

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - Ferrovie in Europa: servizi migliori e più concorrenza. La relatrice italiana, Debora Serracchiani, illustra la riforma

Il Parlamento europeo ha adottato, in prima lettura, la riforma della legislazione comunitaria in fatto di liberalizzazione dei servizi ferroviari.

Ad illustrare il provvedimento, dalle pagine web del Parlamento europeo, è la relatrice italiana di centro sinistra Debora Serracchiani

Il sistema ferroviario non è ancora all'altezza degli altri mezzi di trasporto.

Camion e aerei attraversano i confini senza difficoltà, mentre i servizi ferroviari transnazionali incontrano ancora molti ostacoli. Per incoraggiare nuovi operatori ad entrare nel mercato ferroviario, il Parlamento europeo sta puntando sulla proposta legislativa per la liberalizzazione dei servizi ferroviari.

Oggi sono necessari più fondi e un regolatore indipendente in ogni Stato membro per combattere le pratiche discriminatorie e le distorsioni di mercato.

- Perché è così importante la creazione di una rete ferroviaria europea?

"Perché senza la realizzazione di questa rete non ci sono prospettive di sviluppo per il settore ferroviario, per l'aumento dei servizi, della qualità, dei posti di lavoro e, quindi, anche per i cittadini dell'UE (come per esempio è avvenuto nel settore aereo). Mentre camion e aerei attraversano le frontiere senza difficoltà, i servizi ferroviari transnazionali incontrano numerosi ostacoli di natura tecnica, giuridica e politica".

- Perché il pacchetto ferroviario del 2001 ha fallito nel fermare il progressivo declino del trasporto ferroviario e nell'aumentare un interesse nel settore?

"Il testo del 2001 aveva 13 procedure di infrazione per mancata attuazione delle direttive. Quindi il testo non era chiaro ed ha permesso agli Stati Membri di interpretarlo come preferivano. Ma anche la Commissione ha perso troppo tempo prima di intervenire. Devo dire che il Parlamento europeo ha sempre spinto la Commissione e gli Stati Membri verso una applicazione rigorosa ma le cose sono andate diversamente. Il fatto che ci siano stati tredici casi di infrazione nell'implementazione delle regole, mostra la necessità di chiarire e migliorare la legislazione".

- Complessiva crescita costante del trasporto merci di circa il 2,3% annuo

Tra il 1996 e il 2008 la quota relativa al trasporto ferroviario di merci é diminuita dal 2% al 10,8%

Il trasporto merci su strada é aumentato dal 42,1% al 45,9%

Quali sono le sue proposte per assicurarsi che questa volta la riforma avrà successo?

"Ci siamo impegnati a riscrivere le regole in modo più chiaro, prevedendo soprattutto finanziamenti certi per il gestore dell'infrastruttura perché, purtroppo, molti Stati membri hanno trascurato il finanziamento delle ferrovie, mentre hanno fornito il massimo sostegno alle infrastrutture stradali. Inoltre chiediamo un forte ed indipendente regolatore nazionale (come avviene per l'energia), trasparenza e separazione nella

contabilità da parte del gestore o della holding (gestore dei servizi nei casi di strutture integrate, ndr), accesso aperto e libero ai servizi connessi all'attività ferroviaria (manutenzioni, stazioni merci e passeggeri, rete elettrica, ecc.)"

- Infine, investimenti nel sistema di gestione del traffico ferroviario europeo (ERTMS, European Rail Traffic Management System) attraverso un sistema bouns-malus: i treni che adotteranno il sistema ERTMS avranno una riduzione delle tariffe, compensato da maggiori oneri per quelli che invece non lo adotteranno. Quali sono i vantaggi per i cittadini europei?

"Il sistema ferroviario non è ancora all'altezza degli altri mezzi di trasporto. Con la realizzazione di una rete unica i cittadini potranno beneficiare di treni che potranno andare in tutta Europa, con tariffe migliori ed un servizio all'altezza degli altri mezzi di trasporto. Attualmente i treni che viaggiano fuori confine - Thalys, Eurostar e ICE - sono ancora pochi. Sono solo i primi esempi da estendere a tutta l'Europa e da mettere in concorrenza tra loro!"

