

Trasporti Ue. Dopo l'aumento nel 2000-2007 del traffico merci e passeggeri la crisi ha richiesto misure di rilancio

I treni rischiano di perdere i fondi

Stanziati 20 miliardi, ma diversi paesi potrebbero avere problemi di spesa

A CURA DI

Maria Adele Cerizza

Le ferrovie europee sono entrate da alcuni anni in una fase segnata da importanti mutamenti, legati sia allo sviluppo del contesto normativo, specie quello europeo, sia a fattori di carattere economico, sociale e demografico. Per tener conto di questi fattori la Commissione Ue ha istituito il Rail Market Monitoring Scheme (Rmms), un sistema di monitoraggio del mercato ferroviario europeo. Tra il 2001 e metà del 2009 il gruppo di lavoro Rmms si è riunito 22 volte: l'ultima relazione prodotta fornisce una serie di

LA RELAZIONE

Il gruppo di lavoro Rmms istituito dalla Commissione ha analizzato le performance e ha confermato l'apertura progressiva alla concorrenza

dati interessanti, che illustrano le principali tendenze osservate negli ultimi anni nel mercato ferroviario dell'Unione. In questa relazione si trova conferma di come lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo e l'apertura progressiva del mercato alla piena concorrenza abbiano garantito la stabilizzazione della quota delle ferrovie nel settore dei trasporti.

Il documento di Rmms consente di analizzare i primi effetti tangibili della crisi che investe il settore dalla metà del 2008, più evidenti nel settore del trasporto merci ferroviario che in quello del trasporto passeggeri. Peraltro la crisi influisce più sul segmento del materiale rotabile che su quello dell'infrastruttura, che dovrebbe beneficiare maggiormente

delle misure di rilancio economiche previste dagli Stati membri. I piani di rilancio annunciati dovrebbero interessare la rete ferroviaria per un importo di una ventina di miliardi di euro, concentrati soprattutto negli Stati della Ue a 15.

Sono tuttavia stati espressi alcuni dubbi sulla capacità finanziaria di tali Stati di realizzare tutti gli investimenti previsti, a causa delle prevedibili difficoltà di bilancio e dell'aumentato indebitamento. L'Unione ha mobilitato i fondi disponibili per partecipare a questo sforzo di rilancio e per accelerare lo sviluppo delle reti transeuropee anticipando in particolare lo stanziamento di 500 milioni di euro nell'ambito del bilancio Ten-T.

Dopo una lunga fase di declino continuo, particolarmente pronunciato nei nuovi Stati membri - sottolinea il documento - il trasporto merci per ferrovia ha registrato tra il 2000 e il 2007 una crescita non trascurabile, specie in quegli Stati in cui le imprese ferroviarie non storiche hanno conquistato quote di mercato significative. Nel 2007 la Ue a 27 ha registrato un incremento del 2,8% del trasporto merci per ferrovia contro l'1,1% della Ue a 12 e il 3,7% dell'Ue a 15. Ma dalla metà del 2008 il traffico merci ferroviario è stato fortemente colpito dalla crisi economica che ha inciso pesantemente anche su settori che ricorrono tradizionalmente a servizi di trasporto ferroviario di merci come la siderurgia, la chimica e l'industria automobilistica.

Secondo dati provvisori della Comunità delle ferrovie europee (Cer), tra il secondo trimestre 2008 e il secondo trimestre 2009 il calo del trasporto merci per ferrovia sarebbe stato addirittura del 28% in tutta la Ue.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, tra il 2000 e il 2007 la maggior parte degli Stati membri, in particolare quasi tutti gli Stati della Ue a 15, ha registrato un incremento del traffico dell'ordine del 12 per cento. Si va da punte del 44,6% dell'Irlanda al 36,1% della Lettonia e al 30,5% della Gran Bretagna. Alcuni Stati della Ue a 12 hanno invece subito un forte calo, soprattutto la Romania (-35,7%), la Lituania (-32,3%) e la Bulgaria (-30,8%).

La crescita del traffico ferroviario è stata particolarmente sostenuta nel settore dell'alta velocità. Il numero di passeggeri-chilometro è passato da 59 milioni nel 2000 a 92 milioni nel 2007, di cui 48 milioni in Francia, 22 in Germania e 8 in Italia. Nel 2007 la quota dell'alta velocità sul totale dei passeggeri trasportati era del 23% nella Ue a 27, ma in Francia questo valore era quasi del 60 per cento.

Nel 2008 il traffico passeggeri ha continuato ad aumentare, specie in Spagna (+16,7%), Austria (+13,8%) e Lussemburgo (+8,8%). I maggiori cali di traffico si sono registrate in Romania (-7,3%), Ungheria (-5,2%) e Lettonia (-4,2%). Tra il secondo trimestre 2008 e il secondo trimestre 2009, il traffico passeggeri sarebbe diminuito di circa il 5% nella Ue a 15 e dello 0,7% nella Ue a 12. Sembra che questo calo sia più evidente per la clientela affari, per cui la contrazione supererebbe addirittura il 10 per cento.

Quanto alla situazione tariffaria, la vendita di biglietti di seconda classe sarebbe rimasta relativamente stabile, grazie sia al passaggio di una parte di clienti che prima viaggiava in prima classe, sia a una politica tariffaria vantaggiosa praticata dalle compagnie ferroviarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA