



**Bruxelles, 29 gennaio 2018
(OR. en)**

5584/18

**TRANS 32
FIN 60**

RISULTATI DEI LAVORI

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: delegazioni

n. doc. prec.: 5300/18 TRANS 14 FIN 42

Oggetto: Conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 13/2017 della Corte dei conti europea: "Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?"
– Conclusioni del Consiglio (29 gennaio 2018)

Si allegano per le delegazioni le conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 13/2017 della Corte dei conti europea: "Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?" adottate dal Consiglio nella sua 3593^a sessione il 29 gennaio 2018.

Conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 13/2017

della Corte dei conti europea dal titolo:

Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario:

la scelta politica diventerà mai realtà?

IL CONSIGLIO

- 1) PRENDE ATTO della relazione speciale n. 13/2017 della Corte dei conti europea dal titolo: *Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?*, e SOTTOLINEA che la promozione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) è un elemento essenziale della politica dell'Unione in materia di trasporti.
- 2) RICORDA che l'ERTMS è alla base della creazione dello spazio ferroviario europeo unico, che è un progetto europeo fondamentale per il quale gli Stati membri e le altre parti interessate hanno già compiuto sforzi importanti, pur RICONOSCENDO la lentezza della sua attuazione, che richiede pertanto il proseguimento degli sforzi di tutte le parti interessate.
- 3) EVIDENZIA i vantaggi d'ordine ambientale, sociale, economico e in termini di sicurezza che può apportare una rapida implementazione dell'ERTMS; RICORDA che sviluppare il settore ferroviario come modo di trasporto più competitivo e incentivare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia sono elementi centrali della politica dei trasporti dell'Unione.
- 4) ACCOGLIE CON FAVORE la valutazione della Corte che conferma il valore dell'ERTMS quale sistema di segnalamento universale in Europa.
- 5) CONCORDA con la Corte che l'ERTMS è potenzialmente in grado di migliorare la capacità e la velocità del trasporto ferroviario e, se completamente attuato, di rendere la ferrovia più competitiva rispetto ad altri modi di trasporto.

- 6) PRENDE ATTO che vi sono stati contributi recenti al per affrontare le questioni fondamentali relative all'attuazione dell'ERTMS, soprattutto nel 2016 e 2017:
- i) l'adozione del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, il potenziamento del ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie quale autorità di sistema per un'applicazione armonizzata dell'ERTMS;
 - ii) la fissazione di specifiche della baseline 3 funzionalmente complete e stabili, tutelando i notevoli investimenti per la realizzazione della baseline 2;
 - iii) la dichiarazione ministeriale adottata a Rotterdam il 21 giugno 2016 sui corridoi per il trasporto ferroviario di merci al fine di stimolare il trasporto internazionale di merci su rotaia, che incoraggia lo scambio d'informazioni tra i comitati esecutivi e i consigli di amministrazione in modo da sincronizzare l'introduzione dell'ERTMS relativa ai corridoi per il trasporto ferroviario di merci e sostiene il proseguimento del dialogo con le imprese ferroviarie;
 - iv) Il piano europeo di implementazione dell'ERTMS del 5 gennaio 2017 definisce le date significative¹ entro cui attrezzare le principali sezioni dei corridoi della rete centrale;
 - v) la pubblicazione del documento della Commissione sull'*attuazione di un ERTMS efficace e interoperabile e la via da seguire*², che indica le misure che le parti interessate del settore ferroviario devono adottare per affrontare gli ostacoli individuati nell'attuazione dell'ERTMS e assicurarne l'interoperabilità.
- 7) SOTTOLINEA che l'ERTMS può diventare una pietra miliare per la digitalizzazione del settore ferroviario ed è indispensabile per realizzare uno spazio ferroviario europeo unico sicuro e INCORAGGIA la Commissione, gli Stati membri e altri soggetti interessati a favorire l'accelerazione della standardizzazione delle unità di bordo per favorire un'efficace introduzione dell'ERTMS. OSSERVA che occorre prestare maggiore attenzione a livello europeo e nazionale nonché delle parti interessate per trattare le questioni che incidono sull'interoperabilità, quali ad esempio la standardizzazione delle norme operative e delle regole tecniche.

