

CONFERENZA EUROPEA DEI MINISTRI DEI TRASPORTI (CEMT)

La Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) è un'organizzazione intergovernativa, istituita da un Protocollo firmato a Bruxelles il 17 ottobre 1953. La Conferenza riunisce i Ministri dei Trasporti dei seguenti 43 paesi che sono Membri della Conferenza: Albania, Armenia, Austria, Azerbaijan, Bielorussia, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, ex Repubblica di Jugoslavia Macedonia (FYROM), Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Malta, Moldavia, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Regno Unito, Repubblica Ceca, Russia, Serbia-Montenegro, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina e Ungheria. Sette paesi hanno uno statuto di Membro associato (Australia, Canada, Corea, Giappone, Messico e Nuova Zelanda, Stati Uniti), il Marocco beneficia di uno statuto di Membro osservatore.

La CEMT è un foro di cooperazione politica al servizio dei Ministri responsabili del settore dei trasporti e più particolarmente dei trasporti terrestri; essa offre in particolare l'opportunità di discutere apertamente dei problemi di attualità concernenti il settore e di definire congiuntamente i principali orientamenti in previsione di un migliore uso e di uno sviluppo razionale dei trasporti europei su scala internazionale.

Nell'ambito attuale, la CEMT svolge due ruoli fondamentali. Il primo compito che le è assegnato, consiste principalmente nel facilitare la messa in opera di un sistema integrato e paneuropeo dei trasporti, economicamente efficace e in grado di rispondere alle esigenze di sostenibilità ambientale e di sicurezza. A tale fine la CEMT è incaricata di costruire una rete politica fra i paesi che fanno parte dell'Unione Europea e gli altri paesi del continente europeo.

Peraltro, la CEMT è ugualmente stata incaricata di sviluppare temi di riflessione sull'evoluzione del settore dei trasporti nel lungo periodo e di elaborare studi approfonditi sull'impatto della crescente mondializzazione degli scambi sul settore in esame. Tali attività, destinate ad evolversi in un quadro geografico sempre più esteso, sono state rafforzate dalla recente creazione di un Centro congiunto OCSE/CEMT di Ricerca sui Trasporti.

*
* *

Disponibile anche in lingua inglese e francese:

TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR 1970-2004

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS 1970-2004

*Informazioni più dettagliate sulla CEMT sono
disponibili sul sito della CEMT al seguente indirizzo:
<http://www.cemt.org>*

© CEMT, 2006

*La diramazione delle pubblicazioni della CEMT è
curata dal:*

*Service des Publications de l'OCDE,
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France*

Indice

Introduzione	7
1. Il contesto economico dell'anno 2004.....	9
1.1. Prospettiva generale.....	9
1.2. La situazione negli Stati Uniti e nel Giappone	10
1.3. L'Europa dell'Ovest e i nuovi paesi membri dell'Unione Europea.....	11
1.4. L'Europa del Sud-Est.....	15
1.5. I paesi della CSI.....	16
2. I trasporti di merci	20
2.1. I trasporti di merci nei paesi dell'Europa dell'Ovest	20
<i>I trasporti di merci su strada.....</i>	<i>22</i>
<i>I trasporti di merci per ferrovia</i>	<i>23</i>
<i>La navigazione per vie d'acqua interne</i>	<i>24</i>
<i>Il trasporto tramite oleodotti.....</i>	<i>26</i>
2.2. I trasporti di merci nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e negli Stati Baltici	26
<i>I trasporti di merci su strada.....</i>	<i>28</i>
<i>Il trasporto ferroviario di merci.....</i>	<i>29</i>
<i>La navigazione per vie d'acqua interne</i>	<i>30</i>
<i>Il trasporto tramite oleodotti.....</i>	<i>31</i>
2.3. I trasporti di merci nella CSI.....	32
3. I trasporti di passeggeri	36
3.1. I trasporti di passeggeri nei paesi dell'Europa dell'Ovest	36
<i>Il trasporto di passeggeri per ferrovia</i>	<i>37</i>
<i>Il trasporto di passeggeri per bus e pullman ...</i>	<i>37</i>
<i>Il trasporto di passeggeri con autovettura privata</i>	<i>38</i>
3.2. I trasporti di passeggeri nei paesi d'Europa Centrale e Orientale e negli Stati baltici	39

<i>Il trasporto di passeggeri per ferrovia</i>	<i>39</i>
<i>Il trasporto di passeggeri per bus e pullman</i>	<i>40</i>
<i>Il trasporto di passeggeri per autovettura privata</i>	<i>41</i>
3.3. I trasporti di passeggeri nei Paesi CSI.....	41
<i>Il trasporto di passeggeri per ferrovia</i>	<i>41</i>
<i>Il trasporto di passeggeri per autobus e pullman</i>	<i>42</i>
4. La sicurezza stradale.....	44
4.1. Bilancio della sicurezza stradale nei paesi dell'Europa dell'Ovest	44
4.2. Bilancio della sicurezza stradale in Europa Centrale e Orientale	47
4.3. Bilancio della sicurezza stradale nei Paesi CSI.	51
Tabelle	58
A. TRASPORTI DI MERCI	60
B. TRASPORTI DI PASSEGGERI.....	67
C. INCIDENTI STRADALI	74

Introduzione

Il principale obiettivo della presente pubblicazione è di descrivere la situazione del settore dei trasporti in Europa nell'arco dell'anno 2004, mettendo in risalto in particolare, con l'ausilio di grafici, i cambiamenti intervenuti in questo campo dal 1970.

La recente evoluzione dei trasporti in Europa è analizzata a partire dai dati comunicati da 43 Stati Membri¹ della CEMT, l'attività di questo settore è valutata sulla base di statistiche definite in viaggiatori-chilometro. Per calcolare le tendenze globali basandosi sul maggior numero possibile di paesi, gli indici utilizzati per un certo numero di grafici includono stime per i paesi che non dispongono ancora di dati per il 2004.

Il presente documento comprende quattro parti. La prima è dedicata a una breve analisi del contesto economico dell'anno 2004. La seconda parte verte sui trasporti di merci nei paesi della CEMT. Nella terza parte sono esaminati i trasporti dei passeggeri. L'ultima parte è dedicata alla sicurezza stradale. Nel presente documento, i quindici Stati che fanno parte dell'Unione Europea dal 2004, più la Norvegia, la Svizzera, la Turchia e

-
1. Albania (ALB), Germania (DEU), Armenia (ARM), Austria (AUT), Azerbaijan (AZE), Bielorussia (BLR), Belgio (BEL), Bosnia-Erzegovina (BIH), Bulgaria (BGR), Croazia (HRV), Danimarca (DNK), Spagna (ESP), Estonia (EST), ex Repubblica iugoslava di Macedonia (MKD), Federazione Russa (RUS), Finlandia (FIN), Francia (FRA), Georgia (GEO), Grecia (GRC), Ungheria (HUN), Irlanda (IRL), Islanda (ISL), Italia (ITA), Lettonia (LVA), Liechtenstein (LIE), Lituania (LTU), Lussemburgo (LUX), Malta (MLT), Moldavia (MDA), Norvegia (NOR), Paesi Bassi (NLD), Polonia (POL), Portogallo (PRT), Repubblica Slovacca (SVK), Repubblica Ceca (CZE), Romania (ROM), Regno Unito (GBR), Serbia-Montenegro (YUG nel 2002, SCG dopo il 2002), Slovenia (SVN), Svezia (SWE), Svizzera (CHE), Turchia (TUR) e Ucraina (UKR).

l'Islanda, il Liechtenstein e Malta, saranno denominati « Paesi dell'Europa dell'Ovest » (CEMT/OVEST). La recente evoluzione nei Paesi in transizione sarà presentata separatamente. In considerazione della specifica situazione del sistema dei trasporti di tali paesi e dei profondi cambiamenti che esso subisce in questo periodo, è sembrato più opportuno definire specifici indicatori globali per siffatti paesi. Essi concernono, da un lato, 12 paesi dell'Europa Centrale e Orientale e i tre Stati baltici (CEMT/PECO) e dall'altro i sette paesi che fanno parte della Comunità degli Stati Indipendenti (CEMT/CSI). Il gruppo (CEMT/PECO) comprende un sotto gruppo « PECO-UE » che include i dieci nuovi Stati che fanno oramai parte dell'Unione Europea.

Al fine di ottenere serie statistiche relativamente omogenee su un lungo periodo, i dati dell'ex Cecoslovacchia (CSK) sono presi in conto fino al 1992 ; dal 1993, le statistiche usate sono quelle trasmesse dalla Repubblica Slovacca e dalla Repubblica Ceca. Peraltro, la riunificazione della Germania ha indotto una discontinuità delle serie statistiche a causa dell'integrazione dei dati concernenti i nuovi *Länder* a partire dal 1991, ciò che contribuisce ad aumentare i risultati osservati per l'insieme della CEMT.

1. Il contesto economico dell'anno 2004

1.1. Prospettiva d'insieme

Nell'insieme, il 2004 è stato un anno positivo per l'economia mondiale. La ripresa si è mantenuta malgrado il notevole rialzo dei prezzi dei prodotti petroliferi e delle materie prime. Gli Stati Uniti e la Cina sono stati i principali motori dell'economia mondiale. Negli Stati Uniti, la crescita è stata trainata da una forte domanda finale e da politiche di bilancio e monetarie accomodanti. In Cina, la crescita è rimasta sostenuta, anche se ha segnato un lieve rallentamento sotto l'effetto del rialzo dei prezzi dell'energia e delle misure destinate a un atterraggio morbido di un'economia minacciata da un surriscaldamento. Il bilancio complessivo è meno buono per il Giappone per il quale le aspettative di una ripresa durevole non sono pienamente soddisfatte. Malgrado l'aumento dei prezzi delle materie prime, l'inflazione mondiale è rimasta moderata e i mercati emergenti hanno beneficiato di condizioni favorevoli.

In Europa occidentale, la ripresa ha segnato una fase di indebolimento nel corso del secondo semestre. Le prospettive di crescita sono state limitate dal forte aumento dell'euro alla fine dell'anno 2004. Le esportazioni hanno patito di siffatto aumento, mentre la domanda interna è rimasta poco vigorosa. Nel complesso, Nel 2004 l'Europa dell'Ovest ha registrato una crescita del PIL del 2.2 %, mentre la zona euro registrava un aumento di solo l'1.9 % di tale aggregato, con una delle performance più deboli fra i paesi industrializzati. All'opposto, nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale la crescita è stata forte, raggiungendo quasi il 5 % in media per i nuovi membri dell'Unione Europea, trainata in particolare dalla ripresa in Polonia. Nell'Europa del Sud-Est, il PIL è cresciuto in media dell'8 %, sospinto da buone performance

economiche in Romania e in Turchia. I paesi della CSI hanno registrato una crescita paragonabile a quella dell'Europa del Sud-Est: favoriti dagli elevati prezzi delle materie prime.

1.2. La situazione economica negli Stati Uniti e nel Giappone

1.2.1 Gli Stati Uniti

Nel 2004, l'attività economica è stata particolarmente sostenuta negli Stati Uniti, trainata da una forte domanda interna. Le esportazioni hanno ugualmente beneficiato di un clima mondiale favorevole e del calo del dollaro. Il PIL è cresciuto del 4.4 % , sostenuto da consumi finali a loro volta favoriti da un miglioramento del mercato del lavoro, da bassi tassi d'interesse e dall'innalzamento del valore delle attività degli immobili. Il livello del risparmio delle famiglie è peraltro diminuito. Tali tendenze particolarmente positive, si sono tuttavia affievolite alla fine del 2004 sotto l'effetto di una perdita di fiducia dovuta all'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi.

Gli investimenti delle imprese sono stati sostenuti dal ripristino dei margini di profitto delle imprese, dai tassi in rialzo d'uso delle capacità e da incentivi fiscali. Il rialzo della produttività è stato tuttavia segnato da una fase di rallentamento alla fine dell'anno e nonostante gli aumenti salariali, l'aumento dei prezzi è stato contenuto. La Federal Reserve ha progressivamente inasprito la sua politica monetaria, con un aumento del tasso base del 2% scaglionato da giugno a dicembre del 2004. I tassi d'interesse reali sono tuttavia rimasti negativi. Il disavanzo delle finanze pubbliche è rimasto superiore al 4 % del PIL, continuando ad imprimere un impulso espansionistico. Tale espansione ha portato a un deficit dei conti esterni equivalente al 5.7 % del PIL, in rialzo rispetto al 4.8 % registrato nel 2003. Sebbene il calo del dollaro sui mercati valutari abbia favorito le esportazioni, il pagamento dei dividendi e i ritorni delle attività denominate in dollari e detenute da non residenti hanno contribuito al deterioramento dei conti esterni.

1.2.2 Il Giappone

In Giappone, la ripresa molto forte che si era manifestata dalla metà del 2003, si è interrotta nel 2004, e l'economia giapponese ha registrato un periodo di stallo durante il secondo e terzo trimestre del 2004. Tuttavia, l'impatto cumulativo della ripresa economica del 2003 ha segnato una crescita del 3.4 % nel 2004. Le esportazioni e gli investimenti delle imprese hanno segnato un rallentamento nel corso dell'anno 2004, sebbene il rialzo dei consumi fosse vivace. Il declino dell'attività è stato percepibile attraverso l'indebolimento della produzione industriale e delle esportazioni, che hanno contribuito ad un ulteriore calo dei prezzi. Il settore finanziario ha tuttavia continuato a consolidarsi, sostenuto dal mantenimento dei tassi d'interesse reali a livello zero. Il deficit delle finanze pubbliche è rimasto elevato a un livello superiore al 6.5 % del PIL, sebbene sia migliorato rispetto al 2003 (anno in cui il disavanzo ha raggiunto il 7.7 % del PIL). Nel 2004 l'indebitamento pubblico ha superato il 170% del PIL e la necessità di risanare le finanze pubbliche compromette le possibilità di stimoli per l'economia,

1.3. L'Europa occidentale e i nuovi paesi membri dell'Unione Europea

1.3.1 La zona euro

Dopo un buon inizio, nel 2004 l'attività economica è stata meno vigorosa a partire dal secondo trimestre. In Francia la crescita è stata sospinta dalla domanda interna, mentre in Germania sono state le esportazioni a svolgere un ruolo motore. Il contributo dell'Italia al commercio mondiale ha segnato una tendenza decrescente. Nella zona euro, le esportazioni che avevano trainato la ripresa, hanno subito un rallentamento ascrivibile al clima internazionale meno favorevole e all'apprezzamento dell'euro sul mercato valutario. All'opposto, le importazioni sono aumentate e nel complesso per tutto l'arco dell'anno 2004, il commercio estero ha contribuito negativamente all'economia. La domanda interna non ha dato il cambio alle esportazioni, indebolita dalla mancanza di fiducia

nelle prospettive economiche, da una debole ripresa dell'occupazione e dalla diminuzione del potere d'acquisto dovuta all'aumento dei prezzi dell'energia. Sebbene Gli investimenti delle imprese non sono cresciuti fino a un livello record benché la situazione finanziaria delle imprese sia risanata e nel complesso la zona euro è stata una delle regioni meno brillanti in termini economici. L'inflazione è perciò rimasta moderata con un aumento medio dei prezzi del 2.1 %, nonostante il rialzo dei prezzi dei prodotti energetici.

Ciononostante, i differenziali di prezzi all'interno della zona euro sono stati notevoli e occorre sottolineare che l'aumento dei prezzi in Europa occidentale è stato più debole all'esterno di siffatta zona. Nella zona euro, la politica di bilancio è stata solo lievemente accomodante, riflettendo in parte le esigenze del patto di stabilità e di crescita. In tale ambito, moderatamente favorevole, la Banca Centrale Europea non ha modificato i suoi tassi direttori e in novembre del 2004 l'inasprimento della politica monetaria statunitense ha fatto scomparire il vantaggio di rendimento dell'euro rispetto al dollaro. Complessivamente nel 2004, i tassi d'interesse della zona euro sono stati prossimi allo zero. Ciononostante, lungo tutto l'arco dell'anno 2004, i mercati del lavoro della regione sono stati poco favorevoli e il tasso di occupazione della manodopera ha superato solo di mezzo punto (0.5%) quello del 2003.

