

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/6 DELLA COMMISSIONE**del 5 gennaio 2017****concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 47, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo del piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS — European Rail Traffic Management System) è garantire che i veicoli di cui al punto 1.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ⁽²⁾ dotati di ERTMS possano progressivamente accedere a un numero crescente di linee, porti, terminali e impianti di smistamento senza bisogno di sistemi di classe B in aggiunta all'ERTMS. Il piano europeo di implementazione dell'ERTMS, istituito dalla decisione 2012/88/UE della Commissione ⁽³⁾, dovrebbe essere adattato per tener conto dello stato di implementazione dell'ERTMS negli Stati membri e per allinearli alle disposizioni dell'articolo 39, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013 e alla definizione di corridoi della rete centrale di cui all'articolo 2, paragrafo 14, del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. Tale piano, in combinazione con il piano nazionale di implementazione di cui al punto 7.4.4 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, dovrebbe dare ai proprietari di veicoli una visibilità sufficiente per consentire un'appropriata pianificazione delle loro attività.
- (2) Il piano di implementazione per i corridoi della rete centrale dovrebbe includere stazioni, raccordi, l'accesso ai principali porti marittimi e interni, aeroporti, terminali ferroviari/stradali e componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013, in quanto essi sono essenziali per realizzare l'interoperabilità nella rete ferroviaria europea.
- (3) La piena conformità al regolamento (UE) 2016/919 è un presupposto essenziale per l'implementazione dell'ERTMS. Gli Stati membri non hanno ancora conseguito tale obiettivo, in particolare perché hanno messo in atto soluzioni nazionali o specifiche per progetto.
- (4) Per la nuova implementazione dell'ERTMS a terra gli Stati membri dovrebbero utilizzare il più recente gruppo di specifiche, di cui all'allegato A del regolamento (UE) 2016/919, che corregge gli errori e le interpretazioni errate della baseline precedente, comporta soluzioni tecniche più semplici e garantisce la compatibilità con le unità di bordo della baseline 3.
- (5) Le regole di implementazione a terra sono complementari alle regole di implementazione di bordo di cui al regolamento (UE) 2016/919; è pertanto necessario allineare il piano europeo di implementazione dell'ERTMS alle specifiche tecniche di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» di cui al suddetto regolamento.
- (6) L'installazione dell'ERTMS in corrispondenza delle sezioni transfrontaliere potrebbe risultare tecnicamente difficile e pertanto dovrebbe essere oggetto di un intervento prioritario da parte dell'Unione, degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura interessati. I corridoi merci ferroviari ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ potrebbero svolgere anch'essi un ruolo cruciale nell'implementazione dell'ERTMS nelle sezioni transfrontaliere, in particolare mediante l'attuazione di soluzioni coordinate.

⁽¹⁾ (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 gennaio 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento (GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

- (7) Poiché la sincronizzazione dell'implementazione transfrontaliera è un elemento importante per il settore delle imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura interessati dovrebbero firmare un accordo che garantisca il coordinamento delle date e delle soluzioni tecniche. In caso di disaccordo, la Commissione può fornire un sostegno nella ricerca di soluzioni.
- (8) Al fine di seguire i progressi fatti nell'installazione dell'ERTMS nei corridoi della rete centrale, gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione la tempestiva attuazione nelle rispettive sezioni mediante il sistema TENtec e il registro europeo delle infrastrutture. La proroga dei termini pertinenti può essere concessa su richiesta dello Stato membro e solo in circostanze eccezionali.
- (9) La revisione del regolamento (UE) n. 1316/2013 potrebbe avere ripercussioni sull'allineamento dei corridoi della rete centrale. Il presente regolamento dovrebbe essere riveduto di conseguenza. Esso stabilisce le date di attuazione nelle sezioni di corridoi in cui l'ERTMS può essere messo in funzione entro il 2023. Tutte le date posteriori al 2023 saranno soggette a riesame entro il 31 dicembre 2023 in rapporto all'orizzonte temporale di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 con l'obiettivo di un calendario di attuazione realistico e per individuare possibili termini di attuazione anteriori.
- (10) A decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, che è un atto di esecuzione ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2016/919, i punti 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 e 7.3.5 dell'allegato III della decisione 2012/88/UE cesseranno di applicarsi. Il punto 7.3.2.3 non dovrebbe tuttavia essere disciplinato dal presente regolamento, poiché è al di fuori del campo di applicazione della sua base giuridica. Il punto 7.3.2.3 dell'allegato III della decisione 2012/88/UE dovrebbe pertanto continuare ad applicarsi fino all'adozione di un altro atto di esecuzione.
- (11) Per quanto riguarda le linee ad alta velocità situate nei corridoi della rete centrale oggetto del presente regolamento, se una delle condizioni di cui all'allegato III, punto 7.3.2.3, della decisione 2012/88/UE è soddisfatta prima della data specificata per la stessa sezione all'allegato I, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria dovrebbero installare l'ERTMS a terra sulla sezione interessata conformemente a tale disposizione.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 52 del regolamento (UE) n. 1315/2013,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce il calendario per l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario («ERTMS») nei corridoi della rete centrale di cui all'allegato I.
2. Il presente regolamento non si applica all'implementazione dell'ERTMS di bordo di cui all'allegato III, punto 7.3.3, della decisione 2012/88/UE.

