

## **Trasporto ferroviario: l'Ue ha adottato il piano d'attuazione dell'ERTMS. Il piano europeo prevede che quasi 10.000 km di linee ferroviarie saranno attrezzate entro il 2015**

La Commissione europea ha adottato ieri il piano d'attuazione del sistema europeo di segnalamento e di gestione del traffico ferroviario noto come ERTMS (European Rail Traffic Management System). Il piano prevede l'attrezzamento progressivo dei principali assi europei. L'applicazione di questo sistema sulla rete ferroviaria diminuirà i costi di funzionamento e migliorerà l'efficacia sulle lunghe tratte transfrontaliere. L'ERTMS è usato anche sulle linee ad alta velocità.

“Il piano europeo adottato dimostra che gli Stati membri sono pronti a giocare la carta comunitaria quando si tratta di garantire il successo di un grande progetto industriale europeo e di cooperare per il futuro del trasporto ferroviario”, ha dichiarato Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione europea responsabile per i trasporti.

Ancora oggi, in Europa le linee ferroviarie ed i treni applicano sistemi di segnalamento nazionali incompatibili gli uni con gli altri. Installando sulle loro linee l'ERTMS, gli Stati membri, oltre a beneficiare di un sistema moderno ed efficiente, eliminano un ostacolo tecnico allo sviluppo della concorrenza sulle loro reti ferroviarie.

Senza un piano coordinato a livello europeo, ciascuno Stato membro potrebbe essere tentato di attendere che il Paese limitrofo faccia il primo passo. Di conseguenza, l'attuazione dell'ERTMS richiedeva un accordo globale che indicasse date precise entro le quali installare il sistema su determinate linee ferroviarie. Questo accordo ha trovato espressione concreta nel piano europeo adottato oggi.

Il piano europeo prevede che quasi 10.000 km di linee ferroviarie saranno attrezzate entro il 2015. Queste linee costituiscono una rete che comprende corridoi molto importanti per il traffico merci come quelli Rotterdam-Genova, Anversa-Basilea o Barcellona-Lione-Budapest-Constanta.

Per il 2020 una rete di 25.000 km collegherà i principali porti e terminali di trasporto europei. Inoltre, molti Stati membri si sono impegnati, tramite piani nazionali, ad andare oltre gli obblighi comunitari, sicché nel 2020 dovrebbero essere attrezzati con l'ERTMS circa 40.000 km di linee ferroviarie.

Questo piano dà alle imprese ferroviarie la sicurezza necessaria per investire nell'ERTMS. Molte di esse stanno già anticipando l'attuazione del piano, che la Commissione sostiene concedendo cofinanziamenti, per un totale di 500 milioni di euro, attraverso il bilancio per le reti transeuropee di trasporto 2007-2013, il Fondo regionale europeo e il Fondo europeo di coesione.

L'idea alla base dell'ERTMS, lo ricordiamo, è semplice: un computer a bordo del treno riceve informazioni inviate dalla linea ferroviaria e le elabora per calcolare la velocità massima consentita e per rallentare automaticamente il treno in caso di necessità. Il computer installato nella locomotiva deve dunque essere in grado di comprendere le informazioni inviategli.

In realtà, esistono già più di venti sistemi nazionali di controllo automatico della velocità dei treni. Questi

sistemi nazionali sono però incompatibili gli uni con gli altri. Per poter circolare su reti attrezzate con sistemi diversi occorre cambiare locomotiva alle frontiere (e ciò comporta notevoli perdite di tempo) oppure avere locomotive che dispongano di diversi sistemi di bordo compatibili con i sistemi di terra applicati dalle diverse reti ferroviarie (e ciò comporta sovraccosti e maggiori rischi di guasti); in entrambi i casi, vi è un ostacolo alla libera circolazione e una disfunzione del mercato unico.

Questa situazione è particolarmente pregiudizievole per quanto riguarda il trasporto merci: benché sulle lunghe distanze il trasporto ferroviario dovrebbe essere più competitivo di quello su strada, la mancanza di un sistema di segnalamento ferroviario armonizzato comporta sovraccosti e notevoli rischi di ritardo, il che determina il congestionamento della rete stradale.

L'ERTMS permette di aumentare significativamente la competitività del trasporto ferroviario. Per esempio, sul corridoio Rotterdam-Genova l'applicazione del sistema armonizzato europeo consentirà di raddoppiare il volume di merci trasportate entro il 2020.

L'ERTMS è inoltre un grande successo industriale europeo. Le sue funzionalità e il suo costo lo hanno imposto rapidamente anche al di fuori dell'Europa, tanto che attualmente esso è il sistema di riferimento a livello mondiale, utilizzato su tutte le linee nuove.

