



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 26 febbraio 2021  
(OR. en)**

**6560/21**

**STATIS 9  
COMPET 136  
TRANS 101**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 59 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sui risultati degli studi pilota effettuati dagli Stati membri sulle statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/974

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 59 final.

All.: COM(2021) 59 final



Bruxelles, 12.2.2021  
COM(2021) 59 final

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

**sui risultati degli studi pilota effettuati dagli Stati membri sulle statistiche relative al  
trasporto di passeggeri per vie navigabili interne ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del  
regolamento (UE) 2018/974**

## 1. INTRODUZIONE E CONTESTO

In Europa le vie navigabili interne assolvono, nel sistema dei trasporti, un'importante funzione che ha un notevole potenziale di crescita. All'interno dell'Unione europea 20 Stati membri dispongono di vie navigabili interne, e 12 di essi si sono dotati di una rete di vie navigabili interconnesse.

Nella relazione su sprigionare il potenziale del trasporto di passeggeri per vie navigabili<sup>1</sup>, il Parlamento europeo sottolinea l'importanza delle statistiche su merci e passeggeri per la formulazione di piani e politiche per il settore dei trasporti per via d'acqua. Il Parlamento invita poi la Commissione europea a "sviluppare un sistema per la raccolta armonizzata di statistiche sugli incidenti e sugli inconvenienti che vedono coinvolte navi per la navigazione interna, comprensive del traffico transfrontaliero".

La Commissione intende promuovere e rafforzare la posizione competitiva delle vie navigabili interne nel sistema dei trasporti e favorirne l'integrazione nella catena logistica intermodale<sup>2</sup>.

Il regolamento (UE) 2018/974<sup>3</sup> non si occupa delle statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. I principali dati necessari per valutare le dimensioni di questo mercato e il suo potenziale di crescita sarebbero il numero di passeggeri per paese e per singolo settore di mercato, ad esempio crociere fluviali, mini-crociere, traghetti e trasporti urbani. Se si dimostrasse possibile, la rilevazione dei dati sui passeggeri-km costituirebbe un valido indicatore per misurare l'andamento del settore.

L'articolo 5 del regolamento (UE) 2018/974 prevede che la Commissione, insieme agli Stati membri, esamini lo sviluppo di statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne, ivi incluso mediante servizi di trasporto transfrontalieri.

### *"Articolo 5*

#### *Studi pilota*

*1. Entro l'8 dicembre 2018 la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, sviluppa la metodologia adeguata per elaborare statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne ivi incluso mediante servizi di trasporto transfrontalieri.*

*2. Entro l'8 dicembre 2019 la Commissione avvia studi pilota volontari che devono essere effettuati dagli Stati membri fornendo dati che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sulla disponibilità di dati statistici relativi al trasporto di passeggeri per vie navigabili ivi incluso mediante servizi di trasporto transfrontalieri. Tali studi pilota sono intesi a valutare la fattibilità di dette nuove rilevazioni di dati, i costi delle relative rilevazioni di dati e la conseguente qualità delle statistiche.*

*3. Entro l'8 dicembre 2020 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui risultati di tali studi pilota. In funzione dei risultati descritti in detta relazione, entro un termine ragionevole, la Commissione presenta, se opportuno, una proposta di modifica al Parlamento europeo e al Consiglio del presente regolamento con*

---

<sup>1</sup> [Relazione su sprigionare il potenziale del trasporto di passeggeri per vie navigabili \(2015/2350\(INI\)\), 19.10.2016.](#)

<sup>2</sup> [Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM\(2011\) 144 definitivo.](#)

<sup>3</sup> [Regolamento \(UE\) 2018/974 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne \(GU L 179 del 16.7.2018, pag. 14\).](#)

*riguardo alle statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne ivi incluso mediante servizi di trasporto transfrontalieri.*

*4. Il bilancio generale dell'Unione contribuisce, ove opportuno e tenendo conto del valore aggiunto dell'Unione, al finanziamento di tali studi pilota."*

Eurostat, in cooperazione con gli Stati membri, ha avviato l'elaborazione di una metodologia per la compilazione di statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne.

Nell'ottobre del 2016 Eurostat ha istituito una task force incaricata di elaborare un progetto di metodologia per la rilevazione di dati sulle statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. La task force era formata da alcuni Stati membri volontari (Austria, Croazia, Francia, Germania, Paesi Bassi, Polonia e Romania), dalla Commissione (Eurostat e la direzione generale della Mobilità e dei trasporti) e dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno. La task force si è riunita per la prima volta il 28 febbraio 2017; la seconda riunione è stata organizzata il 18 ottobre 2017, in concomitanza con la riunione del 2017 del gruppo di esperti sulle vie navigabili interne. Il gruppo di esperti e il gruppo di coordinamento delle statistiche sui trasporti hanno controllato e discusso il lavoro svolto sulla metodologia nelle riunioni del 2017 and 2018.

Conformemente al regolamento (UE) 2018/974, il progetto di metodologia è stato ultimato nel dicembre 2018, prevedendo poi una fase di prova con studi pilota finanziati da sovvenzioni UE. Tra giugno e luglio del 2019 sette paesi hanno avviato studi pilota: Germania, Croazia, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Romania e Svezia. Gli studi pilota hanno valutato il progetto di metodologia e hanno formulato osservazioni sulla fattibilità, i costi, gli oneri e la qualità statistica dei propri dati in materia di trasporto di passeggeri per vie navigabili interne.

I paesi hanno presentato gli studi pilota e le relazioni sulla rilevazione di dati e l'attuazione del progetto di metodologia tra giugno e luglio del 2020.

La presente relazione espone i risultati degli studi pilota sulla fattibilità della rilevazione di nuovi dati e sulla loro qualità statistica, sulla relativa metodologia e sui costi e gli oneri che comportano per gli Stati membri.

La relazione illustra inoltre brevemente i risultati di un'indagine per paese sulle statistiche relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne, effettuata nel marzo 2020. L'indagine mirava a offrire una panoramica della situazione negli Stati membri, al di là dei sette paesi che avevano svolto gli studi pilota.

## **2. RISULTATI DEGLI STUDI PILOTA SULLE STATISTICHE RELATIVE AI PASSEGGERI**

Gli studi pilota hanno prodotto due risultati:

- a. una relazione che formula osservazioni sull'attuazione del progetto di metodologia, propone miglioramenti metodologici e valuta la fattibilità, i costi, gli oneri e la qualità statistica delle potenziali rilevazioni di dati relativi alle statistiche sul trasporto di passeggeri;
- b. i dati rilevati in ciascun paese nelle seguenti tabelle:
  - A1 (numero di passeggeri trasportati per paese d'imbarco, paese di sbarco, tipo di trasporto e tipo di imbarcazione);

- A2 (crociere fluviali - numero di passeggeri, passeggeri-km e numero di viaggi per regione d'imbarco, regione di sbarco, nazionalità dell'imbarcazione e tipo di crociera);
- B1 (numero di passeggeri-km percorsi per tipo di imbarcazione diverso dalle imbarcazioni adibite a crociere fluviali); e
- C1 (numero di imbarcazioni immatricolate in un paese, per tipo, capacità ed età dell'imbarcazione).

