del numero di controlli effettuati in ogni Stato membro, la quota di unità di trasporto non conformi alle disposizioni e la quota di infrazioni relative alla categoria di rischio I, ossia la categoria di infrazioni più gravi, in cui l'inosservanza delle pertinenti disposizioni dell'ADR comporta un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente; tale infrazione impone pertanto l'adozione di immediate e adeguate misure correttive, quali il fermo del veicolo.

Alla fine della tabella sono indicate le medie per l'Unione europea e le statistiche della Norvegia.

La quantità di dati raccolti consente analisi sia dettagliate sia aggregate. Tra le principali considerazioni che ne derivano, è possibile rilevare quanto segue:

- esiste un certo squilibrio tra i dati relativi al numero di unità di trasporto controllate e il numero di unità di trasporto conformi all'accordo ADR. Ad esempio, la Grecia ha dichiarato di aver controllato 324 unità di trasporto nel 2015, rilevando solo in un caso un'infrazione relativa alla categoria di rischio I. La situazione è apparsa in miglioramento nel 2016, con 6 290 controlli e 39 non conformità rilevate (ossia lo 0,62 % del numero totale di controlli), ma nell'ultimo anno del periodo in esame, il 2017, il numero di non conformità rilevate, pari a 42, si è mantenuto molto basso rispetto al numero totale di controlli, saliti a 20 870: ciò comporta un tasso di non conformità dello 0,20 %, otto volte inferiore alla media dell'UE. Per contro, le cifre indicate dalla Germania, ossia 1 548 casi di non conformità su 45 961 controlli nel 2015, 11 137 su 41 290 nel 2016 e 10 429 su 40 956 nel 2017, indicano un tasso di non conformità del 25 % circa;
- vari Stati membri (Danimarca, Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia e Portogallo) non hanno segnalato immobilizzazioni durante il triennio considerato dalla presente relazione. Questo potrebbe essere dovuto al fatto che, in alcuni paesi, le autorità preposte ai controlli non dispongono dei poteri di fermo dei veicoli. In altri casi (Grecia, Lussemburgo e Slovacchia) questo si è verificato solo una volta nel periodo di riferimento;

¹⁵ Tabella "DS-073082" di Eurostat: trasporto annuale su strada di merci pericolose, per tipo di merci e per attività.

- la quota relativa alla categoria di rischio I manca per l'intero periodo in esame nel caso di Cipro e per il biennio 2016-2017 nel caso della Lituania, benché quest'ultimo paese segnali immobilizzazioni proprio per questi anni.

L'indicatore relativo alla quota di infrazioni della categoria di rischio I è particolarmente sensibile alla trasmissione corretta delle informazioni. Se sono state registrate più infrazioni per unità di trasporto, la quota di infrazioni della categoria di rischio I sarà inferiore al valore corretto.

Nel 2015, alcuni Stati membri hanno dichiarato un numero totale di infrazioni inferiore al numero di unità di trasporto risultate non conformi (ad es. Belgio, Cechia, Germania, Irlanda, Lettonia, Ungheria, Paesi Bassi e Finlandia), mentre altri Stati membri hanno dichiarato un numero totale di infrazioni superiore al numero di unità di trasporto risultate non conformi (ad es. Danimarca, Croazia e Slovacchia). Questo squilibrio si è mantenuto per il 2016 e il 2017. In taluni casi, le autorità preposte ai controlli hanno dichiarato solo di aver riscontrato infrazioni, senza fornire precisazioni sulle infrazioni stesse o sulle sanzioni comminate.

Le informazioni confuse ricevute sul totale delle infrazioni, la costante assenza di infrazioni della categoria di rischio I in taluni Stati membri e la mancanza di coerenza tra i tassi di non conformità al livello dell'UE potrebbero essere dovute a una formazione inadeguata delle autorità preposte ai controlli. La Commissione desidera pertanto incoraggiare l'ulteriore scambio di informazioni e migliori prassi in questo campo tra gli Stati membri.