Articolo 2

Regole di implementazione specifiche del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS — European Train Control System) riguardanti gli impianti di terra

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono ad attrezzare i corridoi della rete centrale con l'ERTMS e lo mettono in funzione in tali corridoi entro le date specificate all'allegato I del presente regolamento, anche nelle stazioni e nei raccordi ferroviari. Il collegamento ferroviario agli elementi elencati all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013 e ai componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013 situati nel corridoio della rete centrale sono installati e messi in funzione alla data specificata per la rispettiva sezione di corridoio della rete centrale.

L'implementazione è conforme all'articolo 1, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c, e all'articolo 39, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1315/2013.

2. Un corridoio della rete centrale è considerato attrezzato di ERTMS quando la messa in servizio di quest'ultimo è autorizzata a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ o dell'articolo 18 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, consentendo in traffico di passeggeri e di merci in entrambe le direzioni, in particolare in caso di perturbazioni o di lavori e, nella misura necessaria per le operazioni di veicoli dotati unicamente di ERTMS, sui binari di manovra.
3. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria, operando in collaborazione, si impegnano a installare e mettere in funzione l'ERTMS nelle sezioni transfrontaliere contemporaneamente e in modo tecnicamente coerente. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria, dopo aver consultato le imprese ferroviarie interessate, firmano un accordo sugli aspetti tecnici e operativi dell'implementazione in ciascuna sezione transfrontaliera. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria concludono tale accordo al più tardi un anno prima della prima delle date di implementazione applicabili alla sezione transfrontaliera interessata. Tale accordo prevede disposizioni transitorie volte a tenere conto delle necessità delle operazioni transfrontaliere delle imprese ferroviarie. In caso di disaccordo gli Stati membri interessati avviano un dialogo attivo al fine di trovare soluzioni comuni convergenti e possono chiedere il sostegno della Commissione. Gli Stati membri comunicano tali accordi alla Commissione entro un mese dalla loro conclusione.
4. Le date di ultimazione dei lavori stabilite negli accordi per i progetti cofinanziati dall'Unione che sono anteriori alla date stabilite all'allegato I prevalgono su queste ultime.
5. Gli Stati membri possono decidere di mantenere i sistemi esistenti di classe B, quali definiti al punto 2.2 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919. Entro le date di cui all'allegato I i veicoli di cui al punto 1.1. dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 dotati di ERTMS in una versione compatibile con l'attrezzatura a terra avranno accesso a tali linee e ai componenti dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1315/2013 senza dover essere muniti di un sistema di classe B.

Articolo 3

Notifiche

1. Una volta che l'ERTMS è messo in funzione in una sezione di corridoio della rete centrale, lo Stato membro interessato ne informa la Commissione entro un mese tramite i sistemi stabiliti all'articolo 49, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013 e all'articolo 5, paragrafo 1, della decisione 2014/880/UE della Commissione ⁽³⁾.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione qualsiasi ritardo nella messa in funzione dell'ERTMS su una data sezione di corridoio della rete centrale da attrezzare. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria informano di conseguenza gli Stati membri in merito a tali ritardi.
3. Nel notificare i ritardi di cui al paragrafo 2, lo Stato membro interessato trasmette alla Commissione un fascicolo contenente una descrizione tecnica del progetto e indicante una nuova data di messa in funzione dell'ERTMS. Il fascicolo specifica le cause del ritardo e indica le misure correttive adottate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria.
4. Se il ritardo è dovuto a una circostanza eccezionale, la Commissione può accettare di prorogare il termine pertinente al massimo di tre anni. Se è concessa una proroga, lo Stato membro procede alle necessarie modifiche del suo piano nazionale di implementazione di cui al punto 7.4.4 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 entro un mese dalla concessione di tale proroga.