1.3.2 L'Europa dell'Ovest all'esterno della zona euro

La crescita economica si è accelerata nel Regno Unito per raggiungere il 3.2 % nel 2004 contro il 2 % nel 2003. L'attività economica è stata sospinta dall'impulso dei consumi e dal livello degli investimenti delle imprese. La politica di bilancio è stata lievemente restrittiva dopo due anni di stimoli economici per far fronte al rallentamento dell'economia mondiale dopo l'inizio degli anni 2000. Il progressivo inasprimento della politica monetaria ha condotto ad una serie di aumenti dei tassi d'interesse che sono passati dal 3.5 % in novembre 2003 al 4.75 % in agosto 2004, con l'obiettivo di contenere la speculazione immobiliare. Nel 2004, l'inflazione è rimasta inferiore agli obiettivi

del governo a causa della rivalutazione della valuta che ha portato a un calo del prezzo dei beni importati.

In Svezia e nella Danimarca, la ripresa è stata forte nel 2004, trainata dalle esportazioni e dal livello degli investimenti delle imprese. Nella Danimarca, le riduzioni d'imposte hanno inoltre favorito la domanda finale. Nei paesi dell'Europa dell'Ovest che non appartengono alla zona euro, l'attività è stata forte. In Islanda e in Norvegia, la crescita è stata ascrivibile al livello della domanda finale mentre in Svizzera, l'uscita dalla recessione del 2003 è riconducibile a politiche fiscali e monetarie espansionistiche.

1.3.3 I nuovi paesi membri dell'UE

La crescita economica è stata forte in seno ai dieci nuovi paesi membri dell'UE. In Europa Centrale, la crescita si è accelerata ed è stata sostenuta da una domanda trainata tanto dai consumi, dagli investimenti delle imprese quanto dagli scambi con l'estero. I tre Stati Baltici hanno continuato a registrare performance economiche molto favorevoli e la fiducia nel dinamismo dell'economia si è consolidata nei dieci nuovi paesi membri dell'UE.

Le esportazioni di tali paesi sono segnate da un'ascesa molto favorevole, sostenuta dagli investimenti diretti esteri orientati proprio verso le industrie dei mercati di esportazione. La liberalizzazione del commercio indotta dall'adesione all'UE e la notevole crescita della produttività della manodopera, sono state anch'esse fattori particolarmente favorevoli. In Ungheria e in Repubblica Ceca e nella maggior parte dei nuovi paesi membri dell'UE, segnatamente in Polonia, nella Repubblica Slovacca e in Slovenia, il consumo dei privati è rimasto forte lungo tutto l'arco dell'anno, nonostante il rallentamento delle spese dei consumi. Le importazioni sono cresciute rapidamente rispondendo a un'attività favorevolmente orientata e a una domanda finale sostenuta. Tuttavia, è degno di nota il fatto che il contributo del commercio estero alla crescita è stato positivo, segnatamente in Polonia e nella Repubblica Slovacca.

Gli investimenti sono cresciuti nella maggioranza dei paesi. Si rileverà che in Ungheria, gli afflussi di capitale diretto estero e il dinamismo delle industrie dell'esportazione hanno contribuito a una crescita degli investimenti. Il miglioramento della profittabilità delle imprese nella Repubblica Ceca è stato accompagnato da un rialzo degli investimenti. Si è verificata una situazione analoga in Slovenia, Polonia e Repubblica Slovacca.

Le politiche macroeconomiche sono state moderatamente favorevoli ma è soprattutto utile rilevare che la forte attività ha contribuito a situazioni di bilancio positive per le finanze pubbliche. Per gli stessi aspetti, l'Ungheria è un'eccezione dopo la crisi finanziaria della fine del 2003 e dell'inizio del 2004. L'inflazione ha largamente superato gli obiettivi annunciati dai poteri pubblici e l'Ungheria è stata costretta ad affrontare il problema dei deficit gemelli che ha costretto il paese a mantenere elevati tassi d'interesse.

In tutti i paesi, le politiche di disinflazione hanno segnato il passo, conducendo a un'inversione di tendenza rispetto ai tre precedenti anni durante i quali si erano verificati progressi per questo aspetto. La liberalizzazione di alcuni prezzi in concomitanza con l'ingresso nell'UE, l'evoluzione dei prezzi delle derrate alimentari, i prezzi delle materie prime e la domanda finale molto forte, sono altrettante pressioni che hanno portato al rialzo dei prezzi. Il notevole rialzo della produttività della manodopera ha contribuito a neutralizzare l'effetto del rialzo degli stipendi, sebbene gli stipendi fossero aumentati più rapidamente rispetto ai prezzi. L'aumento di produttività della manodopera spiega anche che la forte crescita economica non abbia contribuito al calo della disoccupazione nei nuovi paesi membri dell'UE. Tale rialzo aggiungendosi alle rigidità del mercato del lavoro e ai deboli incentivi per ritrovare un lavoro o alle inadeguatezze geografiche fra offerta e domanda di lavoro, contribuisce a spiegare perché verso la metà dell'anno 2004 il tasso di occupazione della manodopera era aumentato solo dello 0.2 % rispetto quello del 2003 per lo stesso periodo. La

disoccupazione colpisce particolarmente i giovani, le donne e i senior ed esige un insieme di politiche strutturali quali l'incoraggiamento del lavoro a tempo parziale o programmi di formazione destinati ai segmenti vulnerabili del mercato del lavoro. Tuttavia, non è del tutto impossibile far fronte a tali sfide.

1.4. L'Europa del Sud-Est

La crescita economica si è globalmente rafforzata in Europa del Sud-Est e segnatamente in Turchia, l'economia più importante della regione. In Turchia, tanto i consumi finali quanto gli investimenti delle imprese segnano un rialzo molto favorevole che riflette il ripristino di un clima di fiducia nell'economia. Tuttavia, ciò ha portato a un forte aumento delle importazioni e malgrado il dinamismo delle esportazioni, il contributo del commercio estero alla crescita economica è stato negativo. Il deficit dei conti esterni, una ricorrente di preoccupazione dei poteri pubblici, si è quindi accresciuto.

In Bulgaria e in Romania, l'attività ha ritrovato una tonalità favorevole nel 2004, sostenuta da un insieme di fattori positivi. Le ristrutturazioni industriali, con il sostegno dell'investimento diretto estero che ha segnato una fase ascendente, hanno contribuito a rafforzare l'offerta: l'ammodernamento delle capacità industriali e i conseguenti guadagni di produttività sono stati il fermento di un rialzo delle esportazioni, nonostante la debolezza della domanda in Europa dell'Ovest. Il clima di fiducia nei confronti delle prospettive economiche ha contribuito ad innalzare la domanda finale, sia da parte dei privati sia delle imprese, sostenendo così la crescita economica. Si potrà quindi rilevare che nei due paesi, il ritmo di crescita degli investimenti nei beni durevoli ha superato il 10 %. Nel 2004, l'economia della Serbia-Montenegro ha ugualmente segnato una ripresa dopo un anno 2003 meno favorevole. Sia la produzione industriale sia i raccolti agricoli segnano un aumento. In Albania, i buoni raccolti hanno sostenuto l'attività delle industrie alimentari.

Per contro, in Croazia l'attività economica ha segnato un rallentamento per il secondo anno consecutivo. Tale evoluzione è ascrivibile all'inasprimento della politica macroeconomica per lottare contro i deficit gemelli e all'accrescersi dell'indebitamento che li accompagna.

In Bosnia-Erzegovina, l'economia ha continuato a crescere con un ritmo misurato. Vari anni di sostegno alla ricostruzione delle infrastrutture e di ripristino dei servizi amministrativi cominciano a fruttare, anche se al momento il paese non sembra ancora in grado di assicurare una crescita economica auto-mantenuta.

Nell'insieme di questi paesi, si sono registrati progressi in materia di intermediazione bancaria e per i più progrediti, le attività bancarie e di credito sono in misura di fornire un significativo contributo al processo della crescita. Si può inoltre rilevare che nella regione l'inflazione è diminuita.

La situazione dell'occupazione nella zona è contrastata: l'occupazione nel settore industriale è aumentata in Bulgaria – uno dei paesi che si prevale del più forte aumento del livello occupazionale – la Croazia è invece sempre caratterizzata da un debole tasso di creazione di posti di lavoro mentre in Romania, l'occupazione totale è diminuita nella prima metà del 2004. Per quest'ultimo paese, tale risultato negativo è riconducibile alle ristrutturazioni industriali e al rialzo della produttività della manodopera.

1.5. I Paesi della CSI

1.5.1 Le performance macroeconomiche

L'economia della Federazione Russa ha continuato a crescere fortemente nel 2004, beneficiando direttamente dei prezzi elevati delle materie prime. Una certa decelerazione si è tuttavia manifestata alla fine dell'anno. La rivalorizzazione del rublo sul mercato valutario, il forte rialzo dei costi di produzione e le turbative nel sistema bancario sono altrettanti fattori che contribuiscono all'indebolimento della crescita registrato alla fine dell'anno.

La profittabilità delle imprese segna un rialzo da più anni, ma è opportuno rilevare che esiste ancora un numero non trascurabile di grandi imprese che continua a registrare perdite. Il numero di imprese in difficoltà indica chiaramente che l'economia russa continua ad avere una struttura duale con inefficienze allocative di risorse, nonostante una tendenza discendente.

Riguardo alla domanda finale, il consumo privato è rimasto uno dei motori della crescita. I forti rialzi degli stipendi, la creazione di posti di lavoro e il miglioramento dei termini degli scambi hanno sostenuto i consumi privati. Gli investimenti delle imprese sono rimasti forti nell'arco della prima metà dell'anno, ma sono stati impressi dalle turbative bancarie che hanno colpito la Federazione Russa nella seconda parte dell'anno: le difficoltà di accesso al credito si sono accentuate, uno dei problemi ricorrenti dell'economia dei paesi della CSI. In complesso nel 2004, gli investimenti delle imprese nella Federazione Russa si sono mantenuti a stento al livello registrato nel 2003, ma si noterà una tendenza alla diversificazione a riprova del fatto che tali investimenti concernono un più grande numero di settori.

La crescita delle importazioni si è proseguita lungo tutto l'anno, sostenuta dai consumi finali e dagli investimenti delle imprese. Le performance delle imprese che non sono presenti sul mercato interno dimostrano la perdita di competitività delle produzioni locali su un mercato dei consumi in rialzo: l'arricchimento crescente delle classi superiori e medie della società russa porta queste ultime a preferire gli acquisti di beni provenienti dall'estero.

In Ucraina, un clima favorevole, associato a una forte domanda interna ha contribuito a buone performance in termini di crescita nel 2004. La domanda sostenuta sui mercati di esportazione dell'Ucraina (chimica, metalli, prodotti semi-lavorati) ha generato ricavi dovuti alle esportazioni che hanno avuto ricadute positive per altri settori. Inoltre, i raccolti agricoli sono stati molto favorevoli, all'opposto dell'anno 2003 e hanno contribuito in modo significativo alla crescita della produzione nazionale. Il

consumo finale è stato alimentato da notevoli aumenti salariali.

In Bielorussia, l'attività economica è stata ugualmente sostenuta nel 2004, segnatamente con un forte rialzo della produzione industriale. Gli investimenti delle imprese hanno contribuito in modo rilevante a una crescita della domanda finale che è stata anche sostenuta dall'insieme delle componenti di tale aggregato. In Moldavia, buoni raccolti e industrie della trasformazione alimentare in crescita hanno portato a una favorevole ripresa economica nell'arco dell'anno 2004.

1.5.2 La ricomparsa delle pressioni inflazionistiche nelle principali economie

Nell'arco dell'anno, le pressioni inflazionistiche si sono accelerate tanto nella Federazione Russa quanto in Ucraina. Fra gennaio e settembre 2004 l'inflazione è stata superiore all' 8 % nella Federazione Russa, mentre nel 2004 in Ucraina l'inflazione ha superato il tasso registrato nel 2003. Tali risultati sono riconducibili a politiche fiscali e monetarie allentate. Nella Federazione Russa, la politica monetaria è stata allentata per contenere l'apprezzamento del rublo, in un contesto di forte domanda di prodotti di consumo, mentre in Ucraina, nell'ambito pre-elettorale, la politica fiscale è stata accomodante. Tanto nella Federazione Russa quanto in Ucraina, un rialzo dell'indice dei prezzi dei beni industriali superiore a quello dei beni di consumo induce a prevedere una prosecuzione delle pressioni inflazionistiche.

In Bielorussia e in Moldavia, l'inflazione è rimasta alta in termini assoluti, ma nel 2004 la sua ascesa ha segnato un rallentamento. I risultati conseguiti sono ascrivibili al buon raccolto in Moldavia e al fatto che i costi di produzione dei beni industriali siano aumentati a un ritmo moderato in Bielorussia.

1.5.3 Persistenza del contesto poco favorevole dei mercati del lavoro

Nella Federazione russa, l'occupazione totale è aumentata dalla fine del 2003 e il livello della disoccupazione è diminuito nonostante un ridimensionamento dell'impiego nel settore pubblico. All'opposto in Ucraina, in Bielorussia e più particolarmente in Moldavia l'occupazione totale è diminuita. Considerata l'insufficienza degli strumenti statistici disponibili per questo settore, occorre interpretare con prudenza i dati relativi all'occupazione in questa regione del mondo. Tuttavia, l'intreccio di una forte crescita economica con un livello di occupazione industriale stagnante nella migliore delle ipotesi, suggerisce che le economie hanno registrato notevoli guadagni di produttività nel 2004.

2. I trasporti di merci

2.1. I trasporti di merci nei paesi dell'Europa dell'Ovest

Nei paesi dell'Europa occidentale, i trasporti di merci su strada erano dominanti nel 2004; essi hanno rappresentato nel complesso, più del 78.5 % di tonnellate-chilometro trasportate per ferrovia, su strada e per vie d'acqua interne.

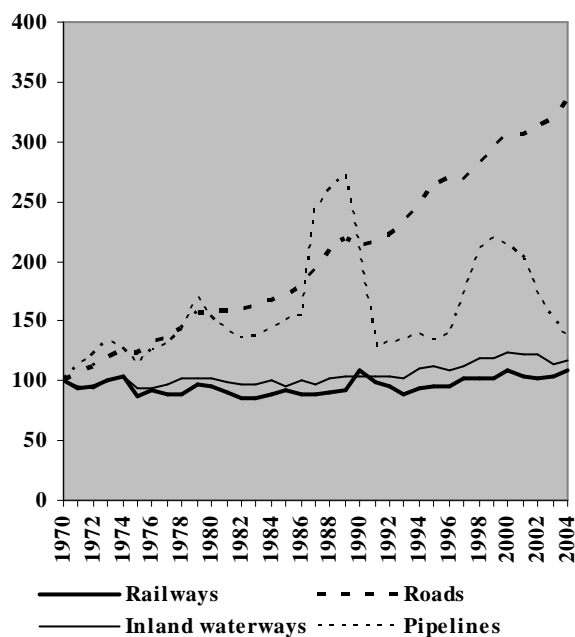
Con un sguardo più attento alle tendenze nel tempo, si nota che i trasporti di merci su strada non hanno mai interrotto la loro progressione sul mercato, togliendo quote alla ferrovia e alle vie d'acqua interne navigabili e che ne la prima ne la seconda resiste a tale evoluzione. Nel 2004 le ferrovie raggiungevano meno del 50% della loro quota modale del 1970 (31.1 %).