5. COMPARAZIONE DEI DATI

Il numero totale di controlli effettuati nell'UE+Norvegia nel periodo considerato dalla presente relazione non è stato costante su base annua, variando da 136 966 nel 2015 (rispetto a 150 348 nel 2014) a 133 360 nel 2016 e 144 056 nel 2017. Occorre osservare che nel 2015 il numero di controlli è diminuito del 10,68 % rispetto al 2014 e che l'andamento discendente è proseguito nel 2016, mentre nel 2017 si è potuto osservare un leggero incremento del numero di controlli (benché non abbia raggiunto i livelli del 2014).

Le tendenze a livello nazionale variano, in quanto solo sei Stati membri (Grecia, Lussemburgo, Estonia, Slovenia, Irlanda e Svezia) hanno aumentato di oltre il 25 % il numero di controlli nel periodo considerato dalla presente relazione, mentre Belgio, Danimarca, Croazia, Italia, Bulgaria e Regno Unito hanno evidenziato le maggiori riduzioni nel numero di controlli effettuati.

In termini di numero assoluto di controlli effettuati nell'UE, nel 2015 la percentuale più elevata si è registrata in Germania (33,56 %), seguita da Polonia (14,95 %) e Austria (9,44 %). Nel 2016 la classifica è rimasta invariata, con il 30,96 % dei controlli dell'UE effettuati dalla Germania, il 12,03 % dalla Polonia e l'8,96 % dall'Austria, mentre nel 2017 la percentuale più elevata è stata registrata in Germania (28,43 %), seguita da Grecia (14,49 %) e Polonia (11,27 %). Va sottolineato che questo indicatore è ampiamente correlato alla dimensione dello Stato membro.

5.1. Frequenza dei controlli

L'allegato II offre uno sguardo d'insieme sulla frequenza dei controlli stradali negli Stati membri per il periodo 2015-2017. La frequenza è calcolata come numero di controlli per milione di tonnellate/chilometro di merci pericolose trasportate in ogni Stato membro.

Nel 2015, la media nell'UE era di 1,70 controlli per milione di tonnellate/chilometro; nel 2016 tale media è scesa a 1,65, con una diminuzione annua del 3 %, mentre nel 2017 è risalita a 1,75 controlli. Nel 2015, la maggiore frequenza dei controlli è stata registrata in Austria (13,94 per milione di tonnellate/chilometro), Slovacchia (9,04) e Ungheria (5,69), mentre nel 2016 la classifica ha visto ai primi posti Austria (11,38), Slovacchia (8,39) e Grecia (7,88) e infine, nel 2017, Grecia (14,38), Austria (10,71) e Slovacchia (7,09). È possibile osservare che nel 2015 la frequenza dei controlli in Austria era 8,2 volte la media dell'UE e che un tasso analogo è stato registrato dalla Grecia nel 2017.

5.2. Ripartizione dei controlli per luogo di origine

L'allegato III della presente relazione mostra la ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto.

Questo indicatore dipende non soltanto dalle decisioni delle autorità preposte ai controlli, ma anche dalla posizione geografica dello Stato membro; ad esempio sulle isole il trasporto internazionale su strada è meno frequente. In particolare, nel periodo considerato nella relazione, Malta e Cipro non hanno effettuato controlli su unità di trasporto immatricolate al di fuori dell'UE.

La quota di unità di trasporto immatricolate nel paese del controllo è stata del 63 % nel 2015, del 62 % nel 2016 e del 65 % nel 2017. La quota di unità controllate provenienti da altri paesi dell'UE è stata pari al 32 % nel 2015 e 2016, per poi scendere al 29 % nel 2017, mentre la quota di controlli concernenti unità immatricolate al di fuori dell'UE si è mantenuta stabile, tra il 5 % e il 6 % a seconda dell'anno di riferimento.

5.3. Proporzione di unità di trasporto non conformi

La percentuale di unità di trasporto sottoposte a controlli per le quali è stata accertata almeno un'infrazione è indicata nell'allegato IV.

