



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 3 de octubre de 2017

Según los auditores del Tribunal, el sistema de señalización ferroviaria de la Unión todavía es un «mosaico»

Hasta el momento, el nivel de despliegue de un sistema de señalización ferroviaria a nivel europeo es bajo y está muy fragmentado, señala un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo, a pesar de que por lo general el sector ferroviario no cuestiona el concepto. Los auditores observaron que numerosos gestores de infraestructuras y empresas ferroviarias se muestran reticentes a invertir en el sistema debido a los gastos que supone y a la falta de un modelo de negocio individual.

El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario está concebido para sustituir a los distintos sistemas de señalización ferroviaria en Europa con un sistema único que permita a los trenes circular de forma ininterrumpida por distintos países y facilite la competitividad ferroviaria. Entre 2007 y 2013 se asignaron aproximadamente 1 200 millones de euros del presupuesto de la Unión para ayudar a los Estados miembros a desarrollarlo.

Los auditores evaluaron si el sistema se había planificado, desplegado y gestionado de manera adecuada, y si había una rentabilidad económica individual. Visitaron seis Estados miembros (Dinamarca, Alemania, España, Italia, Países Bajos y Polonia) incluidos en los corredores de la red en la que deberá desplegarse plenamente el sistema para 2030.

Constataron que el bajo nivel de desarrollo actual se debe principalmente a la reticencia de muchos administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias a invertir en el equipamiento debido a los gastos que conlleva y a la falta de un modelo económico individual en muchos casos. Incluso si se gestionara y orientara mejor, la financiación de la Unión solo puede sufragar una cantidad limitada del coste global del despliegue.

En palabras de Ladislav Balko, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo responsable del informe, «*la situación actual no solo pone en peligro la consecución de los objetivos de despliegue fijados para 2030 y las inversiones realizadas hasta el momento, sino también la realización de un espacio ferroviario único como uno de los principales objetivos políticos de la Comisión. Además,*

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo.
El texto íntegro del informe puede consultarse en www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Portavoz

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Agente de prensa

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

puede afectar negativamente a la competitividad del transporte ferroviario frente al transporte por carretera».

A pesar de la decisión política estratégica de desplegar un sistema único de señalización en toda la Unión, no se efectuó ninguna estimación del coste global al objeto de determinar la financiación necesaria y sus fuentes. Las obligaciones jurídicas introducidas no abarcan el desmantelamiento de los sistemas nacionales ni se ajustan siempre a los plazos y prioridades definidos en la política de transportes de la Unión. A día de hoy, el nivel de despliegue en toda la Unión es bajo.

El sistema exige inversiones costosas sin beneficios inmediatos en general para aquellos que han de sufragar el coste. Los problemas con la compatibilidad de las diferentes versiones instaladas, así como los dilatados procedimientos de certificación, también repercuten negativamente en la rentabilidad comercial individual.

Los auditores formulan una serie de recomendaciones a la Comisión Europea, a los Estados miembros y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, relativas a la evaluación de los costes del despliegue, el desmantelamiento de los sistemas de señalización nacionales, modelos de negocio individuales para administradores de infraestructuras y empresas del sector ferroviario, la compatibilidad y estabilidad del sistema, la función y los recursos de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la armonización de los planes de despliegue nacionales, la supervisión y la aplicación estos, la absorción de fondos de la UE para proyectos de señalización ferroviaria y la mejor orientación de los fondos de la UE.

Nota destinada a las redacciones

Para que los trenes circulen en una red ferroviaria es necesario un sistema de señalización que gestione de manera segura el tráfico ferroviario y mantenga los trenes alejados entre sí en todo momento. Sin embargo, cada país europeo ha desarrollado sus propias especificaciones técnicas con respecto a los sistemas de señalización y las normas relativas al ancho de la vía, la seguridad y la electricidad. En este momento existen aproximadamente 30 sistemas de señalización distintos en toda la Unión gestionando al tráfico ferroviario que no son interoperables.

Con el fin de solventar esta situación y ayudar a crear un espacio ferroviario europeo único, el sector ferroviario empezó a desarrollar un sistema europeo de control, mando, señalización y comunicación, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), a finales de la década de 1980/principios de la de 1990, y la Comisión Europea apoyó su creación como el sistema único en Europa. El objetivo del ERTMS es sustituir todos los sistemas de señalización existentes en Europa por un sistema único a fin de fomentar la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales y el transporte ferroviario transfronterizo.

Informe Especial n.º 13/2017: «Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo: ¿se hará alguna vez realidad la decisión política?» puede consultarse en el sitio web del Tribunal (eca.europa.eu) en 23 lenguas de la UE.