Evoluzione della quota di mercato (in percentuale) dei diversi modi di trasporto

Trasporti di merci in tonnellate-chilometro

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Ferrovie	23.3	21.7	21.1	15.9	15.9	14.8
Strade	66.5	69.2	70.8	76.4	76.8	78.7
Vie d'acqua interne	10.2	9.1	8.2	7.6	7.4	6.5
	100	100	100	100	100	100

**Evoluzione del trasporto di merci
(tonnelate-chilometro)
- Paesi dell'Europa dell'Ovest -
1970=100**



Fonte : CEMT

- | | |
|------------------------|--|
| Ferrovie | 18 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,
FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,
SWE,TUR |
| Strade | 18 paesi : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,
FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,
SWE,TUR |
| Vie d'acqua
interne | 10 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,FIN,FRA,GBR,
ITA,LUX,NLD |
| Oleodotti | 12 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FRA,
GBR,ITA,NLD,NOR,TUR |

I trasporti di merci su strada

Nel 2004, i trasporti di merci su strada nei paesi dell'Europa occidentale non hanno direttamente risentito del periodo di quasi stallo dell'attività industriale di questi stessi paesi. Nel 2003 le tonnellate-chilometro trasportate e dalle imprese di trasporto di merci su strada occidentali hanno segnato una progressione superiore al 5% rispetto alle performance del 2003. Per tale motivo, nel 2004 i trasporti di merci su strada hanno raggiunto un livello record di attività.

Se si esamina la situazione dell'anno 2004 paese per paese, si riscontrano invidiabili performance, registrati dal trasporto di merci su strada in Spagna (+14.8 %) e in Irlanda (+8.7 %). Quasi tutti i paesi segnano progressi nell'attività dei trasporti di merci su strada in proprio conto o per terzi, con per esempio un rialzo del +6 % in Norvegia, del +4.4 % in Germania e del +4.3 % in Francia. All'opposto, solo tre paesi hanno mostrato segni di declino nell'attività dei trasporti di merci su strada. A tale riguardo, si rileva che sono stati registrati significativi ribassi nel Lussemburgo (-12.7 %), in Austria (-4.2 %) e nel Regno Unito (-0.7 %). Ciò nonostante, siffatte contrazioni di attività non hanno portato su volumi tali da poter incidere sulla molto positiva performance globale delle merci trasportate su strada.

Nonostante il contesto congiunturale poco favorevole degli anni 2000 e ricollocandole in una prospettiva globale, le tonnellate-chilometro su strada si sono moltiplicate per più del 3.4 fra il 1974 e il 2004. Si tratta quindi della più elevata performance registrata per i modi di trasporto terrestre in Europa Occidentale. Tale risultato fa apparire in modo preciso, che i trasporti di merci su strada sono moderatamente colpiti dalle crisi economiche. I progressi compiuti dalla costruzione europea e l'intensificazione degli scambi internazionali hanno un'incidenza positiva diretta sulle imprese di trasporto di merci su strada.

I trasporti di merci per ferrovia

L'insieme delle prestazioni del trasporto ferroviario di merci per l'insieme dei paesi dell'Europa occidentale, comparato ai al trasporto di merci su strada nel 2004, ha ugualmente registrato un livello alto di attività. Le tonnellate-chilometro trasportate dalle 16 reti dell'Europa dell'Ovest hanno progredito del 4.2 % nel 2004 rispetto al 2003. In tale prospettiva, si rilevano solo le due performance negative delle reti francesi (-3.7 %) e spagnole (-3.2 %).

Diverse reti ferroviarie hanno registrato elevati livelli di crescita. Si tratta in particolare delle reti norvegesi, (+29.5 %), del Regno Unito (+11.1 %) e portoghesi (con una progressione del 10 %). La rete austriaca ha segnato un'ascesa prossima al 6.5 %. Il Belgio si prevale di un rialzo del 5.4 % dell'attività trasporto merci della sua rete ferroviaria, mentre in Germania, la crescita è stata ancora più forte (+8.2 %).

Con un andamento opposto rispetto a siffatte tendenze, che contrastano singolarmente con quelle dei precedenti anni, la rete svizzera ha registrato uno stallo di attività. Nel 2003, la tendenza positiva dell'attività dei trasporti di merci per ferrovia nei paesi dell'Europa occidentale, si è chiaramente amplificata nell'arco dell'anno 2004, registrando così un'elevata performance. Ciò rende lecita l'ipotesi che le performance di tale modo di trasporto che hanno subito ben più che mere variazioni cicliche -- poiché nel 2004 le tonnellate-chilometro trasportate per ferrovia registravano lo stesso livello di crescita rispetto al 2000 e che nello stesso periodo l'economia era in fase di crescita -- segnino una durevole inversione di tendenza. Ciò nonostante, fra il 1970 e il 2004, il trasporto ferroviario di merci ha quasi segnato una fase di stagnazione, registrando le performance più basse rispetto a tutti gli altri modi di trasporto terrestri di merci.

Nel passato, la responsabilità di siffatta debole performance dei trasporti di merci per ferrovia era ascrivibile all'insufficienza della qualità delle prestazioni ferroviarie. Le reti ferroviarie confrontate sia

all'inadeguatezza delle capacità infrastrutturali a seguito di delicati arbitrati con i treni di passeggeri, sia alla mancanza di conducenti o di locomotive hanno incontrato molte difficoltà nel far fronte a un'attività di trasporto di merci che superava appena quella registrata nel 1970 !

La performance media positiva delle ferrovie nel 2004 è visibile attraverso dati statistici sul trasporto internazionale non accompagnato di società UIRR (Unione Internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotaia) che ha registrato una crescita del 14 % rispetto al 2003. Il traffico transalpino ha di nuovo registrato notevoli risultati, in particolare quello da/verso la Germania che è cresciuto dell'11 %. Ciò porta a pensare che la liberalizzazione inizi a dare i suoi frutti con un accrescimento delle capacità offerte e una migliore qualità delle prestazioni. Il traffico da/verso la Francia ha progredito del 18 %. Il traffico nazionale non accompagnato è aumentato del 6 %. La Germania, la Francia e l'Italia si spartiscono l'85 % di tali trasporti di merci per ferrovia.

L'uso della possibilità del « libero accesso » ai corridori internazionali – intravisto come una soluzione al debole dinamismo delle reti ferroviarie limitate all'orizzonte nazionale -- è senz'altro aumentato, ma ha riguardato volumi relativamente deboli. Il riconoscimento dell'abilitazione dei conducenti a operare su un'altra rete è in questo senso una condizione imprescindibile per ottenere migliori risultati al livello internazionale, condizione che a sua volta esige il riconoscimento delle formazioni. Mentre è sempre più chiaro che le prospettive di crescita dei trasporti europei dipendono dal trasporto internazionale, gli svariati ostacoli all'interoperabilità incontrati dalle reti ferroviarie nei trasporti internazionali mostrano quanto sia ampia l'opera da compiere.

La navigazione per via d'acqua interne

Le tonnellate-chilometro trasportate per vie d'acqua interne sono aumentate del 3.2 % nel 2004 rispetto al 2003. Tali dati globali sono validi per cinque paesi dell'Europa dell'Ovest. Più precisamente,

l'attività della navigazione interna è fortemente diminuita in Austria (-23.2 %) per il secondo anno consecutivo, in Finlandia (-12.2 %) e nei Paesi Bassi (-4.7 %). All'opposto di tali tendenze negative, si rileva che nel 2004 il trasporto di merci per via d'acqua interne è aumentato nel Lussemburgo di più del 17 % e in Francia di un pò più del 4.9 %. In Germania, l'attività è ugualmente cresciuta con una spinta del 9.4 % nel 2004 rispetto al 2003.

Se ci si sofferma sul traffico di alcune vie d'acqua interne significative, non sarà sorprendente rilevare che le acque eccezionalmente basse del bacino del Reno che avevano influito sull'insieme del traffico realizzato sul fiume nel 2003, fanno sì che il 2004 abbia segnato progressioni dei volumi trasportati che superano l'8 %. Se raffrontata al 2002, la progressione dei volumi è stata solo dell'1.8 %. L'ingorgo osservato nei porti marittimi a livello del trasbordo verso il trasporto fluviale è stato un notevole fattore limitativo sul Reno, segnatamente per far fronte alla forte progressione dei containers. Si rileverà che sono stati avviati programmi di estensione dei siti, ma che è anche indispensabile ottimizzare alcune procedure collegate ai documenti di trasporto, oltre che raggruppare i containers per razionalizzare le operazioni di carico/scarico. Difatti, sul Reno, il trasporto di containers è cresciuto del 17% nel 2004 per i containers vuoti e del 18 % per i containers caricati. Per le altre vie d'acqua interne, segnatamente per il traffico Nord-Sud fra il Benelux e la Francia, si sono osservati tassi di progressione fino al 35 % per i containers. Nel lungo periodo, le tonnellate-chilometro trasportate per via d'acqua interne in Europa occidentale segnano una progressione di più del 15 % nel 2004 rispetto al 1970, malgrado i mediocri risultati dell'anno 2003. Si tratta di un risultato non trascurabile rispetto a quello del trasporto ferroviario che ha segnato una fase di stagnazione nello stesso periodo, ma tuttavia molto limitato rispetto a quello del trasporto su strada. Occorre riconoscere che grazie alla sua capillarità, tale modo di trasporto collega l'insieme del territorio dei paesi dell'Europa occidentale, disponendo pertanto di un vantaggio che altri modi e più particolarmente le vie d'acqua interne, non sono in grado di controbilanciare.

Il trasporto tramite oleodotti

In base ai dati comunicati o stimati per 12 paesi, il trasporto per oleodotto ha segnato una fase di recessione nel 2004 rispetto al 2003. Siffatto modo di trasporto di prodotti petroliferi e chimici non ha confermato nel 2004 la tendenza di regolare crescita a causa del crollo del trasporto in Turchia (quasi di -80 %) e della diminuzione del trasporto in Francia (-7.4 %), in Austria (-2.5 %) e in Norvegia (-2.4 %). All'opposto, nel 2004 la crescita di tale modo di trasporto è stata particolarmente significativa in Spagna (+11.7 %), in Svizzera (+7.2 %) e in Germania (+5.4 %). Gli altri dati disponibili mostrano deboli progressioni a conferma dello scenario globale relativamente negativo per l'anno 2004.

Prescindendo dall'impatto dei principali investimenti e dei conflitti geostrategici che rendono delicata ogni comparazione nel lungo periodo, si osserverà che ciò malgrado, tra il 1970 e il 2004, il trasporto per oleodotto ha registrato una crescita segnata da episodi difficili, ma tuttavia positiva. Si tratta perciò di un modo di trasporto per i prodotti chimici e petroliferi che non può essere considerato di minore rilevanza.

2.2. I trasporti di merci nei paesi dell'Europa Centrale e orientale e negli Stati baltici

Nei paesi dell'Europa Centrale ed Orientale e degli Stati Baltici, si osserva che le ferrovie hanno perso la posizione proeminente che occupavano nel 1990 e a ragion maggiore nel 1970, per favorire il trasporto su strada che nel complesso ha trasportato nel 2004 più del 60 % delle tonnellate-chilometro trasportate per i tre modi di trasporto terrestre dominanti.

Evoluzione della quota di mercato (in percentuale) dei differenti modi di trasporto

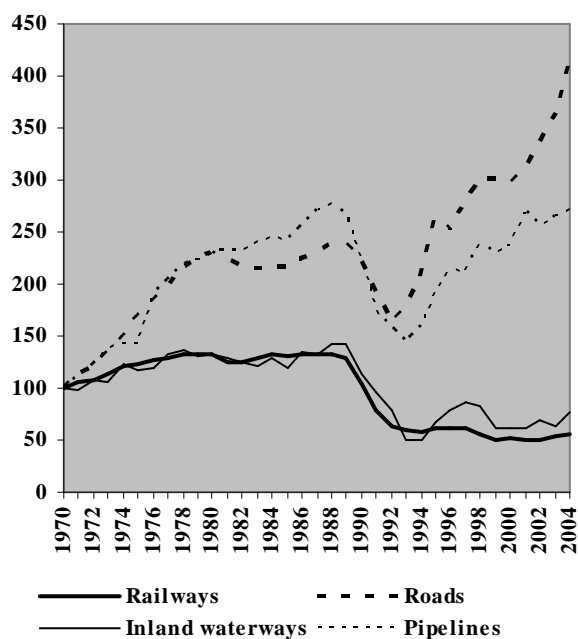
Transporti di merci in t-km

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Ferrovie	70.6	71.5	66.1	50.8	44.3	37.6
Strade	26.1	25.4	30.5	46.6	53.3	60.0
Vie d'acqua	3.3	3.1	3.4	2.6	2.4	2.5
	100	100	100	100	100	100

Evoluzione del trasporto merci (t-km)

- Europa Centrale ed Orientale e Stati Baltici-

1970=100



Fonte : CEMT

Ferrovie 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN
 Strade 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN
 Vie d'acqua interne 11 paesi: BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,POL,ROM,SCG,SVK

Oleodotti 10 paesi:ALB,BGR,CZE,HRV,HUN,LTU,LVA,
POL,ROM,SCG

Le vie d'acqua interne vedono anch'esse la propria quota restringersi, ma in misura minore rispetto alla ferrovia che è il modo più colpito dal processo di trasformazione economica.

I trasporti stradali di merci

Il trasporto su strada di merci nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e negli Stati Baltici ha conosciuto una progressione molto importante di tonnellate-chilometro trasportate mediante tale modo nel corso dell'anno 2004, dato che tale spinta ha superato in media il 13 %. Si tratta di un risultato superiore a quelli registrati dal 1998. Per quanto riguarda i paesi PECO che fanno parte dell'Unione Europea, la progressione è stata ancora più importante, poiché ha raggiunto il 15 %.

Il livello totale delle tonnellate-chilometro su strada ha raggiunto un record nell'arco dell'anno 2004 nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e negli Stati Baltici, portando i trasporti su strada al primo posto fra i modi di trasporto terrestri, primo posto che hanno occupato dal 1998 in seno allo stesso gruppo di paesi.

Nel 2004, le uniche tonalità negative sono state registrate nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (-3.05 %) e nella Repubblica Ceca (-1.2 %). Mentre in Polonia (+28.5 %), Slovenia (+13.6 %), Albania (+10.6 %), Romania (+7.4 %) e Croazia (+7 %) si riscontrano i tassi di crescita più alti. A conferma di tale situazione, spinte di attività molto elevate, sono state ugualmente registrate in Lituania (+7.1 %) e nella Repubblica Slovacca (+9.6 %). Solo la Bulgaria ha conosciuto uno stallo (+0.6 %) delle tonnellate-chilometro trasportate sul proprio territorio.

Di conseguenza, è lecito affermare che la resistenza dimostrata dai paesi dell'Europa Centrale e Orientale e dagli Stati Baltici alla fiacchezza della congiuntura europea sia direttamente riflessa nella cifre che sono state appena menzionate per il trasporto di merci su strada. Il buon livello delle esportazioni, tanto

a destinazione dell'Unione Europea quanto della CSI, ha rafforzato l'anticipo preso da tali paesi in materia di crescita dei trasporti.

Complessivamente, la strada ha moltiplicato per più di 3.5 volte le sue prestazioni fra il 1970 e il 2004 in seno ai paesi dell'Europa centrale e orientale e degli Stati Baltici, con un'accelerazione particolarmente dinamica di tale processo a partire dal 1993 – se si eccettua l'anno 1996 nell'arco del quale è stata osservata una tendenza decrescente – in concomitanza con i primi segni di ripresa economica percepibile nella regione. Le perdite registrate di movimento su strada nel periodo 1990-1993, sono state così cancellate molto rapidamente. Si rileverà soprattutto che la performance globale per il periodo 1970–2004 è paragonabile sotto tutti gli aspetti a quella che hanno conosciuto i trasporti di merci su strada dell'Europa occidentale nello stesso periodo, con un'unica differenza: l'accelerazione molto rapida della crescita delle tonnellate-chilometro trasportate su strada nei PECO e gli Stati Baltici a partire dal 1995.