## 2.1. FONTI DEI DATI E METODOLOGIA

La presente sezione sintetizza le fonti di dati utilizzate e la metodologia applicata nei sette paesi che hanno effettuato gli studi pilota.

### Austria

Il sistema di identificazione automatica (AIS) è utilizzato per localizzare e monitorare le imbarcazioni e si qualifica come fonte di dati; il trasponditore AIS a bordo di un'imbarcazione consente di scambiare informazioni concernenti il posizionamento e l'identificazione tra imbarcazioni. A sostegno di tale sistema, l'Austria dispone di 23 stazioni di base dei Danube River Information Services per la ricezione dei dati dell'AIS interno. I set di dati AIS sono suddivisi in un set di dati per ogni nave e per ogni giornata; tali set di dati sono estrazioni delle informazioni AIS e comprendono 23 variabili.

I nomi delle compagnie di navigazione provengono dal registro delle imprese a fini statistici, benché le compagnie di navigazione straniere non siano obbligate a inviare una notifica alle autorità austriache quando trasportano passeggeri in Austria. I dati AIS forniscono informazioni su tutte le navi che operano nel tratto austriaco del Danubio, tra cui dati e posizioni, ma le compagnie straniere sono più difficili da contattare.

Poiché i dati vengono ricevuti solo per il tratto austriaco del Danubio, e per alcuni chilometri dopo la frontiera, i dati AIS non sono sufficienti per identificare il luogo d'imbarco e di sbarco in lunghe crociere transfrontaliere. Per orari e rotte si può utilizzare il web scraping, mentre il sito [www.cruisecompete.com](http://www.cruisecompete.com) funge da riferimento per gli itinerari relativi all'Austria. Data la semplicità e la chiarezza in termini di layout e funzionalità, il sito è particolarmente idoneo al web scraping. Inoltre informazioni sugli orari dei traghetti e di altri transiti giornalieri sono state ricavate dalla consultazione dei siti web di singole compagnie.

Il registro navale prevede registrazioni obbligatorie e facoltative, in funzione di determinati criteri. Lo studio pilota ha rilevato che la qualità del registro non è sufficiente a fornire i dati richiesti per il set di dati C1; inoltre, nella sua forma attuale, il registro è disponibile soltanto in copia cartacea, benché se ne preveda la digitalizzazione.

Altre fonti di dati sul trasporto passeggeri sono Viadonau (che rileva i dati sui passeggeri di imbarcazioni adibite a viaggi giornalieri, forniti volontariamente nella relazione annuale), Donaauraum Wien (che fornisce un dato aggregato annuo del numero di passeggeri di ogni nave) e una chiusa alla frontiera austro-tedesca (che pubblica i numeri dei passeggeri e i dati sul numero di imbarcazioni che passano attraverso la chiusa).

La metodologia per la rilevazione dei dati opera una distinzione tra le compagnie che effettuano crociere fluviali e altre compagnie che offrono trasporti di passeggeri.

Sono state contattate le cinque compagnie di crociere fluviali che hanno sede in Austria (tramite colloqui con esperti, telefonicamente e per e-mail). Per rilevare i dati pertinenti sul trasporto di passeggeri diverso dalle crociere fluviali è stato elaborato un questionario; è stata compilata circa la metà dei 36 questionari distribuiti.

Per l'analisi dei dati, i dati AIS sono stati combinati con gli itinerari e successivamente analizzati per le imbarcazioni da crociera e per quelle adibite a viaggi giornalieri.

Per calcolare uno stimatore generale per il tasso di riempimento di tutte le imbarcazioni si sono utilizzate informazioni tratte dai dati AIS integrate da ulteriori dati sul trasporto passeggeri, relativi agli scali. Il calcolo è stato effettuato identificando le imbarcazioni e assegnando ad esse la capacità massima di passeggeri.

## **Croazia**

La Croazia ha identificato come principali fonti di dati le capitanerie di porto e le autorità portuali. Le capitanerie rilevano alcuni dati sul trasporto passeggeri per i propri fini, traendoli da varie fonti, tra cui le relazioni sull'arrivo e la partenza dell'imbarcazione, le autorità portuali e gli armatori delle imbarcazioni (spedizionieri, comuni, ecc.). Nelle riunioni con quattro capitanerie di porto si è rilevata la disponibilità di dati sui porti di arrivo o di partenza precedenti o successivi delle imbarcazioni. Dalle riunioni è emersa inoltre la disponibilità di dati sul numero di passeggeri imbarcati e sbarcati, sui tipi di imbarcazioni e sulla loro bandiera. Per tre capitanerie di porto su quattro non sono però disponibili dati sul porto di primo imbarco e di ultimo sbarco dei passeggeri; una capitaneria riceve tali informazioni, ma soltanto su base volontaria.

Dal punto di vista della metodologia, per la rilevazione dei dati la Croazia applica il principio di territorialità. Si rilevano i dati relativi a tutte le imbarcazioni che arrivano o partono da porti siti sulle vie navigabili interne croate, indipendentemente dal paese di immatricolazione dell'imbarcazione. La rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri è perciò in linea con le statistiche sul trasporto di merci, poiché comprende il trasporto di passeggeri a livello sia nazionale sia internazionale.

Per quanto riguarda i dati sulle crociere fluviali, non sono disponibili dati sul porto di primo imbarco e di ultimo sbarco dei passeggeri, e non è possibile determinare la regione di imbarco e sbarco. Tale situazione potrebbe cambiare in futuro, quando saranno disponibili i dati delle fonti amministrative. Per i dati sulle imbarcazioni adibite a viaggi giornalieri, sarebbe opportuno fissare una soglia di segnalazione per le operazioni di trasporto di modesta entità, tenendo conto del rapporto costi-benefici e delle esigenze di riservatezza. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri su traghetti, le capitanerie di porto rilevano dati sul numero di passeggeri per le proprie esigenze e chiedono annualmente dati agli armatori delle navi, ai concessionari, ai comuni e alle compagnie di traghetti; secondo la Croazia, il termine "traghetti" dovrebbe essere definito in maniera più dettagliata.

## **Germania**

Il registro delle imprese a fini statistici, che si qualifica come fonte di dati, è utilizzato sia per analizzare la popolazione di imprese, sia per preparare e coordinare indagini. Contiene informazioni sulle unità giuridiche, sulle società e sulle loro unità locali, nonché sulla connessione tra unità di registro. Le statistiche strutturali delle imprese rappresentano un'altra fonte di dati, poiché forniscono informazioni su produzione, struttura dei costi,

immobilizzazioni, occupazione e informazioni prodotte annualmente in materia di demografia delle imprese.