La proporzione di unità non conformi sul numero totale di controlli è rimasta costante, al 20 %, nel 2015 e 2016, ed è scesa al 17 % nel 2017. Alcuni Stati membri (Bulgaria, Grecia, Romania e Slovacchia) hanno segnalato ogni anno meno del 5 % di non conformità, mentre altri hanno indicato uno 0 % di infrazioni per uno (Slovacchia) o due anni (Italia) e Cipro ha riportato lo 0 % di infrazioni per l'intero periodo.

5.4. Ripartizione delle unità di trasporto non conformi per luogo di origine

I grafici di cui all'allegato V mostrano la distribuzione delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto.

Come rilevato al punto 5.2, la posizione geografica dello Stato membro influisce notevolmente anche su questo indicatore (ad es. un'isola o uno Stato membro periferico possono presentare variazioni significative nel traffico da paesi terzi).

5.5. Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto

Il grafico nell'allegato VI illustra la percentuale di veicoli immobilizzati tra quelli per i quali è stata accertata un'infrazione. L'immobilizzazione è dovuta alla presenza di un'infrazione relativa alla categoria di rischio I e comporta il fermo del veicolo finché lo stesso non sia reso conforme all'ADR o il carico non sia trasferito su un altro veicolo conforme all'ADR. Durante il periodo in esame sono state evidenziate poche variazioni in relazione alla frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto: la proporzione di veicoli immobilizzati nel 2015 era del 28 % ed è scesa al 27 % nel 2016 e 2017.

A titolo di esempio, la maggiore frequenza di immobilizzazioni nel 2015 è stata registrata in Norvegia (67 %), Paesi Bassi (54 %), Germania (46 %) e Lituania (36 %). Danimarca, Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia e Portogallo non hanno riportato immobilizzazioni tra il 2015 e il 2017, mentre la Slovacchia ha cominciato a segnalarle a partire dal 2016.

5.6. Ripartizione per categoria di rischio

I grafici di cui all'allegato VII mostrano la distribuzione della gravità delle infrazioni. Dovrebbe essere segnalata soltanto la categoria di rischio più elevata tra quelle accertate al momento del controllo.

La maggior parte degli Stati membri ha segnalato almeno una categoria di infrazione per unità di trasporto controllata. Tuttavia, Cipro non ha segnalato infrazioni relative a categorie di rischio per l'intero periodo in esame 2015-2017, mentre la Lituania non ha segnalato infrazioni relative a categorie di rischio nel biennio 2016-2017.

Nell'ambito dei controlli effettuati nell'UE nel 2015, il 40 % delle infrazioni accertate è stato classificato nella categoria di rischio I (rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente, che richiedono l'adozione di immediate e adeguate misure correttive, quali il fermo del veicolo), il 37 % nella categoria di rischio II (infrazioni che comportano un rischio di lesioni personali o danni all'ambiente, che possono condurre all'adozione di adeguate misure correttive, se possibile e opportuno sul luogo stesso del controllo o, al più tardi, al termine dell'operazione di trasporto in corso) e il restante 23 % nella categoria di rischio III (infrazioni che comportano un rischio ridotto di lesioni personali o di danni all'ambiente, e le adeguate misure correttive non devono necessariamente essere adottate su strada).

5.7. Tipi di sanzioni

I grafici di cui all'allegato VIII mostrano la distribuzione delle sanzioni per Stato membro.

Prima della pubblicazione della raccomandazione della Commissione, di cui al punto 2 della presente relazione, la raccolta di tali informazioni comportava difficoltà sostanziali. La situazione è migliorata notevolmente dopo la pubblicazione della raccomandazione e nel periodo 2015-2017 soltanto la Francia non ha comunicato statistiche relative alle sanzioni.