Il trasporto di merci per ferrovia

Il trasporto di merci per ferrovia ha segnato una notevole progressione nel 2004 nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e negli Stati Baltici. La progressione di tonnellate-chilometro è stata superiore al 4 %. Nel complesso e nonostante tutto, il trasporto ferroviario di merci ha registrato quest'anno un livello di attività che è diminuito solo della metà rispetto a quello del 1970 negli stessi Stati, livello di attività che per giunta non rappresenta neanche il 40 % del massimale raggiunto nel 1988. Per i paesi PECO che appartengono all'Unione Europea, la progressione è poco rilevante, poiché è del 3.4 %.

Il risultato registrato nel 2004 è riconducibile alle buone performance delle reti dell'Estonia (+10,6%), dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (+14.2 %) e della Serbia-Montenegro (circa +22.2 %).

Tali performance di buon livello sono state ugualmente sostenute da altre reti, quali la rete della

Slovenia, (+5.9 %), dell'Ungheria (+7.9 %) e della Polonia (+5.6 %).

Le uniche note negative provengono dalle reti ceca (-4.8 %), slovacca (-4 %) e bulgara in minore misura (-1.2 %).

Dopo aver segnato dall'inizio del processo di transizione un declino globale continuo, bloccato solo nel 1995 e nel 2000, gli anni 2003 e 2004 appaiono come anni di ripristino, poiché solo poche reti hanno registrato contrazioni di attività. Il mantenimento di flussi di traffico provenienti dalla Federazione Russa, in forte espansione, spiega i buoni risultati di alcune reti.

Di conseguenza, è lecito affermare che la congiuntura economica favorevole nei paesi PECO ha consentito alle ferrovie di reagire, mentre finora sembravano destinate ad affrontare un inesorabile processo di declino. Tale declino è il riflesso di un andamento strutturale dell'economia, favorevole ai trasporti su strada di merci che hanno dimostrato una maggiore capacità di adeguamento a un contesto economico diverso, caratterizzato da un'apertura verso nuovi mercati esteri.

La navigazione per vie d'acqua interne

L'attività di navigazione sulle vie d'acqua interne per il trasporto di merci in seno ai paesi dell'Europa Centrale e Orientale e degli Stati Baltici è stata caratterizzata da una forte espansione dei volumi trasportati in ragione del 22 % nel 2004 rispetto al 2003, anno durante il quale si è osservata una contrazione delle tonnellate-chilometro trasportate. Si può perciò considerare che il processo di declino osservato negli anni 1998, 1999 e 2000 abbia segnato una battuta d'arresto. Ciò nonostante, le tonnellate-chilometro trasportate nel 2004 rappresentano meno della metà dell'attività registrata prima del processo di transizione. Occorre rilevare tuttavia che a tale processo si erano sovrapposte difficoltà di navigazione sul tratto ex iugoslavo del Danubio. Tali difficoltà hanno avuto un'incidenza molto negativa sulla navigazione interna.

Si noterà soprattutto che i risultati negativi provengono esclusivamente dalle reti ceca (-21 %) e ungherese (-6.2 %), mentre, all'opposto, la rete bulgara ha registrato risultati eccezionali, superiori al 69 % della crescita. Anche la Croazia ha segnato una crescita di attività superiore a un raddoppiamento, benchè i volumi siano ancora deboli in valore assoluto. Le reti polacche, rumene e della Serbia-Montenegro hanno tutte registrato crescite superiori al 20 %.

Nel complesso e in una prospettiva sul lungo periodo, i trasporti di merci per vie d'acqua interne sembrano aver perduto nella regione quasi la metà della loro attività dall'inizio del processo di transizione. Si tratta perciò di una performance negativa non trascurabile, anche se meno accentuata rispetto alle ferrovie. Non bisogna tuttavia dimenticare che i conflitti geostrategici che hanno colpito la regione hanno avuto notevoli ripercussioni sulle performance della navigazione interna nell'arco degli ultimi dieci anni.

Il trasporto tramite oleodotti

Dopo gli anni 2002 e 2003 i risultati sono stati moderati, il trasporto tramite oleodotti ha registrato nel 2004 una crescita di attività superiore al 2.5 %. Tale crescita è stata soprattutto significativa in Albania e in Romania, raggiungendo rispettivamente il +14.3 % e il +19.4 %. Nei paesi che trasportano ingenti volumi tramite oleodotto, si è ugualmente osservata una progressione superiore al 3 % in Polonia e di più del 5 % in Ungheria. Le performance della Polonia, principale mercato della regione, spiegano quindi la tendenza registrata.

I buoni risultati registrati in Croazia (+13.4 %), Repubblica ceca (4.5 %) e Lettonia (+3.2 %) confermano tale scenario.

Nel complesso, il trasporto tramite oleodotti non è diminuito dal 1990, esso ha segnato una fase di progressione superiore al 20 %, ossia una notevole performance rispetto a quella della ferrovia e delle vie d'acqua interne. Si noterà ugualmente che le tonnellate-chilometro trasportate mediante oleodotto nella regione

superano di oltre 4.5 volte quelle trasportate per via d'acqua interne.

2.3. I trasporti di merci nella CSI

All'interno degli Stati della CSI, il trasporto ferroviario conferma la sua posizione di modo di trasporto dominante per le merci. Esso ha trasportato quasi l'87 % di tonnellate-chilometro, mentre il trasporto su strada ha assicurato un po' meno del 9 % del trasporto di merci e le vie d'acqua interna appena il 4.5 %.

Evoluzione della quota di mercato in percentuale dei differenti modi

Trasporto di merci in t-km

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
Ferrovia	82.9	82.9	84.5	84.6	85.9	86.6
Strada	9.3	9.4	9.4	10.1	9.4	8.9
Vie d'acqua interne	7.8	7.7	6.1	5.3	4.6	4.5
	100	100	100	100	100	100

Da ciò discende che le performance ferroviarie sono un indicatore della situazione congiunturale e, a tale riguardo, si osserverà che nel 2004 l'attività di trasporto di merci delle reti ferroviarie ha segnato un aumento nella Federazione Russa e in Ucraina rispettivamente del 7.9 % e del 3.9 %. Si tratta di un risultato molto positivo, relativizzato dai risultati negativi delle reti georgiane (-11 %) e dell'Azerbaigian (-2.4 %). In realtà, la crescita delle prestazioni delle ferrovie della CSI è ascrivibile alla notevole crescita registrata nel 2004 dalla rete russa che domina i paesi della CSI.

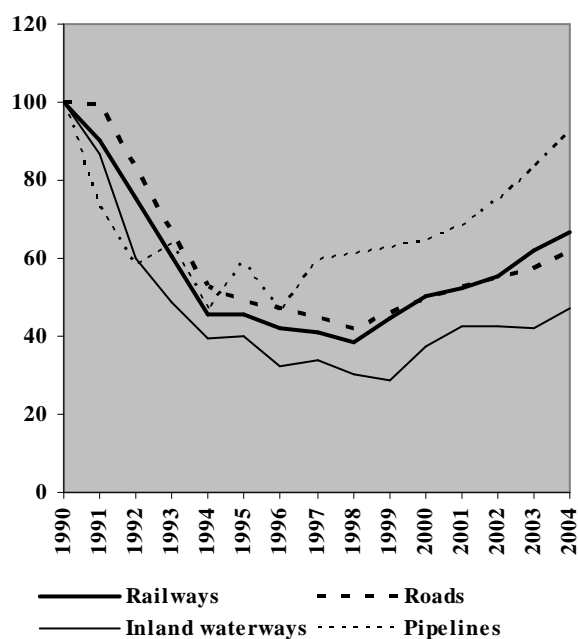
Nel 2004, nonostante i segni di ripresa, percepibili nel periodo 1999-2004, le ferrovie della CSI hanno trasportato solo una quota che ha superato appena il 60 % delle merci tonnellate-chilometro rispetto al 1990, riflettendo una congiuntura economica, indubbiamente in via di risanamento sotto l'impulso di un pacchetto di riforme positive, ma tuttora segnata da un ripiegò delle industrie pesanti e dalla progressiva razionalizzazione dei processi di produzione.

Dopo un rialzo del 9.5 % di tonnellate-chilometro trasportate su strada nella CSI nel 1999 rispetto al 1998, gli anni 2000 e 2001 hanno segnato un bilancio positivo con nuovi segni di crescita, superiori al 5 % in ragione d'anno, dei trasporti di merci su strada. Rispetto alle tendenze registrate dal 1990, si è trattato di una inversione della tendenza discendente in cui i trasporti avevano registrato ininterrottamente un declino dell'attività per raggiungere il livello più basso di attività nel 1998 con un indice del 38.2 (100 = 1990). Gli anni 2001-2003 avevano globalmente confermato tale inversione di tendenza, anche se in proporzione minore per gli anni 1999 e 2000, poiché i trasporti di merci su strada della CSI avevano progredito di più del 12 % in quel periodo.

**Evoluzione del trasporto di merci
(tonnellate-chilometro)**

– Paesi della CSI –

1970=100



Fonte: CEMT

Ferrovie	6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR
Strade	6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR
Vie d'acqua interne	4 paesi: BLR,MDA,RUS,UKR
Oleodotti	5 paesi: ARM,AZE,GEO,RUS,UKR

Le performance dell'anno 2004 possono essere valutate a partire dai dati della Federazione Russa (+5.2%), della Moldavia (+93%) e dell'Ucraina (+30%). Tali tendenze convergenti mettono ancora più in risalto il rialzo complessivo, con una crescita del 7.3% per l'insieme dei CSI. Tali performance confermano i risultati del 2002 e 2003, anni in cui i trasporti su strada di merci hanno registrato un forte

aumento nella Federazione Russa e un rialzo molto forte in Moldavia.

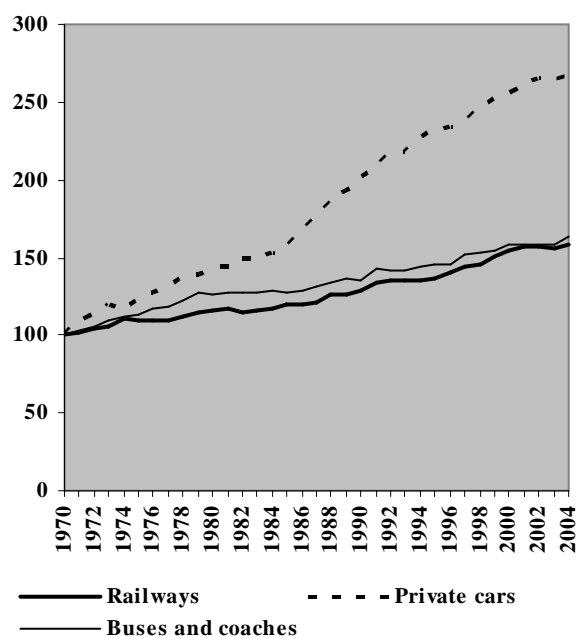
Per la navigazione sulle vie d'acqua interne, gli unici dati disponibili concernono la Federazione Russa e l'Ucraina. I due paesi hanno registrato una crescita delle prestazioni superiore al 12 % nel 2004, ma essa interviene dopo un anno 2003 segnato da un calo dell'attività.

Le cifre che sono pervenute al Segretariato sul trasporto tramite oleodotti per il 2004 nei paesi della CSI, consentono di stimare una crescita dell'11.3 % per la Federazione Russa, del 4.1 % per l'Azerbaijan e dell'1.6 % in Georgia.

3. Il trasporto di passeggeri

3.1 Il trasporto di passeggeri nei paesi dell'Europa dell'Ovest

Evoluzione dei trasporti di passeggeri
(viaggiatori-chilometro) – Europa dell'Ovest
1970=100



Fonte : CEMT

Ferrovie	18 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN, FRA,GBR,GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR, PRT,SWE,TUR
Autovetture private	15 paesi: BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA, GBR,GRC,ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE
Autobus e pullman	15 paesi: BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA, GBR,GRC,ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE

Il trasporto dei passeggeri per ferrovia

Nel 2004, il trasporto di passeggeri per ferrovia nei paesi dell'Europa dell'Ovest ha interrotto la sua tendenza discendente e ha segnato una crescita dell' 1.5 % dei viaggiatori-chilometro rispetto al 2003. Tale crescita globale è stata preceduta da una diminuzione dello 0.5 % nel 2003 rispetto al 2002. Tale diminuzione era tuttavia in contrasto con i rialzi registrati nel 1998 e 1999 (anni in cui viaggiatori-chilometro avevano registrato un rialzo rispettivamente del 4.3 % e del 3.1 %).

La performance globale dell'anno 2004 è stata ottenuta con la notevole progressione delle reti norvegesi (+5.8 %), belghe (+5 %), francesi (+3.6 %) e del Regno Unito (+2.5 %). Le reti turche, spagnole, irlandesi e svedesi hanno invece registrato un calo dell'attività (con un declino superiore al 10 % per la Turchia). Nessun'altra rete ha registrato forti declini, ad eccezione della Spagna che ha registrato una notevole diminuzione delle prestazioni di trasporto dei passeggeri (-3.5 %).

Complessivamente, il volume dei viaggiatori-chilometro registrato dalle reti ferroviarie dell'Europa dell'Ovest nel 2004 sarebbe aumentato di più del 50 % dal 1970. Dal 1990 ha segnato solo due anni di declino, nel 1993 e nel 2002 e sebbene nel 2003 abbia registrato un nuovo periodo di recessione, i risultati del 2004 hanno azzerato le perdite di traffico.

Il trasporto di passeggeri per autobus e pullman

Dopo aver conosciuto una performance globale lievemente positiva nel 2003, anno in cui il trasporto di passeggeri era aumentato solo dello 0.6 %, il trasporto per autobus e pullman, misurato in viaggiatori-chilometro ha registrato nel 2004 una spinta nettamente superiore. Misurato o stimato per quindici paesi, esso segna un rialzo del 2.6 %.

Tale percentuale è ascrivibile, fra l'altro, alla elevata crescita registrata dal trasporto per autobus e pullman in Spagna. Gli altri paesi che registrano una diminuzione di viaggiatori-chilometro trasportati per

autobus e pullman sono la Svezia (-2.2 %) e la Finlandia (-0.9 %).

All'opposto, la Norvegia ha registrato una progressione pari al 1.5 %, mentre la Francia ha registrato un rialzo superiore alla media dell'insieme dei paesi (con il +3 %) delle sue prestazioni per autobus e pullman. L'Islanda, può prevalersi di una notevole crescita delle stesse prestazioni (+3.2 %).

Nel complesso, il trasporto di passeggeri per autobus e pullman ha segnato, nel 2004, un incremento di più del 58 % delle sue prestazioni dal 1970 e nell'arco del periodo 2000-2004, ha compensato la diminuzione di attività osservata nel 1999. L'anno 2004 appare quindi come un anno record alla stregua del trasporto di passeggeri per ferrovia.