Con cadenza annuale vengono effettuate indagini sulle imprese attive nel settore dei trasporti sulle vie navigabili interne. Tali indagini comprendono informazioni sul tipo di attività di navigazione interna, sul numero di persone impiegate nella navigazione interna, il fatturato delle attività nonché il numero, la capacità di carico e di spazio e la potenza dei motori delle imbarcazioni.

Sono inoltre disponibili le cifre del fatturato trimestrale relative al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne; l'attuazione del regolamento (UE) 2019/2152 relativo alle statistiche europee sulle imprese<sup>4</sup> non dovrebbe prevedibilmente modificare il contenuto dei dati forniti attualmente.

La Commissione centrale per la navigazione sul Reno fornisce dati sul monitoraggio del mercato della navigazione europea lungo le vie navigabili interne, tra cui informazioni concernenti le dimensioni della flotta e la domanda e l'offerta di crociere fluviali e di imbarcazioni adibite a viaggi giornalieri. Anche il consorzio River Cruise pubblica informazioni di base sul settore delle crociere fluviali.

Le statistiche presentate dalla Germania comprendono solo le società con sede nel paese; vi è pertanto carenza di informazioni sui servizi offerti da società straniere.

L'Archivio dati centrale sulla navigazione interna (ZBBD) fornisce dati amministrativi sul numero di imbarcazioni di cui alla tabella C1, da cui è possibile trarre informazioni al livello di dettaglio richiesto.

Dal momento che non è stato possibile individuare una fonte che contenga informazioni strutturate, complete e attendibili sulle società straniere, lo studio si riferisce soltanto alle società che hanno sede in Germania.

Dal punto di vista metodologico, si sono effettuate ricerche anche su fonti di dati alternative (per esempio dati amministrativi), giungendo però alla conclusione che tali fonti alternative non sono disponibili.

Per l'indagine è stato elaborato un questionario, concepito per essere utilizzato da tutte le imprese indipendentemente dal segmento di mercato. Le unità d'indagine si basavano sulle unità giuridiche che compongono tali imprese, definite secondo la normativa nazionale sulle unità statistiche.

Nell'indagine sulle imprese non sono state rilevate informazioni quantitative. Si è invece chiesto alle imprese se fossero disponibili i dati pertinenti e quali costi avrebbe comportato la rilevazione di tali dati. Si è scelto tale approccio perché non è possibile obbligare le imprese a comunicare informazioni.

## **Paesi Bassi**

Le fonti dei dati derivano dal quadro di riferimento delle navi, in cui varie istituzioni devono registrare le informazioni relative alle navi. Raramente però queste informazioni sono aggiornate o le istituzioni dispongono di una panoramica complessiva delle informazioni

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2019/2152 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo alle statistiche europee sulle imprese, che abroga dieci atti giuridici nel settore delle statistiche sulle imprese (GU L 327 del 17.12.2019, pag. 1).

necessarie. I dati disponibili potrebbero essere utilizzati per elaborare la tabella C1, integrandoli successivamente con informazioni fornite dagli operatori navali.

Il trasporto di passeggeri rappresenta un'altra fonte. Il sistema d'informazione fluviale scambia informazioni sulle navi presenti nelle vie navigabili interne, tra cui informazioni sul trasporto di passeggeri, le rotte e i carichi. Dal momento che soltanto una ridotta percentuale delle navi passeggeri è registrata nel sistema d'informazione fluviale, la qualità dei dati è insufficiente. Gli spedizionieri possono comunicare volontariamente il numero dei passeggeri presenti sulle navi registrate nell'AIS; dal momento che l'accesso a tale sistema è limitato, i dati dell'AIS sono probabilmente incompleti.

Il quadro di riferimento delle imprese è un'altra fonte di dati; le imprese iscritte nel registro costituiscono la popolazione campione dello studio pilota. Si rileva tuttavia un problema: il registro contiene soltanto le imprese la cui attività principale è il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne e non contiene informazioni sulle navi di proprietà delle imprese o gestite da queste ultime.

I dati sono stati rilevati mediante un'indagine web, cui si è applicata una soglia minima di 12 passeggeri. Il tasso di risposta all'indagine web è stato del 50 % circa.

Dalle risposte all'indagine emerge la mancanza di differenze nette fra traghetti e trasporti urbani e regionali. Si raccomanda pertanto di introdurre una definizione più specifica del termine "traghetto", oppure di integrare traghetti e trasporti urbani e regionali in un'unica categoria.

## **Polonia**

I dati sul trasporto di passeggeri sono stati ricavati da un questionario rivolto direttamente alle entità registrate in Polonia che trasportano passeggeri. Lo studio pertanto non ha contemplato entità registrate in paesi diversi dalla Polonia che trasportano passeggeri lungo le vie navigabili interne polacche. La Polonia ha selezionato dal Registro ufficiale dell'economia nazionale le entità le cui attività principali dichiarate sono il trasporto di passeggeri e il trasporto di merci per vie navigabili interne, secondo la classificazione polacca delle attività. Agli operatori che prestano servizi di trasporto di passeggeri per vie navigabili interne è stato inviato un questionario elettronico online.

I dati relativi alle imbarcazioni immatricolate in Polonia che effettuano il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne sono tratti dai registri tenuti dalle autorità competenti per le vie navigabili interne. La distinzione tra imbarcazioni adibite a crociere fluviali su vie navigabili interne e imbarcazioni adibite a viaggi giornalieri non risulta direttamente dal registro, bensì dalla documentazione tecnica delle imbarcazioni immatricolate. In Polonia le imbarcazioni vengono immatricolate a seconda della propria tipologia e non della funzione svolta. Sulla base dei dati tecnici, le imbarcazioni con 12 posti passeggeri o più sono suddivise tra imbarcazioni con cabine e senza cabine. Non è possibile distinguere le imbarcazioni immatricolate per il trasporto dalle imbarcazioni per il trasporto urbano, dal momento che questi servizi possono essere effettuati sia da imbarcazioni immatricolate per crociere giornaliere sulle vie navigabili interne, sia da quelle immatricolate come navi adibite a funzioni diverse dalle crociere.

È stato inoltre usato il web scraping per la ricerca di contenuti pertinenti e per individuare le imprese appartenenti, ai sensi della classificazione polacca delle attività, alle categorie "Trasporto di passeggeri per vie navigabili interne" e "Trasporto di merci per vie navigabili interne".



Per elaborare l'indagine si è fatto ricorso anche a informazioni tratte da iniziative, associazioni e riviste del settore, nonché da istituzioni connesse al trasporto per vie navigabili interne, e ad altre informazioni ricavate dal monitoraggio dei media.