Una circostanza eccezionale ai sensi del primo comma è una circostanza derivante dalla fase di pianificazione che è connessa a specifici rilevamenti geologici, alla protezione dell'ambiente o delle specie, a ritrovamenti archeologici, a procedure di autorizzazione, all'esecuzione di una valutazione dell'impatto ambientale a norma della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ oppure una circostanza derivante dalle fasi di costruzione e autorizzazione, che sono al di fuori del controllo del promotore del progetto e non rientrano nella categoria dei rischi normali che dovrebbero essere affrontati a livello di gestione del progetto in questo tipo di progetti.

⁽¹⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).

⁽⁴⁾ Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 124 del 25.4.2014, pag. 1).

5. Se un atto legislativo modifica le specifiche dell'ERTMS stabilite nel regolamento (UE) 2016/919 in modo incompatibile, gli Stati membri forniscono alla Commissione un'analisi dell'impatto dell'applicazione del riferimento giuridico modificato sulla loro rete e sulla pianificazione dell'ERTMS senza irragionevoli ritardi e almeno al momento del parere formale del comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Se si può dimostrare un impatto diretto delle modifiche in termini di costi o di calendario per specifiche attuazioni, l'allegato I è adattato di conseguenza.

Articolo 4

Riesame

Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, previa consultazione con gli Stati membri e con l'assistenza del coordinatore europeo dell'ERTMS, di cui all'articolo 45 del regolamento (UE) n. 1315/2013, procede a un riesame delle date posteriori al 1° gennaio fissate nell'allegato I del presente regolamento.

Articolo 5

Riferimenti

I riferimenti all'allegato III della decisione 2012/88/UE si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 6

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 26 gennaio 2017.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

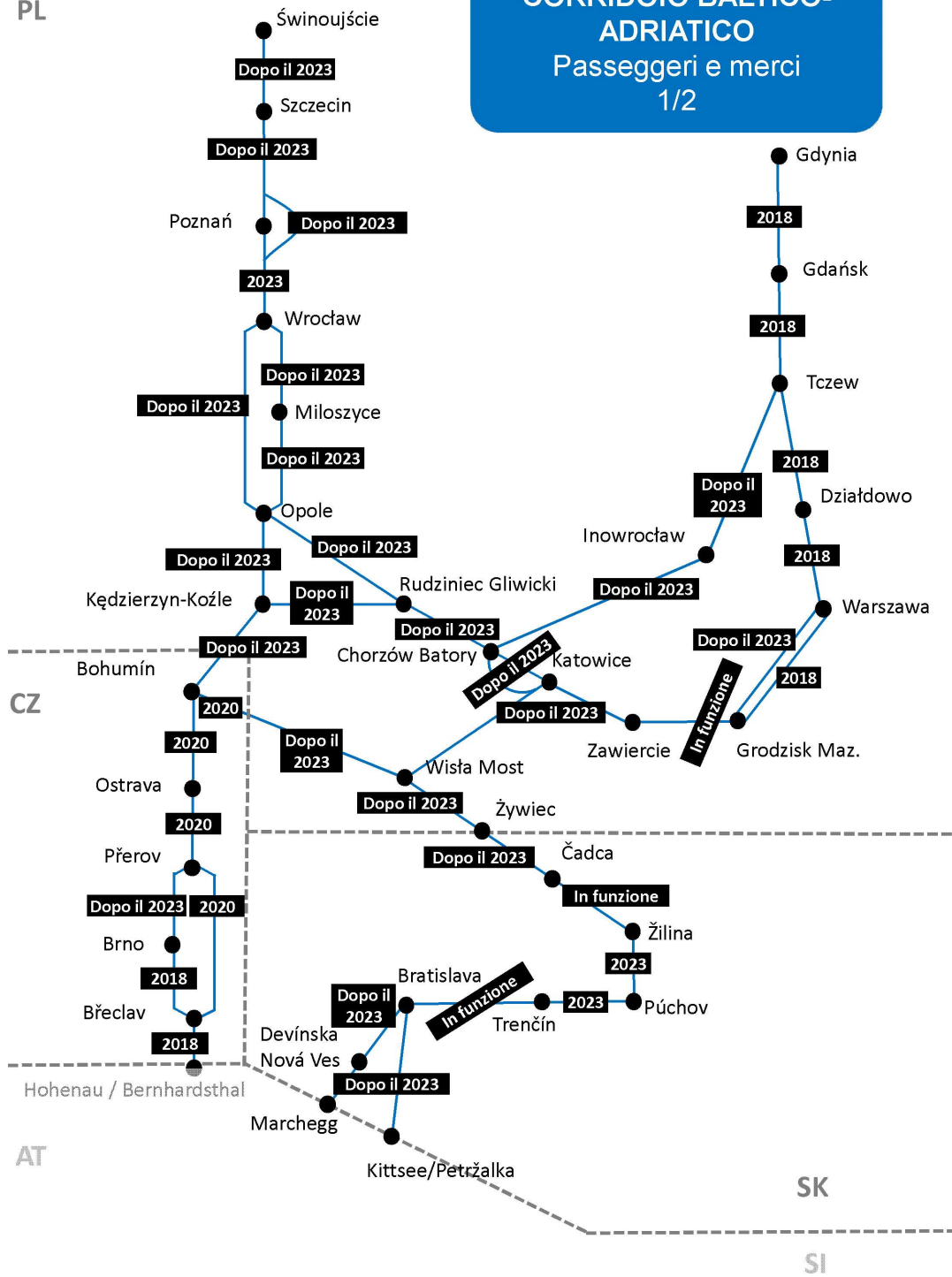
Fatto a Bruxelles, il 5 gennaio 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