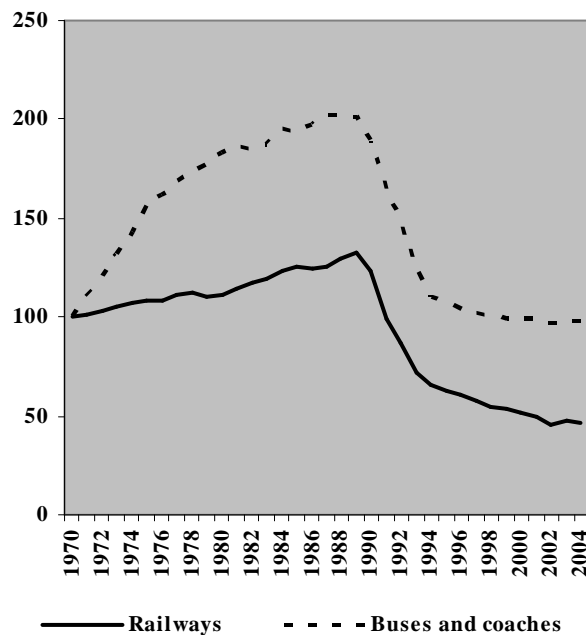
Il trasporto di passeggeri per autovettura privata

Misurato in viaggiatori-chilometro, il trasporto per autovettura privata è cresciuto in modo eccezionale dal 1970: esso ha quasi moltiplicato per 2.6 il suo volume globale di attività, anche se il risultato complessivo ha registrato una tendenza in lieve ripiego nel 2000. La crescita dell'attività è stata invece significativa nel 2001 e nel 2002, poiché ha raggiunto quasi il 2 % nell'ultimo anno dopo un rialzo del 1.5 % nel 2001.

Nel 2004, il trasporto in autovettura privata segna una fase di stallo registrando una scarsa progressione del 0.2 %. Siffatti mediocri risultati sono ascrivibili a mediocri aumenti del livello di traffico nel 2004 verificatasi in Svezia (+0.7 %) e in Norvegia (+1 % ugualmente), mentre in Italia (-1 %) e in Francia (-0.25 %) è stato registrato un declino dell'attività. La crescita del traffico in Svizzera, Spagna e Finlandia, sebbene sia superiore al 2 %, non è ha consentito di compensare lo squilibrio. In minor misura, si può notare che i viaggiatori-chilometro in autovettura privata sono aumentati anche in Islanda (+3 %).

3.2. I trasporti di viaggiatori nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e nei Stati Baltici

Evoluzione dei trasporti di passeggeri (viaggiatori-chilometro) – Europa Centrale e Orientale e Stati Baltici - 1970=100



Fonte : CEMT

Ferrovia, autobus e pullman 15 paesi:
ALB,BGR,BIH,CZE, EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,
SCG,SVK,SVN

Il trasporto dei passeggeri per ferrovia

Il trasporto di viaggiatori per ferrovia non ha proseguito la sua fase di ripresa nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale nel corso dell'anno 2004.

I viaggiatori-chilometro trasportati dall'insieme delle reti della regione mostrano di aver registrato un calo dell'1,2 % nel 2004 rispetto al 2003, ossia un trend opposto a quello registrato nel 2003 rispetto al 2002.

Gli aumenti più significativi sono stati registrati in Estonia (+6.6 %) e Lettonia (+6.4 %). Altri mercati importanti come quello della Repubblica Slovacca hanno segnato un ripiego di quasi il 4 %.

In numerosi altri paesi si è verificato un andamento sfavorevole: la Polonia con -5.1 %, la Repubblica Slovacca con -3.8 %, la Bulgaria con -4.5 % e la Slovenia con -1.6 %. Siffatti quattro paesi incidono sui rari progressi delle prestazioni ferroviarie in materia di trasporto di passeggeri.

Globalmente, dopo più di un decennio segnato da un ribasso, interrotto solo nel 2003, il numero di viaggiatori-chilometro registrato dalle reti dei paesi PECO rappresentava nel 2004 appena il 45 % del volume realizzato nel 1970 e quasi il terzo della performance del 1989, mettendo così in risalto il fatto che le vie ferroviarie siano state le grandi perdenti del processo di transizione verso l'economia di mercato e i guadagni di potere d'acquisto che lo hanno accompagnato.

Il trasporto di passeggeri per autobus e pullman

Riguardo al trasporto di viaggiatori tramite autobus e pullman nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e negli Stati Baltici, l'anno 2003 ha segnato un'inversione della tendenza discendente che non è stata confermata nel 2004. Difatti, nel 2004 il trasporto di viaggiatori tramite autobus e pullman avrebbe registrato un calo dello 0.6 % rispetto al 2003, confermando una tendenza discendente che non era stata smentita dal 1988 e che ha segnato un'inversione solo nel 2001 e nel 2003.

Siffatto bilancio globale è riconducibile alle tendenze manifestatesi nella Repubblica Ceca (-9.9 %), in Albania (-20 %) e nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (-17.4 %). In altri paesi, come la Slovenia (-9.6 %), si sono verificate diminuzioni altrettanto significative.

I rari segni di crescita registrati nella regione, in paesi quali la Bulgaria (+0.6 %), la Repubblica

Slovacca (+1.6 %) e la Lettonia (+8.9 %) non sono stati sufficienti per compensare la tendenza decrescente manifestatosi nella maggior parte degli altri paesi.

Complessivamente, con gli anni di persistente declino verificatisi dal 1990, segnato da solo due battute d'arresto nel 2001 e 2003, il trasporto di passeggeri per autobus e pullman nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale nel 2004 è inferiore al livello raggiunto nel 1970, nonostante abbia registrato il suo livello più alto nel 1989 raddoppiando il suo volume.

Il trasporto di passeggeri per autovettura privata

Mentre i mezzi di trasporto pubblico di persone sono stati lesi dalla marcia verso l'economia di mercato e la progressione dei livelli di vita, il trasporto motorizzato individuale avrebbe registrato nel 2004 un nuovo anno di tendenza positiva.

Il numero di viaggiatori-chilometro mediante autovettura privata ha difatti progredito ininterrottamente dal 1987 e ha segnato una nuova spinta prossima al 3 % nel 2004.

Su sei paesi che hanno fornito dati (Albania, Lituania, Repubblica Ceca, Ungheria, Repubblica Slovacca, Serbia-Montenegro), solo la Repubblica Slovacca registra una diminuzione del traffico. All'opposto, la Lituania si è avvalsa di un notevole aumento, con una crescita del +33 %. La Repubblica Ceca e la Serbia- Montenegro hanno registrato crescite positive, ma prossime alla media (rispettivamente +1.4 % e +2.5 %).

3.3. I trasporti di passeggeri nei paesi della CSI

Il trasporto di passeggeri per ferrovia

Dopo una continua diminuzione dal 1994 dei viaggiatori-chilometro mediante la rete ferroviaria, interrotta solo nel 2000 e nel 2003, l'anno 2004 ha mostrato una nuova crescita del trasporto dei viaggiatori per ferrovia nella regione. Tale modo di trasporto è aumentato notevolmente in Georgia (+55 %) e in Azerbaijan (+24 %). La crescita è stata invece più

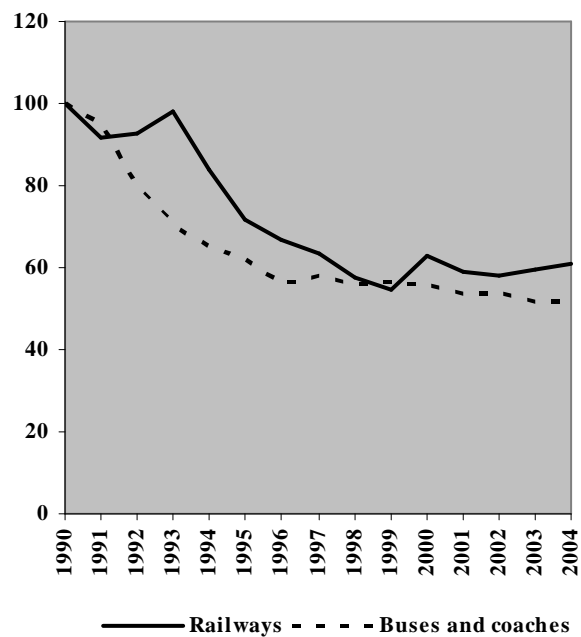
moderata nella Federazione Russa (+3.9 %), avvicinandosi alla media complessiva (+2.7 %). In Moldavia (-1.7 %) e in Ucraina (-1.6 %), il trasporto ferroviario di viaggiatori ha registrato una diminuzione. Il livello di attività raggiunto dalle ferrovie nel 2002 era caratterizzato da una tendenza di netto ripiego rispetto alle performance registrate nel 1990. I dati forniti per gli anni 2003 e 2004 mostrano invece un'inversione della tendenza discendente.

Il trasporto dei passeggeri per autobus e pullman

Dopo aver registrato una fase di ripiego del 4.75 % in media in seno agli Stati del CEI nel 2001, il trasporto mediante autobus e pullman ha nuovamente segnato un calo dell'attività nel 2003 che si è assestata al 3 %.

Nel 2004, solo la Moldavia, l'Azerbaijan e l'Ucraina hanno fornito dati che indicano una crescita, mentre l'attività ha registrato un ripiego del 6.5 % nella Federazione Russa, principale mercato della regione. Nel complesso, per la zona in esame, l'attività è in ripiego dello 0.5 %.

Evoluzione trasporti di passeggeri (tonnellate-chilometro) - Paesi CSI - 1970=100



Fonte : CEMT.

Ferrovie 6 paesi : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

Autobus e pullman 5 paesi: AZE,BLR,MDA,RUS,UKR

4. La sicurezza stradale

Nel 2004, gli incidenti stradali nei paesi membri della CEMT hanno causato la morte di più di 90 000 persone e ferito più di 2 milioni di persone. Sebbene siffatte cifre indichino una diminuzione nel numero di decessi rispetto al precedente anno, essi sono tuttavia un tributo spaventoso pagato alla mobilità stradale. Ogni anno, è quasi decimato un numero equivalente a quello della popolazione di un'intera città quale Namur (Belgio), Nancy (Francia) o Reykjavik (Islanda) ed è ricoverata in ospedale una popolazione equivalente a una città come Roma (Italia), Lisbona (Portogallo), Nagoya (Giappone) o Denver (Stati Uniti).

In ogni caso, tali cifre globali concernono situazioni sensibilmente diverse secondo i paesi e le regioni.

4.1. Bilancio della sicurezza stradale nei paesi dell'Europa dell'Ovest

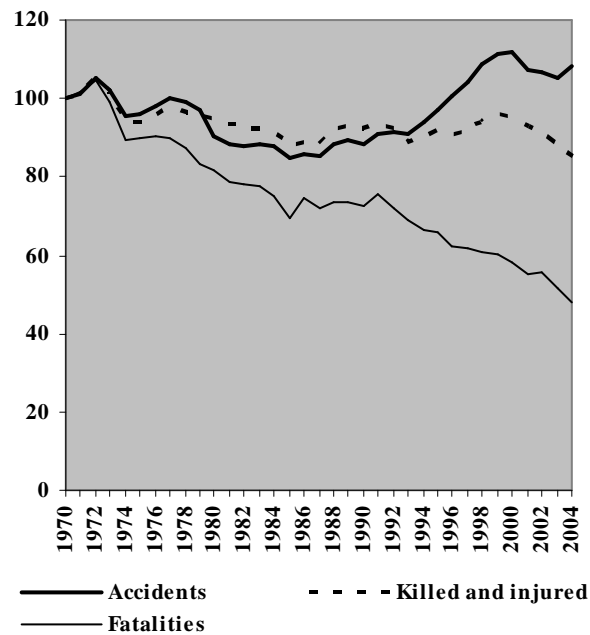
Nei paesi dell'Europa dell'Ovest, gli indicatori della sicurezza stradale, dopo un bilancio positivo registrato nel 2003, non registrano miglioramenti per il 2004:

- Il numero di *incidenti* è aumentato di più del 3 %, ossia una cifra significativa che non smentisce i sei anni consecutivi di aumento registrati nel 2000 (+22 % fra il 1993 e il 1999).
- Il numero di *vittime* (feriti + morti) sulle strade dell'Ovest europeo è calato del 3 % nel 2004, ossia un risultato in percentuale inferiore a quello registrato nel 2003, ma che conferma nondimeno il periodo di tre anni consecutivi di

peggioramento della situazione (dal 1997 al 1999).

- Infine, il numero di morti sulle strade ha registrato una diminuzione molto significativa che si avvicina all'8 % nel 2004, ossia un risultato più che coerente con la tendenza discendente di tale indicatore osservata senza interruzione dal 1992. Complessivamente, nel 2004 il numero annuo di morti sulle strade dei paesi dell'Europa dell'Ovest è calato di più del 50 % rispetto a quello registrato nel 1970.

Andamento incidenti stradali (numero)
– Paesi dell'Europa dell'Ovest –
1970=100



Fonte : CEMT

Incidenti, morti e feriti, 21 paesi:
 AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP, FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,
 LIE,LUX,MLT,NLD, NOR,PRT,SWE,TUR

Malgrado un miglioramento globale, l'anno 2004 presenta alcuni risultati meno soddisfacenti secondo i paesi, tanto sotto il profilo della più recente evoluzione quanto per il relativo grado d'insicurezza stradale:

- Nel 2004, il numero di *morti* è diminuito fortemente in Francia (-8.7 %), in Germania (-11.7 %), nei Paesi Bassi (-22 %) e in Spagna (-12.2 %), ma è aumentato in Irlanda (+13.1 %) e in Turchia (+11.6 %), due paesi che rappresentano quindi un'eccezione per l'Europa dell'Ovest.

- Il numero totale di *morti per milione di abitanti* si colloca in una forchetta che va dal 135 in Grecia, 124 nel Portogallo, 115 in Spagna, 109 in Belgio, al 57 nel Regno Unito, 53 in Svezia e 49 nei Paesi Bassi. Per informazione, lo stesso indicatore si assesta a 146 negli Stati Uniti, 99 in Nuova Zelanda, 86 in Australia e 75 nel Giappone.
- Rapportato al parco veicolare, il numero totale di *morti per milione di veicoli a motore* varia da 312 in Grecia, 208 in Belgio, 206 in Irlanda, 106 in Svezia a 109 nel Regno Unito. A guisa di comparazione, il numero di decessi per milione di veicoli motorizzati è di 190 negli Stati Uniti, 150 nel Canada, 144 in Nuova Zelanda, 135 in Australia e 125 nel Giappone.

4.2. Bilancio della sicurezza stradale in Europa Centrale e Orientale

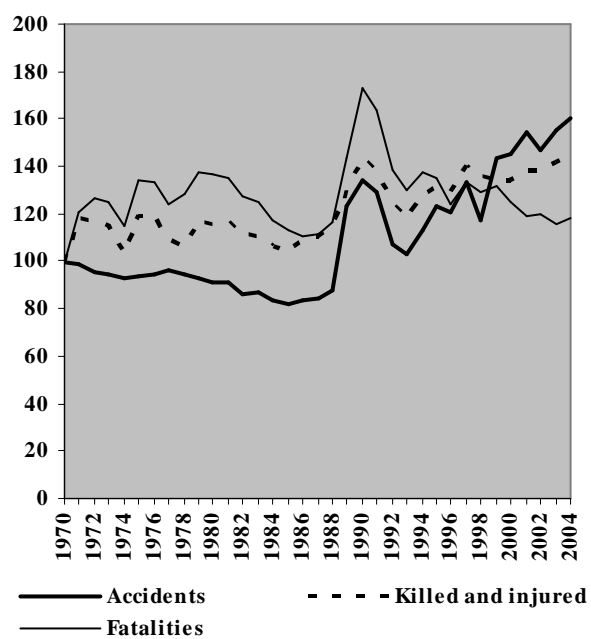
Nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale, i principali indicatori statistici in materia di sicurezza stradale hanno registrato un andamento meno favorevole nel 2003, rispetto a quello dei paesi dell'Europa dell'Ovest, sebbene la situazione sia diversa secondo i paesi :

- Gli *incidenti* stradali sono aumentati del 3.7 % a conferma di un nuovo deterioramento dopo un anno 2003 segnato da un peggioramento. Rispetto al 2000, tale cifra rappresenta un aumento superiore al 10 %.
- Il numero di *vittime* (morti + feriti) è aumentato del 2.7 %. Tale risultato conferma la tendenza al rialzo osservata nel 2001, ma smentita nel 2002. Con quest'ultimo risultato negativo, il numero di vittime nel 2004 ha superato di più del 5 % la cifra registrata nel 2000.
- Nel 2004 si è osservato un aumento dell'1.9 % nel numero dei *morti* sulle strade dei paesi dell'Europa Centrale e Orientale. Tale aumento relativamente elevato, non conforta i buoni

risultati del 2000 (-4.8 %) e del 2001 (-4.7 %).
Ciò nonostante, dal 1990 il numero dei morti su
strada è diminuito di quasi il 30 % nei
paesi PECO.