A scopo di verifica, anche le informazioni ottenute nel corso dell'indagine trimestrale obbligatoria sul numero delle imbarcazioni utilizzate nel trasporto per vie navigabili interne hanno costituito una fonte per l'elaborazione dell'indagine.

Fra tutti i modi di trasporto, il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne rappresenta solo lo 0,3 % del numero totale di passeggeri, esclusi i trasporti pubblici. Le vie navigabili interne nazionali assolvono perciò una funzione marginale nel trasporto di passeggeri in Polonia.

## **Romania**

I dati sono stati rilevati tramite un'indagine trimestrale svolta nel 2019 per costruire gli indicatori delle statistiche sui trasporti per vie navigabili interne. Nell'ambito di tale progetto, le autorità hanno sviluppato uno strumento informatico per la rilevazione di dati basato sulla metodologia di Eurostat.

I dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne sono stati rilevati presso gli operatori autorizzati a fornire questo tipo di trasporti, che si sono registrati autonomamente per l'indagine; i dati sulle crociere effettuate lungo le vie navigabili interne sono stati rilevati presso le capitanerie di porto regionali e le società autorizzate.

Il questionario ha rilevato i dati per gli indicatori compresi nei set di dati A1, A2 e B1. I dati sui passeggeri registrati si riferiscono ai passeggeri trasportati da imbarcazioni operanti sulle vie navigabili interne. Nel set di dati B1 l'indicatore passeggeri-km è calcolato sommando i risultati relativi al numero di passeggeri moltiplicati per le distanze in chilometri effettivamente percorse da tali passeggeri. L'indicatore dei passeggeri trasportati è aggregato nel set di dati A1, in cui il numero dei passeggeri è sommato per origine/destinazione. L'indicatore passeggeri-km per i passeggeri delle crociere nel set di dati A2 è calcolato in base al tipo di crociera e alla distanza percorsa in Romania. I dati sono aggregati in funzione del tipo di crociera, della nazionalità della nave, della regione di imbarco/sbarco e del numero di viaggi.

Per le informazioni sui porti di imbarco e sbarco, un elenco di porti che offrono trasporti di passeggeri è stato selezionato dall'elenco di porti che effettuano trasporto di merci per vie navigabili interne. Tale elenco è stato integrato con i porti la cui attività riguarda esclusivamente il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne.

Le capitanerie di porto regionali hanno costituito la fonte per i dati relativi ai passeggeri delle navi da crociera transitate nei porti siti lungo il Danubio. Le informazioni concernenti l'origine e la destinazione della crociera, comunicate dal capitano della nave al rappresentante della capitaneria di porto regionale, sono state utilizzate per stabilire la distanza percorsa in Romania. La distanza, espressa in chilometri, è stata calcolata sulla base della mappa di navigazione del Danubio e dell'ubicazione dei porti indicati nell'elenco dei porti delle vie navigabili interne.

Per il set di dati C1, le statistiche sul numero di imbarcazioni immatricolate nel paese per tipo, capacità ed età dell'imbarcazione si basano sui dati forniti dall'Ente navale rumeno.

## **Svezia**

La banca dati delle imprese, che costituisce una delle fonti di dati usate in Svezia, offre una selezione di dati relativi alle società. Un'altra fonte è rappresentata da un registro (sistema di vigilanza) che comprende le imbarcazioni di capacità superiore a 12 passeggeri, le imbarcazioni commerciali di almeno cinque metri di lunghezza e le imbarcazioni da diporto che superano i 12 metri. Il registro è obbligatorio per tutte le imbarcazioni adibite al trasporto di passeggeri e contiene informazioni sugli armatori registrati e sul soggetto economico registrato come società. Inoltre l'organizzazione settoriale svedese degli armatori di imbarcazioni commerciali operanti a livello nazionale si qualifica come fonte di dati e serve a integrare le altre fonti, data la considerevole sovrapposizione in termini di società e imbarcazioni. Oltre a questo, informazioni su rotte e frequenze di partenza nelle linee di traghetti per il trasporto pubblico possono essere ottenute con la collaborazione delle società di trasporti pubblici svedesi. È inoltre possibile verificare la posizione delle imbarcazioni con i trasponditori AIS e localizzarne gli spostamenti.

Dal punto di vista metodologico, si è utilizzato un questionario online per raccogliere le informazioni relative all'imbarcazione, al chilometraggio percorso e al numero di passeggeri. Il tasso di risposta è stato del 50 % circa, e ha fornito dati sufficienti per trarre conclusioni relative alla rilevazione di dati futura.

Alla luce della propria peculiare situazione per quanto riguarda i viaggi per vie navigabili lungo la costa, la Svezia propone di introdurre, come categoria supplementare di imbarcazioni, il "traffico nell'arcipelago".

## **2.2. FATTIBILITÀ, COSTI, ONERI E QUALITÀ STATISTICA**

La presente sezione espone in sintesi le valutazioni dei sette paesi su fattibilità, costi, oneri e qualità statistica della rilevazione di dati.

### **Austria**

Per le crociere fluviali, si ritiene fattibile produrre statistiche sul trasporto di passeggeri combinando dati AIS, tecniche di web scraping e tassi di riempimento delle imbarcazioni. I colloqui con alcune società austriache hanno fornito ulteriori informazioni su questo settore; dal momento però che le società di crociere con sede in Austria rappresentano una minoranza delle società di questo tipo operanti nel paese, una rilevazione di dati sul trasporto passeggeri provenienti solo da queste società non sarebbe sufficiente.

Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne diverso dalle crociere fluviali, si ritiene che l'elaborazione di un questionario per le società sia uno strumento adeguato per produrre le statistiche pertinenti. Per stimare il chilometraggio e verificare le distanze comunicate si potrebbero utilizzare anche i dati AIS.

L'Austria suggerisce di istituire un registro navale basato sul paese di immatricolazione, fondato unicamente sui dati AIS. Poiché attualmente in Austria non esiste un registro navale aggiornato, si potrebbe creare un nuovo registro, basato sulle informazioni AIS relative alle navi austriache, oppure digitalizzare e aggiornare il registro delle imbarcazioni esistente.

Se si rilevassero regolarmente i dati sul trasporto passeggeri, sarebbe necessario realizzare adeguate infrastrutture informatiche, equivalenti ai sistemi utilizzati per rilevare altri dati. Si deve inoltre tener presente il costo di un adeguata fase di trattamento preliminare, che è

particolarmente elevato nel primo anno di rilevazione di dati. Si dovrebbero considerare inoltre le risorse necessarie per elaborare e mantenere gli strumenti di web scraping.