¹ Tutte le date posteriori al 2023 saranno rivedute entro il 31 dicembre 2023 in relazione all'orizzonte temporale di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013

² SWD(2017)375/F1

- 8) CONCORDA con la Corte sulla necessità di valutare, nel contesto della preparazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario, se l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie disponga delle risorse necessarie, delle capacità amministrative e di gestione del programma per agire come autorità di sistema efficiente ed efficace e adempiere al proprio ruolo e alle proprie responsabilità in tema di ERTMS ampliati a norma del quarto pacchetto ferroviario, compresa la gestione della correzione degli errori delle specifiche dell'ERTMS e garantire la stabilità delle specifiche.
- 9) SOTTOLINEA la necessità di realizzare un sistema di segnalamento e di controllo interoperabile in tutta l'Unione e RICONOSCE che i vantaggi possono essere notevoli se si affrontano questioni come la riduzione dei costi e la diminuzione della complessità del sistema.
- 10) CONCORDA con la Corte sulla necessità di raggiungere la compatibilità e la stabilità del sistema e SOTTOLINEA pertanto la necessità che tutte le parti interessate, comprese le imprese fornitrici, sostengano la realizzazione di soluzioni di elevata qualità e pienamente standardizzate nonché di sottosistemi al fine di evitare correzioni e costi supplementari.
- 11) PRENDE ATTO che la dismissione dei sistemi di segnalamento nazionali può apportare i vantaggi di un sistema unico a livello dell'UE e che la sua programmazione debba prendere in considerazione obiettivi realistici e coordinati, tenendo conto della situazione specifica di ciascuno Stato membro e rispecchiando il ciclo di vita dei recenti investimenti.
- 12) RICONOSCE che la convenienza economica delle singole parti interessate può variare (in quanto i costi e i benefici possono essere incerti e distribuiti non uniformemente) ed EVIDENZIA pertanto l'utilità d'intensificare gli scambi d'informazioni e di migliori prassi sulla valutazione dei vantaggi associati ai singoli progetti d'implementazione dell'ERTMS.
- 13) RICONOSCE le raccomandazioni della Corte dei conti europea sulla necessità d'allineare i piani nazionali di implementazione tra loro, soprattutto quando è indicato un termine nell'ultimo piano europeo di attuazione.

- 14) INVITA la Commissione insieme con gli Stati membri e le parti interessate a elaborare un sistema di monitoraggio con precise tappe intermedie per l'implementazione dell'ERTMS sulla rete TEN-T.
- 15) INCORAGGIA gli Stati membri e la Commissione a promuovere l'implementazione sincronizzata dell'ERTMS con scadenze precise, in particolare per i progetti transfrontalieri e i corridoi della rete centrale in modo da evitare un'attuazione disomogenea dell'ERTMS e creare una rete operativa a livello di UE del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), che sostenga operazioni più efficienti dell'impresa ferroviaria.
- 16) SOTTOLINEA che per l'ERTMS è necessaria l'integrazione tra le apparecchiature a bordo e le apparecchiature a terra, che richiede un equilibrio tra le necessità delle imprese ferroviarie e quelle dei gestori dell'infrastruttura e SOTTOLINEA l'importanza di risolvere le incompatibilità tra le unità di terra e le unità di bordo.
- 17) SOTTOLINEA che soluzioni affidabili ed efficienti sotto il profilo dei costi per le apparecchiature a bordo dell'ETCS per l'adattamento a posteriori del materiale rotabile esistente sono un presupposto essenziale per la migrazione verso l'ERTMS e INCORAGGIA lo sviluppo di un processo armonizzato a livello europeo per il collaudo e l'approvazione delle apparecchiature a bordo.
- 18) PRENDE ATTO delle conclusioni della Corte dei conti europea sulla necessità di un indirizzamento più mirato dei fondi UE disponibili per i progetti ERTMS, sia nei programmi di gestione concorrente, sia in quelli di gestione diretta:
 - a) quando viene destinato alle apparecchiature a terra, il finanziamento UE dovrebbe concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere e i corridoi della rete centrale senza escludere altri investimenti, quali i progetti relativi alle apparecchiature a terra fuori dalle sezioni transfrontaliere e dai corridoi della rete centrale;
 - b) quando il finanziamento viene destinato alle apparecchiature a bordo, la priorità dovrebbe andare alle operazioni di traffico internazionale.

- 19) CONVIENE con la Corte dei conti europea sulla necessità di adattare le procedure di finanziamento dell'MCE per meglio rispecchiare il ciclo di vita dei progetti ERTMS.
 - 20) RICORDA che la Corte ha estrapolato che le necessità d'investimento per l'attuazione dell'ERTMS, insieme ai necessari lavori connessi, potrebbero raggiungere gli 80 miliardi di euro al 2030 per i corridoi della rete centrale, e INVITA la Commissione e gli Stati membri a continuare a valutare ulteriormente il costo complessivo dell'attuazione dell'ERTMS in tutta l'Unione.
 - 21) SOTTOLINEA che per attuare l'ERTMS continueranno a essere necessari a livello europeo e nazionale vari meccanismi finanziari, e INCORAGGIA inoltre una maggiore utilizzazione di strumenti finanziari mirati, se opportuno, ad implementare l'ERTMS.
-