



Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 3 de outubro de 2017

O sistema de sinalização ferroviária à escala da UE é ainda muito "díspar", afirmam os auditores

Até ao momento, o nível de implantação de um sistema de sinalização ferroviária à escala da UE é reduzido e muito díspar, segundo um novo relatório do Tribunal de Contas Europeu. Embora o conceito não seja geralmente posto em causa pelo setor ferroviário, afirmam os auditores, que constataram que muitos gestores de infraestruturas e empresas de transporte ferroviário se têm mostrado relutantes em investir no sistema devido às despesas inerentes e à ausência de uma justificação económica específica.

O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário foi concebido para substituir os diversos sistemas de sinalização ferroviária existentes na Europa por um sistema único que permita a circulação ininterrupta de comboios por vários países e promova a competitividade dos caminhos de ferro. Para ajudar os Estados-Membros a implantarem o sistema, foram atribuídos cerca de 1,2 mil milhões de euros do orçamento da UE entre 2007 e 2013.

Os auditores avaliaram se o sistema foi planeado, implantado e gerido de forma adequada e se havia alguma justificação económica específica. Visitaram seis Estados-Membros (Dinamarca, Alemanha, Espanha, Itália, Países Baixos e Polónia) onde passam os corredores da rede nos quais o sistema tem de ser totalmente implantado até 2030.

Constataram que o atual baixo nível de implantação pode ser explicado, sobretudo, pela relutância de muitos gestores de infraestruturas e empresas de transporte ferroviário em investir nos equipamentos necessários devido às despesas inerentes e, no caso de muitos deles, à ausência de uma justificação económica específica. Mesmo sendo mais bem gerido e orientado, o financiamento da UE apenas pode cobrir uma parte limitada dos custos totais de implantação.

"A situação atual coloca em risco não só a concretização dos objetivos fixados para 2030 em termos de implantação e os investimentos realizados até ao momento, mas também a criação de um espaço ferroviário único como um dos principais objetivos políticos da Comissão Europeia", declarou Ladislav Balko, o Membro do Tribunal de Contas Europeu responsável pelo relatório.

"Além disso, pode também afetar negativamente a competitividade do transporte ferroviário em comparação com o transporte rodoviário de mercadorias."

O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do Relatório Especial adotado pelo Tribunal de Contas Europeu. O texto integral do relatório encontra-se em www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porta-voz

Tel.: (+352) 4398 47063

Telemóvel: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Adido de imprensa

Tel.: (+352) 4398 45410

Telemóvel: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L - 1615 Luxembourg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

Apesar da decisão política estratégica de implantar um sistema de sinalização único em toda a UE, não foi efetuada qualquer estimativa de custos global para determinar o financiamento necessário e as respetivas fontes. As obrigações jurídicas introduzidas não abrangeram a desativação dos sistemas nacionais, e nem sempre estão sincronizadas com os prazos e prioridades previstos na política de transportes da UE. Atualmente, o nível de implantação em toda a UE é reduzido.

O sistema implica investimentos avultados sem qualquer benefício imediato para quem tem de suportar os custos, afirmam os auditores. Os problemas de compatibilidade das diferentes versões instaladas e a morosidade dos procedimentos de certificação têm também um impacto negativo nas justificações económicas específicas.

Os auditores formulam várias recomendações à Comissão Europeia, aos Estados-Membros e à Agência Ferroviária da União Europeia sobre a avaliação dos custos de implantação; a desativação dos sistemas de sinalização nacionais; as justificações económicas específicas para os gestores de infraestruturas e as empresas de transporte ferroviário; a compatibilidade e estabilidade do sistema; o papel e recursos da Agência Ferroviária da União Europeia; a harmonização, acompanhamento e execução dos planos nacionais de implantação; a melhor absorção dos fundos da UE para projetos de sinalização ferroviária e uma melhor orientação do financiamento da UE.

Nota aos diretores das publicações

Para a circulação dos comboios numa rede ferroviária, é necessário um sistema de sinalização para gerir o tráfego em segurança e manter os comboios sempre afastados uns dos outros. Contudo, cada país europeu desenvolveu as suas próprias especificações técnicas relativas aos sistemas de sinalização, à largura da bitola e às normas de segurança e de eletricidade. Atualmente, existem cerca de 30 sistemas de sinalização diferentes em toda a UE a gerir o tráfego ferroviário, que não são interoperáveis.

De modo a ultrapassar esta situação e ajudar a criar um espaço ferroviário europeu único, no final da década de 1980 e início da década de 1990, a indústria ferroviária europeia começou a desenvolver um sistema europeu de controlo-comando, sinalização e comunicação – o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), tendo a Comissão Europeia apoiado a sua instituição enquanto o sistema único na Europa. O objetivo do ERTMS consiste em substituir todos os sistemas de sinalização existentes na Europa por um único sistema, para promover a interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais e o transporte ferroviário transfronteiriço.

O Relatório Especial nº 13/2017, "Um sistema europeu único de gestão do tráfego ferroviário: poderá esta opção política um dia tornar-se realidade?", está disponível no sítio Internet do TCE (eca.europa.eu) em 23 línguas da UE.