Per assicurare la qualità statistica e migliorare la metodologia, si dovrebbe introdurre l'obbligo di trasmettere i dati AIS anziché la capacità dell'imbarcazione in termini di passeggeri. Comunicare soltanto la regione di imbarco e la regione di sbarco come punti estremi della crociera equivarrebbe inoltre a sottostimare la distanza calcolata. Per far fronte al problema, i paesi dovrebbero essere in grado di trasmettere i dati relativi ai passeggeri-km per le crociere, come avviene per il trasporto di merci.

## **Croazia**

La rilevazione di dati sul trasporto passeggeri è generalmente considerata fattibile. In molti casi tuttavia i dati sul paese o sulla regione di imbarco e sbarco non sono disponibili, o lo sono soltanto parzialmente; non è stato perciò possibile determinare il tipo di ciascuna crociera. Sarebbe pertanto più opportuno rilevare e pubblicare dati sul traffico di passeggeri nei porti delle vie navigabili interne, anziché i dati sul numero di passeggeri trasportati, dal momento che sono disponibili i dati sui passeggeri che si imbarcano e sbarcano in ciascun porto.

Il costo di periodiche indagini statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne sarebbe accettabile, così come l'onere della segnalazione per le capitanerie di porto. La digitalizzazione dell'indagine e il ricorso a dati amministrativi prodotti dal ministero ridurrebbero ulteriormente i costi e gli oneri della segnalazione.

La Croazia conclude che i dati rilevati tramite lo studio pilota sono di buona qualità.

## **Germania**

In termini di fattibilità, in alcuni casi è possibile utilizzare i dati amministrativi, oppure tali dati saranno disponibili in futuro come fonte di dati senza bisogno di un'indagine presso le imprese. Tale indagine è tuttavia necessaria per produrre dati sulle caratteristiche del trasporto di passeggeri per le tabelle A1, A2 e B1.

Dal punto di vista della qualità statistica, le imprese hanno constatato vari problemi di segnalazione. Per la richiesta di dati B1, i tre quinti delle imprese non dispongono delle informazioni necessarie per calcolare i passeggeri-km. Circa la metà delle imprese non è in possesso delle informazioni necessarie per le tabelle A1 e A2. Pertanto le imprese dovranno lavorare su stime, con un impatto sulla qualità delle informazioni. In tale contesto si potrebbe considerare l'opportunità di una segnalazione a intervalli pluriennali.

La questione dei servizi di trasporto interno offerti da imprese straniere potrebbe essere affrontata istituendo un registro europeo delle imprese.

Per quanto riguarda gli oneri a carico delle imprese, occorre limitare l'elenco delle caratteristiche a quelle necessarie, riducendo gli oneri per le imprese più piccole ed esonerando le microimprese. Una capacità di passeggeri pari a 12 dovrebbe costituire il punto limite.

Il costo annuo del progetto per il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne per le imprese è stimato a circa 100 000 EUR. Per le autorità pubbliche e l'ufficio statistico si ipotizza un costo una tantum di circa 640 000 EUR e costi operativi annui pari a circa 135 000 EUR.

## **Paesi Bassi**

I Paesi Bassi considerano fattibile produrre statistiche sul trasporto di passeggeri; molti soggetti contattati per la ricerca hanno manifestato interesse per le relative informazioni statistiche. Sono tuttavia necessarie ulteriori ricerche per collegare le navi alle società e per ampliare i dati campione alla popolazione complessiva. Mentre molte variabili si possono ottenere dalle società, si registrano perplessità per quanto riguarda i passeggeri-km: l'indagine rileva infatti che è difficile, per le società che effettuano viaggi giornalieri, definire tali dati. La qualità dei dati sulle caratteristiche delle navi, contenuti nella banca dati attuale, è insufficiente, ma potrebbe essere migliorata nel lungo periodo utilizzando una banca dati navale europea aggiornata.

Per quanto riguarda la qualità statistica, si pongono problemi per le società straniere che operano sulle vie navigabili neerlandesi; la copertura delle società straniere è pertanto carente. I dati relativi al numero di passeggeri e ai passeggeri-km costituiscono un problema particolare, che si potrebbe risolvere almeno in parte scambiando i dati con le società europee pertinenti. Dal momento che le società straniere rappresentano una componente significativa del trasporto di passeggeri per vie navigabili interne nei Paesi Bassi, soprattutto nel mercato delle crociere fluviali, si dovrebbe sviluppare una metodologia per sopperire ai dati mancanti.

I Paesi Bassi raccomandano di applicare una soglia di capacità superiore a 12 passeggeri, introducendo una restrizione supplementare che includa soltanto le imbarcazioni a motore, ma non quelle a vela; propongono inoltre di sostituire la nozione "tipo di imbarcazione" con "tipo di viaggio". Si propone di rilevare i dati annualmente e di effettuare l'indagine all'inizio dell'anno. È inoltre opportuno applicare il principio di territorialità.

I Paesi Bassi ribadiscono l'importanza di non gravare di oneri eccessivi le società di dimensioni modeste o le società che gestiscono schemi di rotte molto complessi, evitando ad esempio di esigere da questi soggetti relazioni annuali.

I costi di nuove statistiche sul trasporto di passeggeri comprendono ulteriori ricerche metodologiche, l'espansione dei dati dal campione alla popolazione, nonché lo sviluppo e lo svolgimento della nuova indagine e della relativa analisi. Si stima che tali costi ammontino a circa 76 000 EUR.

## **Polonia**

La rilevazione delle statistiche sui passeggeri per le vie navigabili interne è sostanzialmente fattibile, benché vi siano limitazioni.

Il set di dati A1 non contiene dati sul numero di passeggeri trasportati lungo le vie navigabili interne da imbarcazioni adibite a crociere fluviali, dal momento che le entità analizzate dallo studio pilota non utilizzano questo tipo di imbarcazione. Non si registrano neppure trasporti di passeggeri effettuati dalle imbarcazioni che il set di dati classifica come "sconosciute". Per il set di dati B1, basato sull'analisi del mercato del trasporto di passeggeri, le informazioni sono state ricavate dalle imbarcazioni adibite a crociere fluviali, battenti bandiera straniera, che fanno scalo anche in porti marittimi.

Lo studio pilota ha contribuito a sviluppare i set di dati A1 e B1. Sulla base dei dati ottenuti dall'autorità portuale, non è però possibile compilare il set di dati A2, poiché si conosce soltanto il numero dei passeggeri tornati a bordo dopo lo sbarco; il numero totale dei passeggeri trasportati rimane pertanto ignoto. Un'altra difficoltà sta nel fatto che i dati sul

numero di passeggeri sono comunicati dalla capitaneria di porto collettivamente per l'intero mese e non sono distinti per ciascuna crociera.