**Evoluzione incidenti stradali (numero)
- Paesi dell'Europa Centrale e Orientale e Stati
Baltici -**

1970=100



Fonte : CEMT.

Incidenti, morti e feriti, 15 paesi : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,
HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

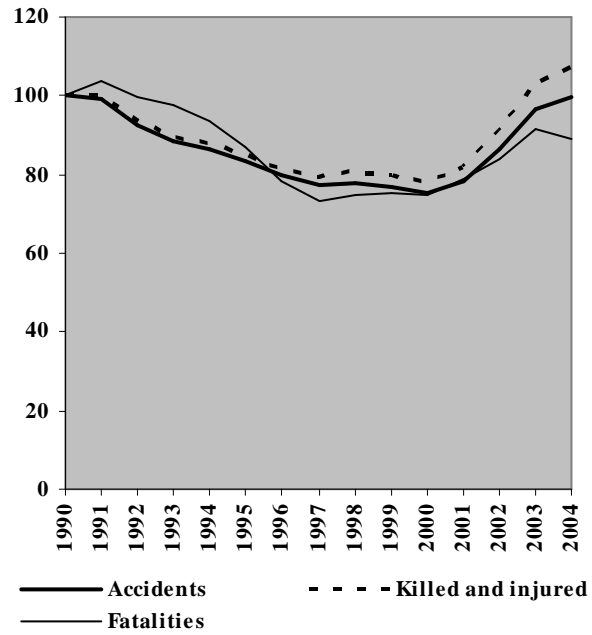
Tanto per l'andamento verificatosi nel 2004 quanto per il relativo livello d'insicurezza stradale registrato lo stesso anno, si osservano tuttavia situazioni molto diverse secondo i paesi :

- Nel 2004, il numero di *morti* è diminuito in modo significativo in Croazia (-13.3 %), in Ungheria (-2.3 %) e nella Repubblica Slovacca (-6.9 %). Altri più numerosi paesi dell'Europa Centrale e Orientale, hanno registrato un peggioramento della situazione a tale riguardo. Si noterà la pessima posizione dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (+31.4 %) e dell'Albania (+21.2 %), o della Serbia-Montenegro (+11.1 %).
- Rapportata al *numero di morti per milione di abitanti*, la situazione è ugualmente molto diversa secondo i paesi, poiché il rapporto è di 224 in Lettonia, 219 in Lituania, 150 in Polonia, ma non supera 99 in Albania, 75 nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia e 60 in Bosnia-Erzegovina.
- Le precedenti cifre forniscono alcune informazioni sul relativo livello di insicurezza delle strade dei diversi paesi, ma subiscono fortemente l'incidenza del tasso di motorizzazione di siffatti paesi. Per ottenere una valutazione più giusta della situazione, esse devono assolutamente comparate con un altro indicatore, il numero di *morti per milione di veicoli motorizzati*. Tale indicatore indica risultati molto diversi secondo secondo i paesi, poiché va dal 2 150 in Bosnia-Erzegovina, al 406 in Albania, 675 in Lettonia, 325 in Estonia, 265 in Bulgaria e 260 in Slovenia. Siffatto indicatore dovrebbe essere usato con cautela data l'incertezza dell'attuale valutazione del parco veicolare, ma esso mette tuttavia in risalto livelli di sicurezza stradale assai diversi sulle strade dell'Ovest o dell'Est europeo.

4.3. Bilancio della sicurezza stradale nei paesi della CSI

Per il 2004, i dati della CSI comprendono quelli dell'Azerbaijan, della Bielorussia, della Georgia, della Moldavia e della Federazione Russa e dell'Ucraina. Essi mostrano un andamento contrastato: il numero degli incidenti è aumentato in media del 3.3 % nella regione, con un rialzo del 2.1 % nella Federazione Russa.

Evoluzione incidenti stradali (numero)
- Paesi CIS -
1970=100

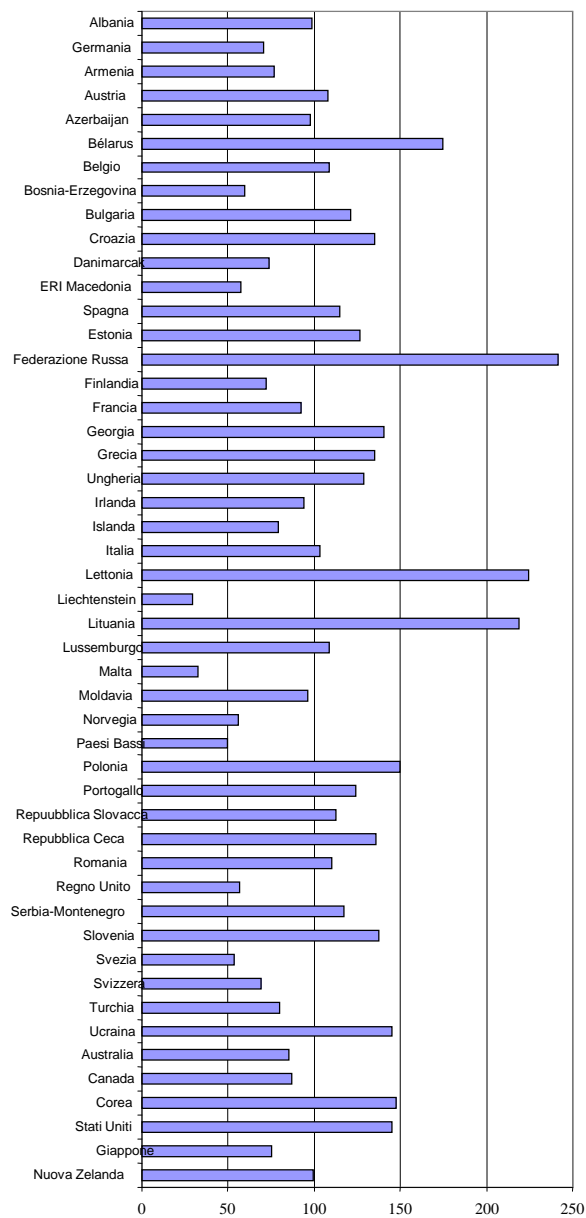


Fonte: CEMT

Incidenti, morti e feriti 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

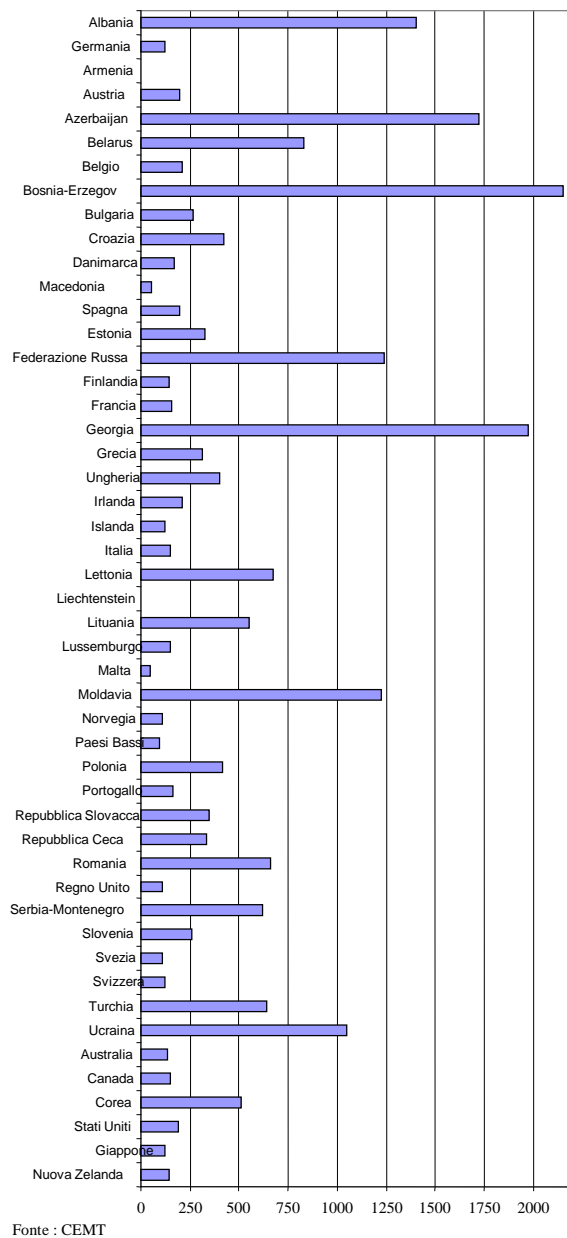
Il numero delle vittime è cresciuto del 4,2 %, con un aumento superiore al 12.5 % in Ucraina. All'opposto, il numero di morti sulle strade è diminuito in media in sei paesi, con un calo del 2,5% in Ucraina e del 3.1 % nella Federazione Russa. Tale risultato positivo conferma il calo ininterrotto dell'indicatore dal 1991 con le eccezioni degli anni 1998 e 2001.

**Numero totale di morti per milione di abitanti
2004**



Fonte: CEMT

**Numero totale di morti per milione di autoveicoli
stradali nel 2004**



Tabelle

A. TRASPORTI MERCI

B. TRASPORTI PASSEGGERI

C. INCIDENTI STRADALI

Abbreviazioni utilizzate nelle tabelle:

* $-0.5 \% < 0 < 0.5 \%$

e = stima

c = cambiamento di serie

TRASPORTI MERCI
Miliardi di tonnellate-chilometro
Tabella A1 : Ferrovia

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	
ARM			0.4			
AUT	9.9	12.7	16.6	16.9	17.9	6.3
AZE	24.6	37.1	5.7	7.7	7.5	-2.4
BEL	7.8	8.4	7.7	7.3	7.7	5.5
BGR	13.9	14.1	5.5	5.3	5.2	-1.2
BIH	3.4	4.0	0.1			
BLR	50.1	75.4	31.4	38.4		
CHE	6.6	8.3	10.8	9.3	9.3	-0.0
CSK	55.9	59.5				
CZE			17.5	15.8	15.1	-4.8
DEU	70.5	103.1 c	77.5	79.8	86.4	8.2
DNK	1.9	1.8	2.0	2.0		
ESP	10.3	11.6	12.2	12.4	12.0	-3.2
EST	5.0	7.0	8.1	9.6	10.7	10.6
FIN	6.3	8.4	10.1	10.0	10.1	0.6
FRA	67.6	49.7	55.4	46.8	45.0	-3.7
GBR	24.6	16.0	18.1	18.9	21.0	11.1
GEO	9.8	10.8	3.9	5.4	4.9	-10.9
GRC	0.7	0.6	0.4	0.5		
HRV	5.7	6.5	1.8	2.5	2.5	0.2
HUN	19.8	16.8	8.1	8.1	8.7	7.9
IRL	0.5	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3
ISL						
ITA	18.1	21.2	25.0	22.5	23.3	3.6
LIE						
LTU	13.6	19.3	8.9	11.5	11.6	1.6
LUX	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	5.6
LVA	15.5	18.5	13.3	18.0	18.6	3.7
MDA	10.4	14.8	1.5	3.0	3.0	-1.1
MKD	0.6	0.8	0.5	0.4	0.4	14.2
MLT						
NLD	3.7	3.1	4.5	5.0	5.2	5.3
NOR	1.4	1.6	1.8	1.6	2.0	29.5
POL	99.3	83.5	54.0	49.6	52.3	5.5
PRT	0.8	1.6	2.2	2.1	2.3	10.1
ROM	48.0	57.3	18.0	16.9	18.4	8.8
RUS	1 672.0	2 522.9	1 373.2	1 668.9	1 801.6	8.0
SCG	6.1	7.2	1.9	2.6	3.2	22.2
SVK			11.2	10.1	9.7	-4.1
SVN	3.3	4.2	2.9	3.3	3.5 c	
SWE	17.3	19.1	20.1	20.1	20.6	2.3
TUR	6.1	8.0	9.9	8.7	9.4	8.6
UKR		488.2	172.8	225.3	234.0	3.9
CEMT/OVEST	254.8	276.4	275.3	264.7	275.8 e	4.2
CEMT/PECO	290.3	299.3	151.9	153.8 e	160.2 e	4.1
PECO-UE	212.4	208.8	124.0	126.0	130.2	3.4
CEMT/CSI	1 766.9	3 149.3	1 588.6	1 948.8	2 092.2 e	7.4

CEMT/OVEST = 18 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTI MERCI
Miliardi di tonnellate-chilometro
Tabella A2 : Trasporti su strada

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	1.2	2.2	2.5	2.8	10.6
ARM			0.0			
AUT	2.9	9.0	17.2	18.1	17.4	-4.2
AZE	3.7	3.3	3.5	6.2	7.0	11.6
BEL	13.1	32.0	51.0	50.5		
BGR	7.0	13.8	3.1 c	4.6	4.6	0.6
BIH	0.8	3.1				
BLR	8.1	22.4	9.0	7.7		
CHE	4.8	11.5	21.9			
CSK	10.1	23.3				
CZE			39.0	46.6	46.0	-1.2
DEU	78.0	169.9	280.7	290.9	303.7	4.4
DNK	7.8	9.4	11.0	11.0		
ESP	51.7	90.5	148.7	187.0	214.7	14.8
EST	2.3	4.5	3.9	6.4	6.8	6.4
FIN	12.4	25.4	27.8	26.9	27.3	1.6
FRA	66.3	114.8	184.2	189.2	197.4	4.3
GBR	85.0	132.9	153.7	157.0	155.9	-0.7
GEO		2.6	0.5	0.6	0.6	1.4
GRC	7.0	12.5				
HRV	1.3	2.9	2.8	8.2	8.8	7.0
HUN	5.8	15.2	12.1	10.7	11.0	2.9
IRL		5.1	12.3	15.9	17.3	8.7
ISL						
ITA	58.7	177.9	158.6	174.1		
LIE						
LTU	3.4	7.3	7.8	11.5	12.3	7.1
LUX	0.1		0.4	0.6	0.5	-12.7
LVA	2.9	5.9	4.8	6.8	7.3	8.1
MDA	3.2	6.3	1.0	1.5	2.0	36.5
MKD	0.8	2.2	0.8	4.1	4.0	-3.1
MLT						
NLD	12.4	22.9	31.6	29.9		
NOR	3.2	8.2	13.0	14.1	15.0	6.0
POL	15.8	40.3	75.0	86.0	110.5	28.5
PRT		10.9	7.5	8.1		
ROM	5.2	5.2	9.9	13.6	14.7	7.4
RUS	116.4	299.4	152.7	173.1	182.1	5.2
SCG	3.5	8.6	4.7	5.7	5.8	0.3
SVK			14.3	16.9	18.5	9.8
SVN	2.1	4.9	1.9	2.0	2.3	13.6
SWE	17.5	29.2	38.1	36.6	36.9	0.9
TUR	17.4	65.7	161.6	152.2	156.9	3.1
UKR		14.8	7.5	11.6	15.1	30.0
CEMT/OVEST	438.3	928.4	1 333.4 e	1 400.2 e	1 471.3 e	5.1
CEMT/PECO	61.8	138.2	182.7 e	226.0 e	255.7 e	13.2
PECO-UE	42.5	101.3	159.0	186.7	214.7	15.0
CEMT/CSI	131.4	348.7	174.2	200.6	214.9 e	7.1