A titolo di esempio, durante le ispezioni condotte nell'UE nel 2015 sono stati emessi 3 216 avvertimenti, mentre in 14 446 casi sono state inflitte ammende e in 2 777 casi sono state applicate altre forme sanzionatorie, tra cui azioni penali e amministrative. In altre parole, a livello dell'UE in termini percentuali le infrazioni accertate hanno portato ad ammende nel 71 % dei casi, ad avvertimenti nel 17 % dei casi e ad altre sanzioni nel 13 % dei casi (benché con notevoli differenze tra i vari Stati membri).

6. CONCLUSIONI

La direttiva 95/50/CE è stata recepita negli ordinamenti nazionali degli Stati membri dal 1° gennaio 1997. Le disposizioni sulle modalità di stesura delle relazioni sono state modificate nel 2004 e sono entrate in vigore il 14 dicembre 2005. Per via di talune incongruenze sistematiche riscontrate nella stesura delle relazioni, nel 2011 la Commissione ha pubblicato una raccomandazione in materia.

Le relazioni più recenti indicano chiaramente un moderato calo del numero di controlli a partire dal 2014. Rispetto al periodo di riferimento della precedente relazione (2012-2014), è possibile osservare che nel 2015 il numero di controlli segnalati è diminuito per un totale UE di 136 966 controlli. Un ulteriore calo del totale UE a 133 360 controlli è riscontrabile nel 2016, mentre nel 2017 si è registrata una leggera ripresa, con 144 056 controlli. Questa ripresa comunque è ancora lontana dai numeri del 2014, pari a 150 348 controlli, ed è notevolmente inferiore rispetto ai 244 710 controlli del 2006 o ai 285 466 controlli del 2007¹⁶ (ossia i primi anni di riferimento per i quali sono disponibili dati dell'UE-27).

Il numero di infrazioni è rimasto relativamente stabile nel periodo di riferimento della presente relazione: nel 2015 un controllo su cinque ha evidenziato un'infrazione, effettiva o presunta, nel trasporto di merci pericolose, mentre nel 2017 tale rapporto era di uno su 5,8. In cifre, si tratta di 79 103 controlli su un totale di 417 343 controlli stradali effettuati nell'UE+Norvegia nei tre anni considerati dalla relazione.

Nel 40 % dei casi, le infrazioni accertate rientravano nella categoria più grave. Di conseguenza, sono stati immobilizzati 7 442 veicoli nel 2015, 7 282 veicoli nel 2016 e 6 706 veicoli nel 2017.

Occorre notare che l'elevato numero di infrazioni segnalate dagli Stati membri può anche essere dovuto alla loro politica di controlli mirati, finalizzata a individuare e sanzionare i trasportatori con i risultati peggiori al fine di massimizzare l'efficienza delle scarse risorse disponibili. Questo implica che le statistiche presentate possano non essere del tutto rappresentative del mercato dell'UE per il

¹⁶ COM(2010) 364 def., pag. 10.

trasporto di merci pericolose, che in pratica sarebbe molto più sicuro di quanto non possa apparire dai dati trasmessi.

In sintesi, come disposto dalla direttiva 95/50/CE, tutti gli Stati membri effettuano controlli sui veicoli che trasportano merci pericolose e in generale presentano relazioni piuttosto accurate al riguardo. Persistono tuttavia alcune incongruenze e la Commissione continua i suoi sforzi per garantire che gli obblighi di segnalazione di cui alla direttiva 95/50/CE siano rispettati e che la conformità agli stessi migliori gradualmente ogni anno.

Alla luce dei dati riportati e della relativa analisi contenuta nella presente relazione, si può osservare una tendenza generale alla diminuzione del numero di controlli annuali effettuati dagli Stati membri, nonché un problema persistente nelle modalità di segnalazione.

Giacché è nell'interesse degli Stati membri individuare e prevenire eventuali pericoli che possono sorgere nel trasporto di tali merci, la Commissione desidera incoraggiare maggiori investimenti in questo campo, in particolare per migliorare la formazione delle autorità di controllo e lo scambio di competenze e di migliori prassi.