



Comunicato stampa

Lussemburgo, 26 giugno 2018

Rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE: secondo la Corte dei conti europea, un sistema disomogeneo e inefficace di linee senza un piano realistico a lungo termine

Stando a una nuova relazione della Corte dei conti europea, è improbabile che l'attuale piano a lungo termine dell'UE per le linee ferroviarie ad alta velocità (LAV) venga realizzato e manca un solido approccio strategico a livello dell'UE. A giudizio della Corte, la rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE è solo un sistema disomogeneo di linee nazionali senza un coordinamento adeguato a livello transfrontaliero, progettato e costruito dagli Stati membri in maniera isolata, da cui risultano collegamenti insoddisfacenti. La Commissione europea non dispone di strumenti giuridici né di poteri decisionali per garantire che gli Stati membri progrediscano rapidamente verso il completamento della rete centrale.

Dal 2000, l'UE ha cofinanziato investimenti nelle linee ferroviarie ad alta velocità per 23,7 miliardi di euro. Gli auditor della Corte si sono recati in sei Stati membri (Francia, Spagna, Italia, Germania, Portogallo e Austria) e hanno analizzato la spesa effettuata per oltre 5 000 km di linee ad alta velocità, coprendo circa il 50 % dell'intera rete ferroviaria AV dell'UE. Hanno riscontrato che, sebbene la lunghezza delle reti AV nazionali stia aumentando, l'obiettivo stabilito dall'UE di triplicare la lunghezza delle linee ferroviarie ad alta velocità (fino a 30 000 km) entro il 2030 non sarà raggiunto.

È stato costruito un sistema disomogeneo e inefficace di reti nazionali ad alta velocità mal collegate fra loro”, ha affermato Oskar Herics, il Membro della Corte dei conti europea responsabile della relazione. “Le linee ad alta velocità che attraversano frontiere nazionali non rientrano tra le priorità nazionali in termini di costruzione e la Commissione non ha la facoltà di imporne la realizzazione. Ciò significa che il valore aggiunto del cofinanziamento dell'UE è modesto”.

La decisione di costruire linee ad alta velocità si basa spesso su considerazioni politiche e non sono generalmente utilizzate analisi costi-benefici per sostenere un processo decisionale efficiente in termini di costi. In molti casi, i treni utilizzano linee ad altissima velocità viaggiando a velocità medie di gran lunga inferiori (appena il 45 % della velocità massima) a quella per cui le linee sono state progettate. La Corte fa presente che velocità medie di gran lunga inferiori alle velocità di progetto danno adito a dubbi circa la sana gestione finanziaria.

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

La relazione completa 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

L'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità è costosa: per le linee sottoposte ad audit, il costo medio di un chilometro è di 25 milioni di euro. Per quattro delle dieci linee, ogni minuto di tempo di percorrenza risparmiato costerà più di 100 milioni di euro. La cifra più elevata riguarda la linea Stoccarda-Monaco, che costerà 369 milioni di euro per ogni minuto risparmiato. D'altro canto, se si considerasse seriamente la soluzione alternativa di potenziare le linee convenzionali esistenti, si potrebbero risparmiare miliardi di euro.

Sforamenti di costi e ritardi costituivano la regola anziché l'eccezione. Essendo il cofinanziamento soggetto a un massimale, gli sforamenti di costo per gli investimenti nelle LAV non incidono sul bilancio dell'UE ma sono sostenuti dai bilanci nazionali. Gli sforamenti dei costi aggregati per i progetti e le linee esaminati sono ammontati a 5,7 miliardi di euro a livello di progetto e a 25,1 miliardi di euro a livello di linea. Otto dei trenta progetti esaminati erano stati ritardati di almeno un anno, mentre cinque linee su dieci avevano registrato ritardi superiori a dieci anni.

Gli auditor ritengono che, in base ai parametri di riferimento, per essere considerata un successo una LAV dovrebbe trasportare, idealmente, nove milioni di passeggeri all'anno. Su tre delle sette LAV completate e sottoposte ad audit, il numero di passeggeri trasportati era però nettamente inferiore. Il rischio che il cofinanziamento UE di 2,7 miliardi di euro a favore di queste linee sia utilizzato in modo inefficace è quindi elevato. Inoltre, per 9 delle 14 linee e collegamenti transfrontalieri sottoposti ad audit, il numero di potenziali passeggeri nei rispettivi bacini di utenza non era sufficientemente elevato da decretarne il successo.

Nel 2010, la Corte aveva già chiesto un intervento urgente per rimuovere le barriere tecniche, amministrative e di altro tipo che ostacolavano l'interoperabilità ferroviaria. Essa ha tuttavia constatato che nel 2018 queste barriere esistono ancora, impedendo un funzionamento delle LAV a livello transfrontaliero nell'UE realmente privo di interruzioni e competitivo. Il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri non è ancora aperto in Francia e in Spagna. In Italia e, in misura limitata, in Austria, dove vi è concorrenza fra operatori ferroviari, i servizi erano più frequenti e di qualità superiore, mentre i prezzi dei biglietti erano inferiori. Introducendo sistemi di emissione dei biglietti integrati e migliorando l'accessibilità alle stazioni e i collegamenti, si aumenterebbe l'efficacia complessiva dei servizi ad alta velocità.

La Corte raccomanda alla Commissione europea di:

- procedere a una pianificazione realistica a lungo termine;
- concordare con gli Stati membri le tratte strategiche fondamentali da attuare per prime, valutando la necessità di linee ad altissima velocità e prevedendo un attento monitoraggio e poteri esecutivi per garantire il rispetto degli impegni riguardo al completamento della rete ferroviaria centrale ad alta velocità dell'UE;
- subordinare il cofinanziamento UE a specifici progetti prioritari strategici, a una concorrenza efficace fra operatori ferroviari e al conseguimento di risultati;
- semplificare le procedure di gara transfrontaliere, utilizzare "sportelli unici" per le varie formalità ed eliminare tutte le restanti barriere amministrative e normative che ostacolano l'interoperabilità;
- migliorare il funzionamento senza interruzioni della linea ferroviaria ad alta velocità per i passeggeri tramite, ad esempio, l'emissione di biglietti elettronici e la semplificazione dei canoni di accesso alle linee ferroviarie.

Note agli editori

La Corte presenta le proprie relazioni speciali al Parlamento europeo e al Consiglio dell'UE, nonché ad altre parti interessate, come i parlamenti nazionali, i portatori di interessi del settore e i rappresentanti della società

civile. La grande maggioranza delle raccomandazioni formulate nelle relazioni speciali della Corte è posta in atto. Questo elevato livello di attuazione evidenzia il beneficio del lavoro della Corte per i cittadini dell'UE.

La relazione speciale n. 19/2018 intitolata "La rete ferroviaria ad alta velocità in Europa non è una realtà, bensì un sistema disomogeneo e inefficace" è disponibile in inglese sul sito internet della Corte (eca.europa.eu); altre versioni linguistiche saranno disponibili appena possibile.