



Comunicato stampa

Lussemburgo, 3 ottobre 2017

A detta della Corte dei conti europea, il sistema di segnalamento ferroviario vigente nell'UE è ancora disomogeneo

Secondo una nuova relazione della Corte dei conti europea, l'attuazione nell'intero territorio dell'UE di un sistema di segnalamento ferroviario ha registrato finora scarsi progressi e procede in maniera disomogenea. E ciò, come precisa la Corte, nonostante l'idea di fondo non venga generalmente messa in discussione dal settore ferroviario. La Corte ha riscontrato che molti gestori dell'infrastruttura e molte imprese ferroviarie sono riluttanti a investire nel sistema a causa della spesa che ciò comporta e della mancanza, per ciascuno di essi, di una giustificazione economica.

Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) è stato concepito per sostituire i diversi sistemi di segnalamento ferroviario esistenti in Europa con un sistema unico che permetta ai treni di viaggiare senza interruzioni attraversando paesi diversi e che promuova la competitività del trasporto su rotaia. Per coadiuvare gli Stati membri nell'attuazione del sistema, fra il 2007 e il 2013 sono stati stanziati dal bilancio dell'UE circa 1,2 miliardi di euro.

La Corte ha valutato se l'ERTMS fosse stato pianificato, attuato e gestito adeguatamente, e se esistessero specifiche giustificazioni economiche. Sono state effettuate visite in sei Stati membri (Danimarca, Germania, Spagna, Italia, Paesi Bassi e Polonia) inclusi nei corridoi della rete centrale in cui l'ERTMS deve essere completamente attuato entro il 2030.

È emerso che l'attuale modesto livello di realizzazione dell'ERTMS è riconducibile, sostanzialmente, alla riluttanza di molti gestori dell'infrastruttura e di molte imprese ferroviarie a investire nell'attrezzatura necessaria, a causa della spesa che ciò comporta e della mancanza, in parecchi casi, di una specifica convenienza economica. I finanziamenti dell'UE, anche se gestiti e indirizzati in maniera migliore, possono coprire solo una parte limitata dei costi di attuazione complessivi.

“La situazione attuale mette a rischio non solo il conseguimento dei valori-obiettivo di realizzazione fissati per il 2030 e gli investimenti effettuati finora, ma anche il completamento dello spazio ferroviario unico, che costituisce uno dei principali obiettivi strategici della Commissione europea”, ha dichiarato Ladislav Balko, il Membro della Corte dei conti europea responsabile della relazione. “Inoltre, può incidere negativamente

Lo scopo del presente comunicato stampa è di illustrare i principali messaggi della relazione speciale pubblicata dalla Corte dei conti europea.

Il testo integrale della relazione è disponibile su www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Portavoce

Tel.: (+352) 4398 47063

Cell.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Addetto stampa

Tel.: (+352) 4398 45410

Cell.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

anche sulla competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto di merci su strada”.

Nonostante la decisione politica strategica di installare un sistema di segnalamento unico in tutta l’UE, non è stata effettuata nessuna stima dei costi complessivi per determinare l’entità dei finanziamenti necessari e le loro fonti. Gli obblighi giuridici introdotti non coprono la dismissione dei sistemi nazionali, e non sempre sono allineati alle scadenze e alle priorità della politica dei trasporti dell’UE. Ad oggi, il livello di attuazione dell’ERTMS nell’UE è modesto.

Il sistema esige investimenti onerosi che, a giudizio della Corte, non recano benefici immediati a coloro che devono sostenerne i costi. Anche i problemi di compatibilità delle diverse versioni installate, nonché le lunghe procedure di certificazione, incidono negativamente sulle singole giustificazioni economiche.

La Corte formula una serie di raccomandazioni rivolte alla Commissione europea, agli Stati membri e all’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie per quanto concerne la valutazione dei costi di attuazione, la dismissione dei sistemi di segnalamento nazionali; la convenienza economica per i singoli gestori dell’infrastruttura e le singole imprese ferroviarie; la compatibilità e stabilità del sistema; il ruolo e le risorse dell’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie; l’allineamento dei piani nazionali di implementazione, il monitoraggio e l’applicazione; un miglior assorbimento dei fondi UE per i progetti di segnalamento ferroviario e un migliore indirizzamento dei finanziamenti dell’UE.

Note agli editori

Per gestire la circolazione dei treni in una rete ferroviaria, è necessario disporre di un sistema di segnalamento per garantire la sicurezza del traffico e mantenere costantemente una distanza adeguata fra i treni. Ogni paese europeo ha però elaborato le proprie specifiche tecniche per i sistemi di segnalamento, lo scartamento, le norme di sicurezza e quelle in materia di impianti elettrici. Per la gestione del traffico ferroviario nell’UE esistono oggi circa 30 diversi sistemi di segnalamento, e non sono interoperabili.

Per ovviare a tale situazione e contribuire alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico, alla fine degli anni Ottanta e nei primi anni Novanta l’industria ferroviaria europea ha avviato lo sviluppo di un sistema europeo di controllo, comando, segnalamento e comunicazione (l’ERTMS) e la Commissione europea ne ha sostenuto l’introduzione come unico sistema in Europa. L’obiettivo dell’ERTMS è sostituire tutti i sistemi di segnalamento esistenti in Europa con un sistema unico, così da promuovere l’interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali e il trasporto ferroviario transfrontaliero.

La relazione speciale n. 13/2017, intitolata “Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?”, è disponibile in 23 lingue dell’UE sul sito Internet della Corte (eca.europa.eu).