È stato possibile compilare il set di dati C1 sulla base dei dati ottenuti tramite indagine. Le statistiche ufficiali forniscono informazioni sul numero di imbarcazioni per passeggeri immatricolate nel paese; questi dati però non contengono una suddivisione per tipo di imbarcazione che specifichi l'età e la capacità di carico dell'imbarcazione per uno specifico tipo. Le autorità competenti per le vie navigabili interne sono responsabili della tenuta dei registri delle imbarcazioni per la navigazione interna.

Sulla base dei dati ottenuti, non è stato possibile distinguere, tra le imbarcazioni immatricolate, le navi destinate al trasporto urbano.

La qualità dei risultati dello studio pilota è stata giudicata soddisfacente. Per le imprese, i dati sul numero dei passeggeri trasportati sono frutto di una stima basata sul numero di biglietti venduti e sul fattore di carico. Analogamente, la qualità dei dati disponibili per le imbarcazioni immatricolate adibite al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne è stata considerata soddisfacente. I dati sono stati ricavati dai registri amministrativi, conformemente alla legislazione nazionale.

Alla luce delle difficoltà incontrate, la sfida più ardua è stata quella di identificare correttamente le entità che svolgono attività di trasporto di passeggeri. Per di più le entità che operano in questo settore raramente tengono registrazioni accurate dei dati trattati nell'indagine. Di conseguenza tali dati sono spesso stimati sulla base della capacità media delle imbarcazioni e ciò rende difficile verificarne la correttezza.

Per quanto riguarda i costi e gli oneri, è stato svolto, nell'arco di numerosi anni, uno studio di portata più ristretta sulle imbarcazioni immatricolate adibite al trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. Dato l'ambito di applicazione dei dati ottenuti attualmente dalle statistiche ufficiali, che si fondano su un uso secondario delle fonti amministrative, l'onere supplementare di ampliare l'ambito dello studio è stato ritenuto trascurabile. Neppure l'uso di fonti amministrative per l'elaborazione di nuove statistiche comporta costi significativi.

Se si dovesse ampliare la portata della ricerca attuale per includervi informazioni sulla direzione del trasporto di passeggeri lungo le vie navigabili interne e sulle entità che gestiscono traghetti e imbarcazioni per il trasporto urbano, ciò potrebbe comportare oneri e costi supplementari per le società. Dal momento però che si tratterebbe soltanto di un ampliamento dell'indagine esistente, gli oneri supplementari sarebbero trascurabili.

## **Romania**

Per la rilevazione di dati, il questionario statistico, l'approccio metodologico e le specifiche supplementari sono stati inviati per posta agli uffici statistici territoriali.

Le variabili concernenti il numero di passeggeri per tipo di imbarcazione nell'ambito dei trasporti nazionali erano disponibili, e sono state comunicate dai rispondenti conformemente ai requisiti metodologici; tali variabili possono essere inserite nella consueta produzione di dati. La rilevazione di dati sul numero di passeggeri trasportati, suddivisi per porto di imbarco/sbarco, si è svolta senza alcun problema di trattamento.

La rilevazione e la produzione di dati per le imbarcazioni adibite a viaggi giornalieri, i traghetti e le imbarcazioni del trasporto regionale e urbano sono fattibili e potrebbero essere organizzate periodicamente (con cadenza trimestrale e/o annuale). Una rilevazione dettagliata di variabili sulla capacità e l'età delle navi, riguardante il numero di navi immatricolate

dall'Ente navale romeno, è stata effettuata senza che si presentassero problemi di interpretazione della metodologia. È quindi possibile rilevare e comunicare ogni anno i dati necessari a completare il set di dati C1.

Nella prospettiva di mantenere la qualità dei dati, non è però possibile rilevare dati sulle imbarcazioni da crociera operanti nelle vie navigabili interne. Le difficoltà rilevate riguardano soprattutto l'attendibilità dei dati sul trasporto passeggeri nelle crociere sul Danubio, e dipendono dal trattamento soggettivo cui sono sottoposte le informazioni, tra l'altro per quanto riguarda il modo di definire l'origine/la destinazione del viaggio, la distanza percorsa, il numero dei passeggeri e il tipo di crociera. Di conseguenza questo tipo di dati sulle imbarcazioni da crociera sarà escluso dalla produzione annuale di dati.

Non sono stati segnalati oneri supplementari per la rilevazione di statistiche sul trasporto di passeggeri, né sono state formulate osservazioni relative a costi supplementari.

### **Svezia**

La Svezia conferma che è possibile rilevare dati per tutti i passeggeri trasportati e il numero di chilometri percorsi, al fine di calcolare i passeggeri-km. Alcuni rispondenti attualmente non misurano il dato imbarcazione-km, ma tali dati potrebbero essere ottenuti riconfigurando i sistemi. È dunque possibile generare statistiche sui passeggeri per gli spostamenti delle imbarcazioni lungo le vie navigabili interne, benché non senza difficoltà. Tali difficoltà riguardano soprattutto i dati passeggeri-km e la divulgazione dei dati concernenti il tipo di imbarcazione.

Quanto alla qualità statistica, la Svezia non sarà in grado di fornire, per le tabelle A1 e A2, dati completi concernenti le imbarcazioni adibite a crociere fluviali e dotate di cabine destinate al pernottamento, anche se una modifica della disaggregazione consentirebbe di superare tali difficoltà. Non è inoltre possibile utilizzare i dati dei registri per fornire tutti i dati di cui alla tabella C1. Mancano i dati relativi alle imbarcazioni adibite a crociere fluviali, a viaggi giornalieri e al trasporto urbano/regionale, mentre è possibile segnalare solo le imbarcazioni classificate come traghetti.

Eventuali processi futuri di rilevazione dei dati dovranno precisare chiaramente lo scopo della rilevazione. In caso di indagine permanente, sarà imposto un obbligo di segnalazione.

Per quanto riguarda gli oneri, la maggior parte dei rispondenti è stata in grado di comunicare rapidamente le informazioni richieste e quasi tutti hanno dichiarato di non giudicare il questionario particolarmente oneroso. La Svezia conclude pertanto che l'onere di segnalazione è moderato.

Per agevolare il compito dei rispondenti e ridurre i costi, si potrebbero ricavare i dati dall' AIS, calcolando in tal modo i passeggeri-km. Quanto ai benefici per gli utenti, le statistiche sul traffico di passeggeri potrebbero essere utilizzate per il monitoraggio delle tendenze, lo sviluppo del mercato e il generale monitoraggio esterno.

A parere della Svezia i costi, misurati in base al tempo per rispondente, sono relativamente bassi e, secondo le stime, ammontano a meno di 60 000 SEK per ciascuna indagine.

### **2.3. SINTESI DEI RISULTATI DEGLI STUDI PILOTA**

I sette studi pilota offrono una panoramica della fattibilità della rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. Di seguito vengono illustrate in sintesi le

principali osservazioni formulate dai paesi partecipanti e descritte nelle relazioni dettagliate di questi ultimi.