CEMT/OVEST = 18 paesi : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi : AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

TRASPORTI MERCI
Migliaia di milioni di tonnellate-chilometro
Tabella A3 : Vie d'acqua interne

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB						
ARM						
AUT	1.3	1.7	2.4	2.3	1.7	-23.2
AZE						
BEL	6.7	5.4	7.3	8.3		
BGR	1.8	1.6	0.4	0.8	1.3	69.1
BIH						
BLR	1.2	1.8	0.0	0.2		
CHE	0.1	0.2				
CSK	2.4	4.4				
CZE			0.8	0.5	0.4	-20.7
DEU	48.8	54.8	66.5	58.2	63.7	9.5
DNK						
ESP						
EST	0.0	0.0	0.0			
FIN	2.0	1.1	0.4	0.4	0.3	-12.2
FRA	12.7	7.6	9.1	8.0	8.4	4.9
GBR		0.2	0.2			
GEO						
GRC						
HRV	0.3	0.5	0.1	0.1	0.2	134.1
HUN	1.8	2.0	0.9 c	1.5	1.4	-6.2
IRL						
ISL						
ITA	0.4	0.1	0.2	0.1		
LIE						
LTU	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	
LUX	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	17.0
LVA	0.1	0.3				
MDA	0.1	0.3				
MKD						
MLT						
NLD	30.7	35.7	41.3	39.9	38.0	-4.8
NOR						
POL	2.3	1.0	1.2	0.9	1.1	22.4
PRT						
ROM	1.3	2.1	2.6	3.5	4.3	21.9
RUS	163.9	213.9	71.0	80.8	92.5	14.5
SCG	3.5	3.2	1.0	0.8	1.1	33.7
SVK			1.4	0.5	0.7	31.6
SVN						
SWE						
TUR						
UKR		11.9	14.7	14.6	14.9	1.9
ECMT/WEST	103.4	107.1	127.9 e	117.7 e	121.5 e	3.2
ECMT/CEECs	13.6	15.4	8.3	8.7	10.5	21.6
CEECs-EU	6.7	8.0	4.2	3.5	3.6	4.9
ECMT/CIS	165.2	228.0	85.7	95.5	107.6 e	12.6

CEMT/OVEST = 10paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,FIN,FRA,GBR,ITA,LUX,NLD

CEMT/PECO = 11 paesi: BGR,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,POL,ROM,SCG,SVK

CEMT/PECO-UE = 8 paesi: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 4 paesi: BLR,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTS MERCI
Miliardi di tonnellate-chilometro
Tabella A4 : Oleodotti

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.0	0.0	0.0	14.3
ARM			1.3			
AUT	3.6	6.4	7.6	7.8	7.6	-2.5
AZE	1.0	3.4	1.4	1.6	1.6	4.1
BEL	0.3	1.0	1.6			
BGR		0.6	0.4	0.3	0.3	-2.8
BIH						
BLR						
CHE	1.2	1.2	0.2	0.2	0.2	7.2
CSK	6.4	7.5				
CZE			1.6	1.8	1.9	4.5
DEU	15.1	11.7	15.0	15.4	16.2	5.4
DNK		2.0	4.7	5.2		
ESP	1.0	4.2	7.5	7.4	8.3	11.7
EST						
FIN						
FRA	28.2	19.6	21.7	22.1	20.5	-7.4
GBR	2.7	10.2	11.4			
GEO			5.0	6.2	6.3	1.6
GRC						
HRV		3.6	0.7	1.6	1.8	13.4
HUN	1.0	5.3	4.0	5.1	5.4	5.1
IRL						
ISL						
ITA	9.1	11.5	10.3	10.9	11.0	1.5
LIE						
LTU			3.5	5.1	4.3	-15.7
LUX						
LVA			6.5	3.2	3.3	3.2
MDA						
MKD						
MLT						
NLD	4.1	4.9	5.9	6.1	6.1	-0.7
NOR		2.1	3.5	3.5	3.4	-2.4
POL	7.0	13.9	20.4	23.9	24.8	3.9
PRT						
ROM	1.8	5.1	1.4	1.6	1.9	19.4
RUS	242.6	1 239.8	745.0	1 002.6	1 116.2	11.3
SCG		0.1	0.1	0.4	0.4	0.7
SVK						
SVN						
SWE						
TUR	1.4	62.4	53.1	10.6	2.3	-78.2
UKR		208.0	187.5	192.7		
CEMT/OVEST	66.7	137.2	142.5	100.4 e	90.4 e	-9.9
CEMT/PECO	16.2	36.0	38.5	43.0	44.1	2.6
PECO-UE	14.4	26.7	35.9	39.1	39.7	1.5
CEMT/CSI	243.6	1 451.1	940.1	1 203.1	1 338.5 e	11.3

CEMT/OVEST = 12 paesi : AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FRA,GBR,ITA,
NLD,NOR,TUR

CEMT/PECO = 10 paesi : ALB,BGR,CZE,HRV,HUN,LTU,LVA,POL,ROM,
SCG

CEMT/PECO-UE = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 5 paesi : ARM,AZE,GEO,RUS,UKR

TRANSPORTS MERCI
Miliardi di tonnellate-chilometro
Tabella A5: Totale merci (A1+A2+A3+A4)

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.9	1.8	2.2	2.6	2.8	10.5
ARM			1.7			
AUT	17.6	29.7	43.8	45.0	44.6	-0.9
AZE	29.3	43.7	10.5	15.5	16.1	3.9
BEL	27.9	46.9	67.6			
BGR	22.7	30.1	9.4 c	10.9	11.4	4.5
BIH	4.2	7.1				
BLR	59.4	99.6	40.4	46.2		
CHE	12.8	21.2				
CSK	74.8	94.7				
CZE			58.9	64.7	63.4	-2.1
DEU	212.4	339.5 c	439.7	444.3	470.1	5.8
DNK	9.7	13.2	17.7	18.2		
ESP	63.1	106.4	168.4	206.9	235.0	13.6
EST	7.4	11.5	12.0	16.1	17.5	8.9
FIN	20.7	34.9	38.3	37.3	37.8	1.2
FRA	174.8	191.7	270.4	266.2	271.4	2.0
GBR		159.3	183.4			
GEO	9.8	13.4	9.3	12.2	11.7	-4.0
GRC	7.6	13.1				
HRV	7.3	13.5	5.3	12.4	13.4	7.4
HUN	28.4	39.3	25.2 c	25.4	26.6	4.4
IRL	0.5	5.7	12.8	16.3	17.7	8.5
ISL						
ITA	86.2	210.7	194.0	207.5		
LIE						
LTU	17.1	26.8	20.1	28.0	28.2	0.7
LUX	1.2		1.5	1.4	1.4	1.0
LVA	18.5	24.7	24.6	27.9	29.2	4.7
MDA	13.7	21.4	2.5	4.5	5.0	11.2
MKD	1.4	3.0	1.3	4.5	4.4	-1.6
MLT						
NLD	50.9	66.5	83.2	80.8		
NOR	4.6	11.9	18.3	19.2	20.4	6.4
POL	124.3	138.7	150.6	160.3	188.7	17.7
PRT	0.8	12.5	9.7	10.1		
ROM	56.4	69.6	31.9	35.7	39.3	10.0
RUS	2 194.9	4 276.0	2 341.9	2 925.4	3 192.4	9.1
SCG	13.1	19.1	7.7	9.6	10.5	9.1
SVK			27.0	27.5	28.9	5.2
SVN	5.4	9.1	4.8	5.3	5.7 c	
SWE	34.8	48.3	58.2	56.7	57.5	1.4
TUR	25.0	136.2	224.6	171.4	168.6	-1.7
UKR		722.9	382.6	444.2		
CEMT/OVEST	863.2	1 449.0	1 879.1 e	1 883.0 e	1 959.1 e	4.0
CEMT/PECO	381.9	488.9	381.4	431.5 e	470.6 e	9.1
PECO-UE	276.0	344.8	323.1	355.2	388.2	9.3
CEMT/CSI	2 307.2	5 177.1	2 787.4	3 448.0	3 753.2 e	8.9

CEMT/OVEST = 19 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ITA,LIE,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTI PASSEGGERI

Miliardi di viaggiatori-chilometro

Tabella B1: Ferrovie

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.3	0.8	0.1	0.1	0.1	-15.2
ARM			0.0			
AUT	6.3	8.5	8.2	8.2	8.3	0.6
AZE	1.7	1.8	0.5	0.6	0.8	24.1
BEL	8.3	6.5	7.8	8.3	8.7	5.0
BGR	6.2	7.8	3.5	2.5	2.4	-4.5
BIH	1.7	1.4	0.0			
BLR	7.3	16.9	17.7	13.3		
CHE	8.2	11.1	12.8	14.5		
CSK	20.5	19.3				
CZE			7.3	6.5	6.6	1.1
DEU	38.5	43.6	75.4	71.3	72.6 c	
DNK	3.4	4.9	5.3	5.6		
ESP	15.0	16.7	20.1	21.1	20.4	-3.6
EST	1.2	1.5	0.3	0.2	0.2	6.6
FIN	2.2	3.3	3.4	3.3	3.4	0.4
FRA	41.0	63.7	69.9 c	71.7	74.3	3.6
GBR	30.4	33.2	38.2	40.9	41.9	2.5
GEO	2.1	2.0	0.5	0.4	0.6	55.1
GRC	1.5	2.0	1.6	1.6		
HRV	3.7	3.4	1.3	1.2	1.2	4.3
HUN	15.2	11.4	9.7	10.3	10.5	2.5
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.6	-1.2
ISL						
ITA	32.5	44.7	47.1	45.2	45.6	0.8
LIE						
LTU	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	2.5
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	1.5
LVA	3.8	5.4	0.7	0.8	0.8	6.4
MDA	0.8	1.6	0.3	0.4	0.3	-1.7
MKD	0.3	0.4	0.2 c	0.1	0.1	2.2
MLT						
NLD	8.0	11.1	15.4	14.5		
NOR	1.9	2.4	3.4	2.9	3.1	5.8
POL	36.9	50.4	19.7	19.6	18.6	-5.2
PRT	3.5	5.7	3.8	3.6	3.6	1.3
ROM	17.8	30.6	11.6	8.5	8.6	1.3
RUS	191.1	274.4	167.1	157.6	163.7	3.9
SCG	3.7	4.5	1.2	0.8	0.8	1.4
SVK			2.9	2.3	2.2	-3.8
SVN	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	-1.7
SWE	4.6	6.6	8.2	9.1	9.0	-1.1
TUR	5.6	6.4	5.8	5.9	5.2	-10.9
UKR		82.0	51.8	52.6	51.7	-1.6
CEMT/OVEST	211.7	271.8	328.2	329.6	334.6 e	1.5
CEMT/PECO	115.0	141.8	59.8	54.1 e	53.5 e	-1.2
PECO-UE	81.2	93.1	41.9	40.9	40.2	-1.7
CEMT/CSI	202.9	378.7	237.8	224.9	230.9 e	2.7

CEMT/OVEST = 18 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN
CEMT/CEI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTI PASSEGGERI
Miliardi di viaggiatori-chilometro
Tabella B2: Autovetture private

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			5.1	6.3	6.3	0.3
ARM			1.3			
AUT		54.1				
AZE						
BEL	49.3	80.7	106.1	109.9		
BGR		4.5				
BIH						
BLR						
CHE	41.8	73.3	80.6	85.3	87.1	2.1
CSK						
CZE			63.9	68.6	69.6	1.4
DEU	350.6	593.2	836.4	854.1		
DNK	33.3	50.3	59.8			
ESP	64.3	174.4	302.6	346.0	354.9	2.6
EST						
FIN	23.7	51.2	55.7	59.6	60.9	2.3
FRA	305.0	586.0	699.6	738.6	736.9	-0.2
GBR	283.0	588.0	618.0			
GEO						
GRC		19.1				
HRV						
HUN	7.3	47.0	46.2	46.4	46.5	0.2
IRL						
ISL		2.7	3.8	4.2	4.3	3.0
ITA	211.9	522.6	726.5	711.0	703.6	-1.0
LIE						
LTU				19.4	25.8	33.0
LUX						
LVA						
MDA						
MKD						
MLT						
NLD	66.3	137.3	141.1	146.1		
NOR	17.8	42.7	46.8	50.5	51.0	1.0
POL		68.1 c	149.7	172.4	181.5	5.3
PRT	13.8	40.5				
ROM						
RUS						
SCG	3.8	16.0	9.1	14.0	14.4	2.5
SVK			23.9	25.2	24.3	-3.5
SVN						
SWE	56.1	85.9	91.9	96.3	97.0	0.7
TUR						
UKR						
CEMT/OVEST	1 516.9	3 047.9	3 884.3 e	4 032.2 e	4 040.3 e	0.2
CEMT/PECO	11.1	131.1	298.0	332.9	342.5	2.9
<i>PECO-UE</i>	7.3	115.1	283.7	312.6	321.8	3.0
CEMT/CSI						

CEMT/OVEST = 15 paesi: BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,
ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE

CEMT/PECO = 6 paesi: ALB,CZE,HUN,POL,SCG,SVK

CEMT/PECO-EU = 4 paesi : CZE,HUN,POL,SVK

TRANSPORTI PASSEGGERI
Miliardi di viaggiatori-chilometro
Tableau B3 : Autobus e pullman

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	2.2	0.2	0.2	0.1	-19.9
ARM			0.1			
AUT		13.6				
AZE	3.1	6.7	9.2	9.9	10.3	4.2
BEL	9.3	5.0 c	13.2	13.7		
BGR	12.2	25.9	13.9	13.0	13.0	0.6
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2	9.8		
CHE	3.0	5.6	5.3	5.4		
CSK	21.4	43.4				
CZE			9.4	9.4	8.5	-9.9
DEU	48.6	56.6	69.0	67.5		
DNK	4.6	7.6	9.1			
ESP	20.9	33.4	50.3	49.2	53.5	8.6
EST	2.6	4.5	2.6	2.3	2.5	7.2
FIN	7.5	8.5	7.7	7.7	7.6	-0.8
FRA	25.2	41.3	43.0	42.7	44.0	3.0
GBR	60.0	45.6	46.5	47.0	47.0	
GEO						
GRC	4.8	5.1				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.7	3.4	-8.8
HUN	13.5	24.1	18.4	18.6	18.4	-1.1
IRL						
ISL		0.3	0.5	0.5	0.6	3.2
ITA	32.0	84.0	93.3	97.6	98.9	1.3
LIE						
LTU	4.9	6.7	2.3	2.6	3.3	26.0
LUX						
LVA	3.3	5.9	2.3	2.6	2.8	8.9
MDA	1.9	4.9	1.0	1.6	1.9	18.8
MKD	1.0	1.5	0.8	1.3	1.1	-17.4
MLT						
NLD	11.1	13.1				
NOR	4.2	4.6	6.3	5.9	6.0	1.5
POL	29.1	46.3	31.7	30.0	30.1	0.4
PRT	4.4	10.3	11.8	10.5		
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	9.4	-0.1
RUS	100.1	262.2	164.4	137.9	129.0	-6.5
SCG	6.0	7.2	5.4	5.1	5.0	-3.3
SVK			8.4	7.8	7.9	1.6
SVN	2.6	6.6	1.5	1.0	0.9	-9.6
SWE	8.5	9.7	9.5	9.1	8.9	-2.2
TUR						
UKR		90.3	28.8	40.1	47.3	17.9
CEMT/OUEST	244.1	330.7	387.1 e	388.1 e	398.1 e	2.6
CEMT/PECO	110.0	207.9	109.1 e	108.2 e	107.6 e	-0.6
PECO-EU	77.6	137.3	76.7	74.2	74.3	0.1
CEMT/CEI	113.5	383.8	212.6	199.4	198.3 e	-0.5

CEMT/OUEST = 15 paesi: BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,
ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE

CEMT/PECO = 15 paesi : ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-EU = 8 paesi : CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CEI = 5 paesi: AZE,BLR,MDA,RUS,UKR

TRANSPORTI PASSEGGERI
Miliardi di viaggiatori – chilometro
Tabella B4: Trasporto stradale totale (B2+B3)

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	0.8	2.2	5.3	6.5	6.5	-0.2
ARM			1.4			
AUT		67.7				
AZE	3.1	6.7	9.2	9.9	10.3	4.2
BEL	58.6	85.8	119.3	123.6		
BGR	12.2	25.9	13.9	13.0	13.0	0.6
BIH	1.2	2.7				
BLR	8.4	19.8	9.2	9.8		
CHE	44.9	78.9	85.8	90.7		
CSK	21.4	43.4				
CZE			73.3	78.0	78.1	0.0
DEU	399.2	649.8	905.4	921.6		
DNK	37.9	57.9	69.0			
ESP	85.3	207.8	352.9	395.2	408.3	3.3
EST	2.6	4.5	2.6	2.3	2.5	7.2
FIN	31.2	59.7	63.4	67.3	68.5	1.9
FRA	330.2	627.3	742.6	781.3	780.9	-0.1
GBR	343.0	633.6	664.5			
GEO		8.3	4.5	5.2	5.2	1.0
GRC	4.8	24.2				
HRV	3.3	7.0	3.3	3.7	3.4	-8.8
HUN	20.8	71.1	64.6	65.0	64.9	-0.2
IRL						
ISL		3.0	4.3	4.7	4.9	3.1
ITA	243.9	606.5	819.8	808.6	802.5	-0.8
LIE						
LTU	4.9	6.7	2.3	22.0	29.1	32.2
LUX						
LVA	3.3	5.9	2.3	2.6	2.8	8.9
MDA	1.9	4.9	1.0	1.6	1.9	18.8
MKD	1.0	1.5	0.8	1.3	1.1	-17.4
MLT						
NLD	77.4	150.4				
NOR	21.9	47.3	53.1	56.3	56.9	1.0
POL	29.1	114.4 c	181.4	202.4	211.6	4.6
PRT	18.2	50.8				
ROM	7.9	24.0	7.7	9.4	9.4	-0.1
RUS	100.1	262.2	164.4	137.9	129.0	-6.5
SCG	9.9	23.3	14.5	19.1	19.3	0.9
SVK			32.4	33.0	32.2	-2.3
SVN	2.6	6.6	1.5	1.0	0.9	-9.6
SWE	64.6	95.6	101.4	105.4	105.9	0.5
TUR	41.3	135.0	185.7	164.3	174.3	6.1
UKR		90.3	28.8	40.1	47.3	17.9
CEMT/OVEST	1 802.3	3 513.6	4 457.0 e	4 584.6 e	4 612.8 e	0.6
CEMT/PECO	121.1	339.0	407.1 e	460.5 e	475.9 e	3.3
PECO-UE	84.8	252.4	360.4	406.2	422.0	3.9
CEMT/CSI	113.5	392.2	217.1	204.5	203.5 e	-0.5

CEMT/OVEST = 16 paesi: BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC, ISL,ITA,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA, MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

TRASPORTI PASSEGGERI
Miliardi de viaggiatori-chilometro
Tabella B5: Totale viaggiatori (B1+B4)

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB	1.0	3.0	5.4	6.6	6.6	-0.5
ARM			1.5			
AUT		76.2	8.2	8.2	8.3	0.6
AZE	4.8	8.5	9.6	10.5	11.1	5.4
BEL	66.8	92.3	127.1	131.9		
BGR	18.5	33.7	17.4	15.5	15.4	-0.2
BIH	3.0	4.1				
BLR	15.7	36.6	27.0	23.1		
CHE	53.0	89.9	98.7	105.2		
CSK	41.9	62.7				
CZE			80.6	84.6	84.7	0.1
DEU	437.7	693.4	980.8	992.9		
DNK	41.3	62.7	74.3			
ESP	100.2	224.5	373.0	416.3	428.7	3.0
EST	3.8	6.0	2.9	2.5	2.7	7.2
FIN	33.4	63.0	66.8	70.6	71.9	1.8
FRA	371.2	691.0	812.5 c	853.0	855.2	0.3
GBR	373.4	666.8	702.7			
GEO	2.1	10.3	5.0	5.5	5.8	4.8
GRC	6.3	26.2				
HRV	7.0	10.4	4.6	4.9	4.6	-5.7
HUN	36.0	82.5	74.3	75.3	75.4	0.2
IRL	0.8	1.2	1.4	1.6	1.6	-1.2
ISL		3.0	4.3	4.7	4.9	3.1
ITA	276.4	651.3	866.9	853.8	848.1	-0.7
LIE						
LTU	7.0	10.3	2.9	22.4	29.5	31.6
LUX	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	1.5
LVA	7.1	11.2	3.1	3.3	3.6	8.4
MDA	2.6	6.5	1.3	2.0	2.3	15.2
MKD	1.4	1.8	1.0 c	1.4	1.2	-16.2
MLT						
NLD	85.4	161.5				
NOR	23.9	49.8	56.4	59.2	60.0	1.3
POL	66.0	164.8 c	201.1	222.0	230.2	3.7
PRT	21.7	56.5				
ROM	25.7	54.6	19.3	18.0	18.1	0.6
RUS	291.2	536.6	331.4	295.5	292.8	-0.9
SCG	13.5	27.7	15.7	19.9	20.1	1.0
SVK			35.2	35.3	34.4	-2.4
SVN	4.1	8.0	2.2	1.8	1.7	-6.1
SWE	69.2	102.2	109.6	114.5	114.9	0.3
TUR	46.9	141.4	191.5	170.2	179.5	5.5
UKR		172.3	80.6	92.7	99.0	6.8
CEMT/OVEST	2 048.9	3 853.1	4 785.3 e	4 914.2 e	4 947.4 e	0.7
CEMT/PECO	236.1	480.8	466.8 e	514.7 e	529.4 e	2.9
PECO-UE	166.1	345.5	402.3	447.1	462.2	3.4
CEMT/CSI	316.4	770.9	454.9	429.4	434.4 e	1.2

CEMT/OVEST = 19 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ISL,ITA,LUX,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

INCIDENTI STRADALI

Migliaia

Tabella C1: Numero d'incidenti

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.6	0.5	1.1	117.6
ARM			1.4			
AUT	72.7	62.0	55.9	57.8	56.7	-1.9
AZE			2.2	3.4	3.6	4.7
BEL	107.8	88.2	69.4			
BGR		8.4	9.0	9.4	10.3	8.5
BIH						
BLR			8.1	9.1		
CHE	37.7	30.2	30.7	30.6	29.3	-4.5
CSK	44.2	40.4				
CZE			32.4	35.4	35.6	0.6
DEU	551.0	456.1	511.6	468.8	446.0	-4.9
DNK	26.7	11.3	9.6	8.8		
ESP	87.0	162.4	155.6	156.0	143.1	-8.3
EST	2.3	2.8	2.0	2.7	2.9	6.4
FIN	17.1	13.4	8.9	9.5	9.2	-3.2
FRA	344.7	236.1	169.8	121.7	114.0	-6.3
GBR	371.5	352.9	335.0	300.9	290.3	-3.5
GEO	4.3	4.6	2.6	3.2	4.7	49.1
GRC	25.7	29.1	32.8	22.1		
HRV		21.2	21.2	26.9	24.9	-7.4
HUN	31.9	39.4	23.9	28.0	29.4	5.0
IRL	9.8	9.9	12.5	8.6		
ISL	0.9	0.9	1.5	1.2	1.2	-5.2
ITA	238.4	227.6	328.4	325.0		
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	-16.3
LTU	4.9	6.4	7.6	8.0	8.6	8.0
LUX	2.5	1.8	1.3	1.1		
LVA	5.0	5.6	6.0	7.1	6.9	-2.8
MDA	3.6	7.8	3.6	3.6	3.3	-9.5
MKD	2.7	3.3	2.5	2.9	3.1	7.3
MLT			1.2	1.2	1.2	0.7
NLD	71.4	15.0	11.5	10.6	10.3	-2.9
NOR	12.3	12.2	12.0	12.1	12.4	2.0
POL	37.8	66.9	71.6	63.9	64.7	1.2
PRT	30.3	65.7	61.6	56.6	53.1	-6.1
ROM	6.3	11.9	8.8	7.8	8.0	3.1
RUS		250.2	209.0	279.5	285.9	2.3
SCG		27.4	17.7	16.8	18.5	10.3
SVK			10.7	12.0	11.8	-1.5
SVN	11.2	7.1	11.9	16.9	19.0	12.1
SWE	23.5	23.3	22.6	27.6	27.1	-2.1
TUR	20.8	94.0	118.0	121.2	140.7	16.0
UKR		63.1	41.8	53.8	60.6	12.6
ECMT/WEST	2 052.0	1 892.3	1 950.0	1 803.8 e	1 749.4 e	-3.0
ECMT/CEECs	168.0	240.7	226.1	238.3	244.7	2.7
CEECs-EU	137.3	168.6	166.3	174.0	178.9	2.8
ECMT/CIS	7.9	342.1	267.2	352.7	367.6 e	4.2

CEMT/OVEST = 21 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 pays: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

INCIDENTI STRADALI

Migliaia

Tabella C2: Vittime [morti + feriti]

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.6	0.5	1.1	117.6
ARM			1.4			
AUT	72.7	62.0	55.9	57.8	56.7	-1.9
AZE			2.2	3.4	3.6	4.7
BEL	107.8	88.2	69.4			
BGR		8.4	9.0	9.4	10.3	8.5
BIH						
BLR			8.1	9.1		
CHE	37.7	30.2	30.7	30.6	29.3	-4.5
CSK	44.2	40.4				
CZE			32.4	35.4	35.6	0.6
DEU	551.0	456.1	511.6	468.8	446.0	-4.9
DNK	26.7	11.3	9.6	8.8		
ESP	87.0	162.4	155.6	156.0	143.1	-8.3
EST	2.3	2.8	2.0	2.7	2.9	6.4
FIN	17.1	13.4	8.9	9.5	9.2	-3.2
FRA	344.7	236.1	169.8	121.7	114.0	-6.3
GBR	371.5	352.9	335.0	300.9	290.3	-3.5
GEO	4.3	4.6	2.6	3.2	4.7	49.1
GRC	25.7	29.1	32.8	22.1		
HRV		21.2	21.2	26.9	24.9	-7.4
HUN	31.9	39.4	23.9	28.0	29.4	5.0
IRL	9.8	9.9	12.5	8.6		
ISL	0.9	0.9	1.5	1.2	1.2	-5.2
ITA	238.4	227.6	328.4	325.0		
LIE	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	-16.3
LTU	4.9	6.4	7.6	8.0	8.6	8.0
LUX	2.5	1.8	1.3	1.1		
LVA	5.0	5.6	6.0	7.1	6.9	-2.8
MDA	3.6	7.8	3.6	3.6	3.3	-9.5
MKD	2.7	3.3	2.5	2.9	3.1	7.3
MLT			1.2	1.2	1.2	0.7
NLD	71.4	15.0	11.5	10.6	10.3	-2.9
NOR	12.3	12.2	12.0	12.1	12.4	2.0
POL	37.8	66.9	71.6	63.9	64.7	1.2
PRT	30.3	65.7	61.6	56.6	53.1	-6.1
ROM	6.3	11.9	8.8	7.8	8.0	3.1
RUS		250.2	209.0	279.5	285.9	2.3
SCG		27.4	17.7	16.8	18.5	10.3
SVK			10.7	12.0	11.8	-1.5
SVN	11.2	7.1	11.9	16.9	19.0	12.1
SWE	23.5	23.3	22.6	27.6	27.1	-2.1
TUR	20.8	94.0	118.0	121.2	140.7	16.0
UKR		63.1	41.8	53.8	60.6	12.6
ECMT/WEST	2 052.0	1 892.3	1 950.0	1 803.8 e	1 749.4 e	-3.0
ECMT/CEECs	168.0	240.7	226.1	238.3	244.7	2.7
CEECs-EU	137.3	168.6	166.3	174.0	178.9	2.8
ECMT/CIS	7.9	342.1	267.2	352.7	367.6 e	4.2

CEMT/OVEST = 21 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,
TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-UE = 8 paesi: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR

INCIDENTI STRADALI

Migliaia

Tabella C3: Morti

	1970	1990	2000	2003	2004	04/03*
ALB			0.3	0.3	0.3	21.2
ARM			0.2			
AUT	2.2	1.4	1.0	0.9	0.9	-5.7
AZE			0.6	0.7	0.8	12.0
BEL	3.0	2.0	1.5			
BGR		1.6	1.0	1.0	0.9	-1.8
BIH						
BLR			1.6	1.8		
CHE	1.7	1.0	0.6	0.5	0.5	-6.6
CSK	2.2	2.0				
CZE			1.5	1.4	1.4	-4.5
DEU	19.2	7.9	7.5	6.6	5.8	-11.7
DNK	1.2	0.6	0.5	0.4		
ESP	4.2	6.9	5.8	5.4	4.7	-12.2
EST	0.3	0.4	0.2	0.2	0.2	3.7
FIN	1.1	0.6	0.4	0.4	0.4	-1.1
FRA	15.1	10.3	7.6	5.7	5.2	-8.7
GBR	7.8	5.4	3.6	3.7	3.4	-7.9
GEO	0.8	1.1	0.5	0.6	0.6	11.4
GRC	0.9	1.7	2.0	1.6		
HRV		1.4	0.7	0.7	0.6	-13.3
HUN	1.7	2.4	1.2	1.3	1.3	-2.3
IRL	0.5	0.5	0.4	0.3	0.4	13.1
ISL	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ITA	10.2	6.6	6.6	6.0		
LIE	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-80.0
LTU	0.7	0.9	0.6	0.7	0.8	6.1
LUX	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	-7.5
LVA	0.6	0.9	0.6	0.5	0.5	4.7
MDA	0.6	1.1	0.4	0.4	0.4	-4.7
MKD	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	31.4
MLT			0.0	0.0	0.0	-18.8
NLD	3.2	1.4	1.1	1.0	0.8	-21.8
NOR	0.6	0.3	0.3	0.3	0.3	-8.2
POL	3.4	7.3	6.3	5.6	5.7	1.3
PRT	1.4	2.3	1.6	1.4	1.1	-16.3
ROM	1.9	3.8	2.5	2.2	2.4	8.2
RUS		35.4	29.6	35.6	34.5	-3.1
SCG		2.1	1.0	0.9	1.0	11.1
SVK			0.6	0.7	0.6	-6.9
SVN	0.6	0.5	0.3	0.2	0.3	13.2
SWE	1.3	0.8	0.6	0.5	0.5	-9.3
TUR	4.0	6.3	3.9	4.0	4.4	11.6
UKR		9.6	5.2	7.1	7.0	-2.5
ECMT/WEST	77.7	56.2	45.2	40.1 e	37.1 e	-7.6
ECMT/CEECs	13.6	23.6	17.0	15.8	16.1	1.9
CEECs-EU	9.5	14.6	11.4	10.7	10.7	0.3
ECMT/CIS	1.4	50.6	37.9	46.2	45.0 e	-2.6

CEMT/OVEST = 21 paesi: AUT,BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,
GRC,IRL,ISL,ITA,LIE,LUX,MLT,NLD,NOR,PRT,SWE,
TUR

CEMT/PECO = 15 paesi: ALB,BGR,BIH,CZE,EST,HRV,HUN,LTU,LVA,
MKD,POL,ROM,SCG,SVK,SVN

CEMT/PECO-EU = 8 paesi: CZE,EST,HUN,LTU,LVA,POL,SVK,SVN

CEMT/CSI = 6 paesi: AZE,BLR,GEO,MDA,RUS,UKR