Dagli studi emergono sensibili differenze, tra i sette paesi, nella rilevazione dei dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne; di conseguenza non è corretto confrontare tutti gli indicatori ottenuti.

Gli studi rivelano una vasta gamma di fonti di dati su cui è stato possibile elaborare le statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. Le fonti citate più di frequente sono il web scraping, l'uso rafforzato dell' AIS e dei registri navali. Altre fonti importanti sono le capitanerie di porto, le autorità portuali, i registri delle imprese a fini statistici, le statistiche strutturali sulle imprese, i dati di breve periodo sul fatturato, il sistema d'informazione fluviale e fornitori di dati esterni.

I dati amministrativi esistenti non sono sufficientemente esaustivi da soddisfare i requisiti di una valida rilevazione statistica. Per integrare le varie fonti e ottenere dati più completi e standardizzati dovrebbero svolgersi indagini mirate. Nei sette paesi la necessità di svolgere indagini supplementari mirate non è omogenea.

È necessario migliorare le fonti attuali in termini di volume e qualità dei dati, allo scopo di fornire le informazioni richieste per le tabelle A1 (numero di passeggeri trasportati per paese d'imbarco, paese di sbarco, tipo di trasporto e tipo di imbarcazione), A2 (crociere fluviali - numero di passeggeri, passeggeri-km e numero di viaggi per regione d'imbarco, regione di sbarco, nazionalità dell'imbarcazione e tipo di crociera), B1 (numero di passeggeri-km percorsi per tipo di imbarcazione diverso dalle imbarcazioni adibite a crociere fluviali) e C1 (numero di imbarcazioni immatricolate in un paese, per tipo, capacità ed età dell'imbarcazione). Nella fase attuale, non tutti i sette paesi sono in grado di comunicare tutte le variabili.

Gli studi pilota hanno sollevato problemi qualitativi concernenti le carenze dei dati amministrativi e delle segnalazioni effettuate dalle società. Si sono riscontrati problemi particolari in merito ai passeggeri-km, poiché molte società non sono in grado di fornire tutte le informazioni richieste per calcolare tale dato; si sono spesso constatate anche difficoltà di segnalazione per i viaggi giornalieri e il tasso medio di riempimento delle imbarcazioni. Inoltre alcune società non dispongono di tutte le informazioni richieste in caso di noleggio della nave o specifiche offerte di biglietti. Date tali carenze le società devono formulare stime, e ciò incide sulla qualità delle informazioni fornite.

Le lacune informative dei registri navali si ripercuotono sulle imbarcazioni; un modo per rilevare dati sulle imbarcazioni consiste nel collegare direttamente le eventuali indagini ai registri delle imprese. In tal modo le imbarcazioni vengono individuate tramite la società armatrice. Nei registri delle imprese sono tuttavia elencate soltanto le società che esercitano il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne come attività principale, ai sensi della classificazione NACE/Rev.2, classe 50.30. Di conseguenza saranno escluse le società che effettuano il trasporto di passeggeri per vie navigabili interne come attività secondaria, benché esse realizzino una cospicua percentuale di questo tipo di trasporti.

Gli studi hanno sollevato un problema particolare, concernente le segnalazioni relative ai trasporti interni effettuati da società straniere. Queste ultime non sono obbligate a inviare una notifica alle autorità nazionali nel caso in cui svolgano attività di trasporto di passeggeri. Mancano informazioni attendibili e strutturate sulle società straniere e sui servizi da queste prestate; un registro navale europeo potrebbe dare una risposta al problema dei trasporti interni effettuati da società straniere.

In generale, occorre conciliare gli obblighi di fornire dati dettagliati con l'opportunità di semplificare la metodologia, in modo da limitare gli oneri a carico delle imprese. I paesi che hanno presentato studi pilota hanno ribadito l'esigenza di limitare gli oneri connessi alla rilevazione di dati, che sono particolarmente gravosi per le imprese di dimensioni minori. Tali oneri possono essere limitati in vari modi: la soglia di capacità delle imbarcazioni potrebbe essere fissata a un livello superiore a 12 passeggeri; si potrebbero introdurre intervalli pluriennali per la segnalazione delle attività di trasporto; e si potrebbero esonerare le piccole imprese dagli obblighi di segnalazione. Gli oneri potrebbero essere ulteriormente limitati restringendo l'ambito di applicazione alle imbarcazioni a motore. In tal modo le imbarcazioni a vela, che di solito sono gestite da piccole società ed effettuano viaggi su rotte molto varie, sarebbero esonerate dalla segnalazione.

Visti i problemi di definizione, i traghetti potrebbero essere oggetto di una definizione più specifica, oppure il trasporto su traghetti potrebbe essere integrato con il trasporto urbano/regionale. Date le peculiari condizioni degli spostamenti per vie navigabili in Svezia, si potrebbe pensare di introdurre una categoria supplementare per il "traffico nell'arcipelago".

Sulla base degli studi, i costi stimati per la rilevazione dei dati variano notevolmente da un paese all'altro. Nessun paese dichiara esplicitamente che i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, ma tra i vari paesi le differenze di costo sono notevoli. Alcuni ritengono facile integrare la rilevazione dei dati sul trasporto di passeggeri nel lavoro già in corso, mentre altri prendono in considerazione le spese relative alle nuove infrastrutture che sarebbe necessario introdurre.

In sintesi, sebbene esistano lacune in fatto di dati, i sette studi pilota concludono che la compilazione delle tabelle A1, A2, B1 e C1 sia sostanzialmente fattibile.

### **3. RISULTATI DELL'INDAGINE RELATIVA ALLE STATISTICHE SUL TRASPORTO DI PASSEGGERI SVOLTA NEL MARZO 2020**

Nel marzo 2020 Eurostat ha svolto un'indagine per ottenere, da tutti i paesi dell'UE che utilizzano le vie navigabili interne a fini di trasporto, un quadro complessivo delle varie considerazioni riguardanti le statistiche sul trasporto di passeggeri. Le domande riguardavano i costi e gli oneri supplementari derivanti dalla rilevazione di dati, i motivi per cui non si rilevavano i dati sul trasporto passeggeri e la fattibilità futura della rilevazione di dati.

#### **3.1. INFORMAZIONI GENERALI**

Nel complesso hanno risposto all'indagine 15 paesi. Nove di questi hanno risposto di aver già rilevato alcuni dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne, mentre sei hanno dichiarato di non rilevare tali dati.

#### **3.2. COSTO DELLA RILEVAZIONE DI DATI SUL TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE NAVIGABILI INTERNE IN TERMINI DI RISORSE UMANE E FINANZIARIE**

Nei paesi che attualmente rilevano statistiche sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne, il costo e gli oneri non sono considerati sproporzionati. Secondo la valutazione di tre paesi, i costi della rilevazione di dati in termini di risorse umane e finanziarie sono minimi. Questi paesi hanno però osservato che l'attuale forza lavoro è esigua e che il lavoro per



compilare il questionario, rilevare e controllare i dati, aggregarli e prepararli per la pubblicazione è svolto da vari dipartimenti.

I dati sono rilevati a un livello assai limitato e generale, poiché in questo segmento di mercato operano solo poche società di modeste dimensioni. Le relazioni statistiche vengono presentate alle unità competenti per la preparazione dei dati, e vengono pubblicati solo dati aggregati a livello nazionale.

I paesi rilevano che non è stato possibile fornire separatamente le informazioni relative al costo delle statistiche sul trasporto di passeggeri, poiché tali costi sono compresi nel costo complessivo delle statistiche sui trasporti per vie navigabili interne, i cui dati vengono rilevati con cadenza annuale mediante un'indagine specifica. Un paese ha osservato che le risorse finanziarie comprendono sostanzialmente tutte le spese direttamente o indirettamente associate alla rilevazione di statistiche: retribuzione del personale, infrastrutture informatiche, energia elettrica, ecc.

### **3.3. ONERI SUPPLEMENTARI DERIVANTI DALLA RILEVAZIONE DI DATI SUL TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE NAVIGABILI INTERNE**

I paesi segnalano una variegata gamma di oneri supplementari riscontrati nella rilevazione di dati sul trasporto passeggeri.

Tre paesi dichiarano di non aver dovuto sostenere oneri supplementari.

Altri hanno espresso commenti sullo sviluppo di una metodologia nazionale e hanno rilevato gli oneri connessi all'individuazione di fonti di dati supplementari e alla compilazione di informazioni tratte da diverse fonti di dati, oltre che alla necessità di contattare più volte i rispondenti per chiedere chiarimenti. Anche le scadenze temporali per l'adozione della legislazione nazionale sono state considerate un onere supplementare; scadenze temporali e risorse finanziarie sono indicate come gli oneri più rilevanti derivanti dall'aggiornamento e dall'attuazione dei sistemi di informazione statistica.

Un'altra osservazione riguarda le fonti da cui si rilevano i dati. Le fonti vanno dai registri amministrativi ai porti, dalle commissioni regionali per il turismo alle imprese che effettuano trasporti per vie navigabili interne, fino ai comuni che forniscono e gestiscono servizi di trasporto.

Un paese ha comunicato che i dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne vengono rilevati, ma non è possibile procedere al trattamento. Un altro paese ha dichiarato di rilevare solo le informazioni sui trasporti effettuati da imbarcazioni adibite al trasporto di passeggeri e traghetti, ma non quelle sui trasporti di imbarcazioni da crociera o adibite a viaggi giornalieri ed escursioni, autobus e taxi acquatici.

### **3.4. MOTIVI PER CUI I PAESI NON RILEVANO DATI SUL TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE NAVIGABILI INTERNE**

I paesi che non rilevano dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne hanno specificato che la domanda di tali dati da parte degli utenti era scarsa. Un altro motivo citato è la mancanza di un obbligo giuridico.

Un paese ha indicato nei gravosi oneri amministrativi per le piccole e numerosissime società che operano in questo settore l'argomentazione principale contro la rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri. Non sono disponibili dati di altre organizzazioni governative (né di soggetti commerciali). Nelle vie navigabili interne del paese in questione opera inoltre un ampio numero di società straniere (dell'UE e di paesi terzi), e di conseguenza risulta problematico ottenere dati dalle società straniere.

Un paese ha dichiarato esplicitamente l'assenza completa di traffico di passeggeri lungo le vie navigabili interne: tali vie navigabili sono infatti limitatissime e vengono usate esclusivamente a scopi ricreativi. Altri due paesi hanno fatto riferimento all'esiguo numero di passeggeri trasportati per vie navigabili interne.

### **3.5. FATTIBILITÀ DELLA RILEVAZIONE DI DATI RELATIVI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI PER VIE NAVIGABILI INTERNE E INTENZIONE DI RILEVARE TALI DATI IN FUTURO**

Tra i paesi che attualmente non rilevano dati sul trasporto di passeggeri, alcuni hanno affermato che la rilevazione di dati costituirebbe un onere, alla luce del limitato volume del trasporto di passeggeri per vie navigabili interne rispetto ad altri tipi di trasporto.

Tre paesi hanno risposto a questa domanda sulla base dei propri studi pilota. Uno di questi paesi ha osservato che, prima di passare alla rilevazione di dati, sarebbe opportuno esaminare definizioni e soglie. Secondo un altro paese la rilevazione di dati sul traffico di passeggeri per vie navigabili interne diventerà fattibile nel prossimo futuro. Questo paese ha precisato che è in corso il processo di elaborazione di un nuovo sistema di informazione per le vie navigabili interne, utilizzabile in futuro come fonte di dati amministrativi sia per il trasporto di merci sia per il trasporto di passeggeri.

Un paese ha confermato l'intenzione di avviare la rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. Due paesi hanno dichiarato di non avere intenzione di rilevare tali dati, mentre altri due avvierebbero la rilevazione di dati soltanto se venisse introdotto un obbligo giuridico in tal senso.

## **4. CONCLUSIONI**

La Commissione rileva che i sette studi pilota hanno analizzato in modo approfondito la fattibilità della rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne. Secondo i paesi partecipanti la rilevazione di dati sul trasporto passeggeri è realizzabile, in misura più o meno ampia.

Gli studi indicano differenze per quanto riguarda i parametri che incidono sulla rilevazione dei dati sul trasporto passeggeri in ciascun paese: fonti dei dati, tipi di imbarcazioni utilizzate per il trasporto su vie navigabili interne e geografia fisica dei paesi stessi. Tutti gli studi pilota individuano un ampio ventaglio di fonti di dati, dai dati amministrativi al web scraping, ma riconoscono anche la necessità di limitare l'onere della segnalazione per le piccole imprese. Ribadiscono che gli sforzi da dedicare a quest'attività devono essere proporzionati alla quota delle vie navigabili interne rispetto a tutti i modi di trasporto di passeggeri. Sono state manifestate perplessità anche per quanto riguarda la qualità e la carenza dei dati. Il costo della

rilevazione dei dati varia sensibilmente da un paese all'altro, in funzione dell'utilizzo più o meno intenso delle vie navigabili interne per il trasporto di passeggeri in ciascun paese.

Gli studi pilota dimostrano che, nei sette paesi partecipanti, la rilevazione di dati sul trasporto di passeggeri per vie navigabili interne sarebbe fattibile in una certa misura; sarebbe tuttavia necessario trovare un punto di equilibrio tra l'esigenza di rilevare dati, da un lato, e la disponibilità di informazioni e l'onere per i rispondenti, dall'altro.