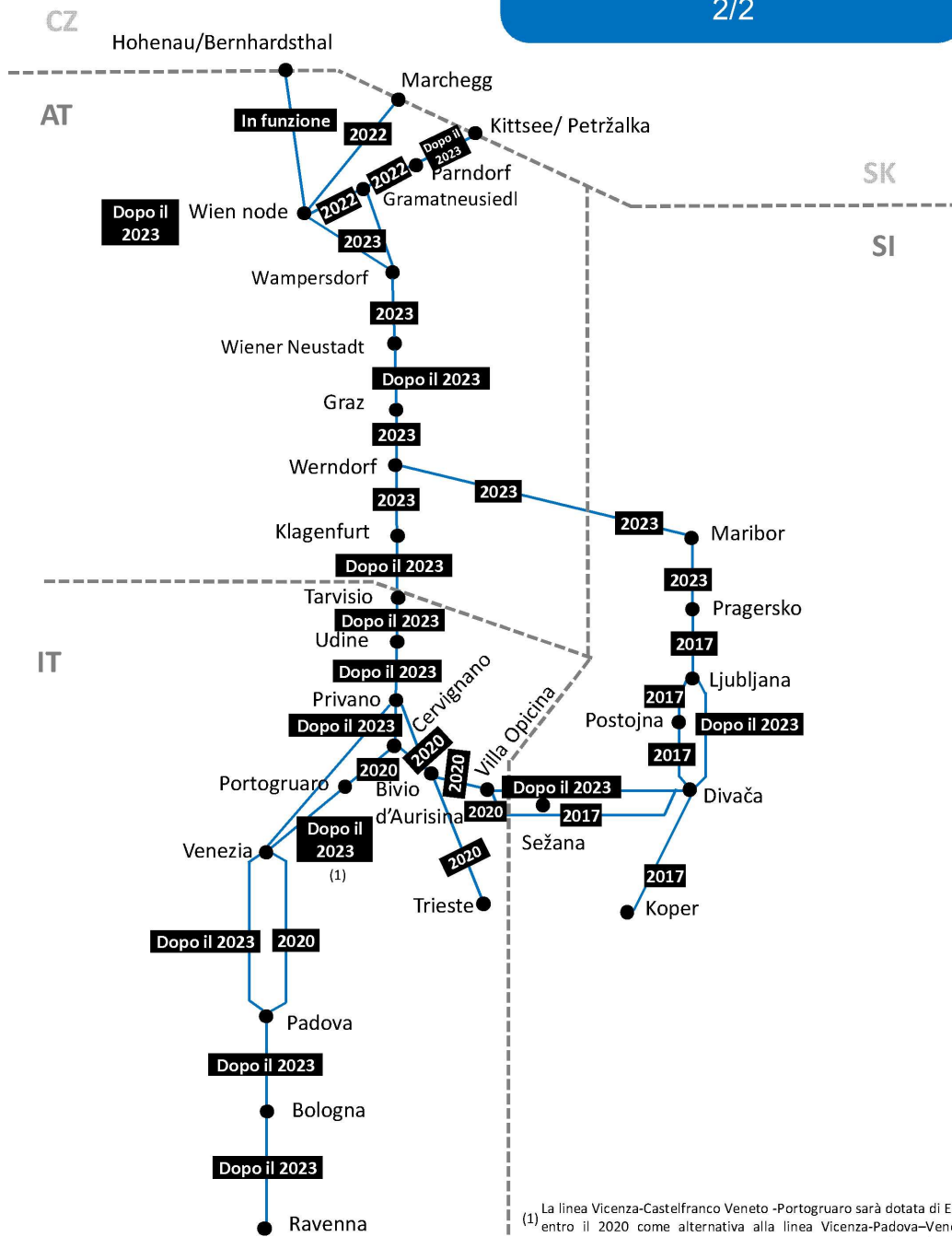
ALLEGATO I

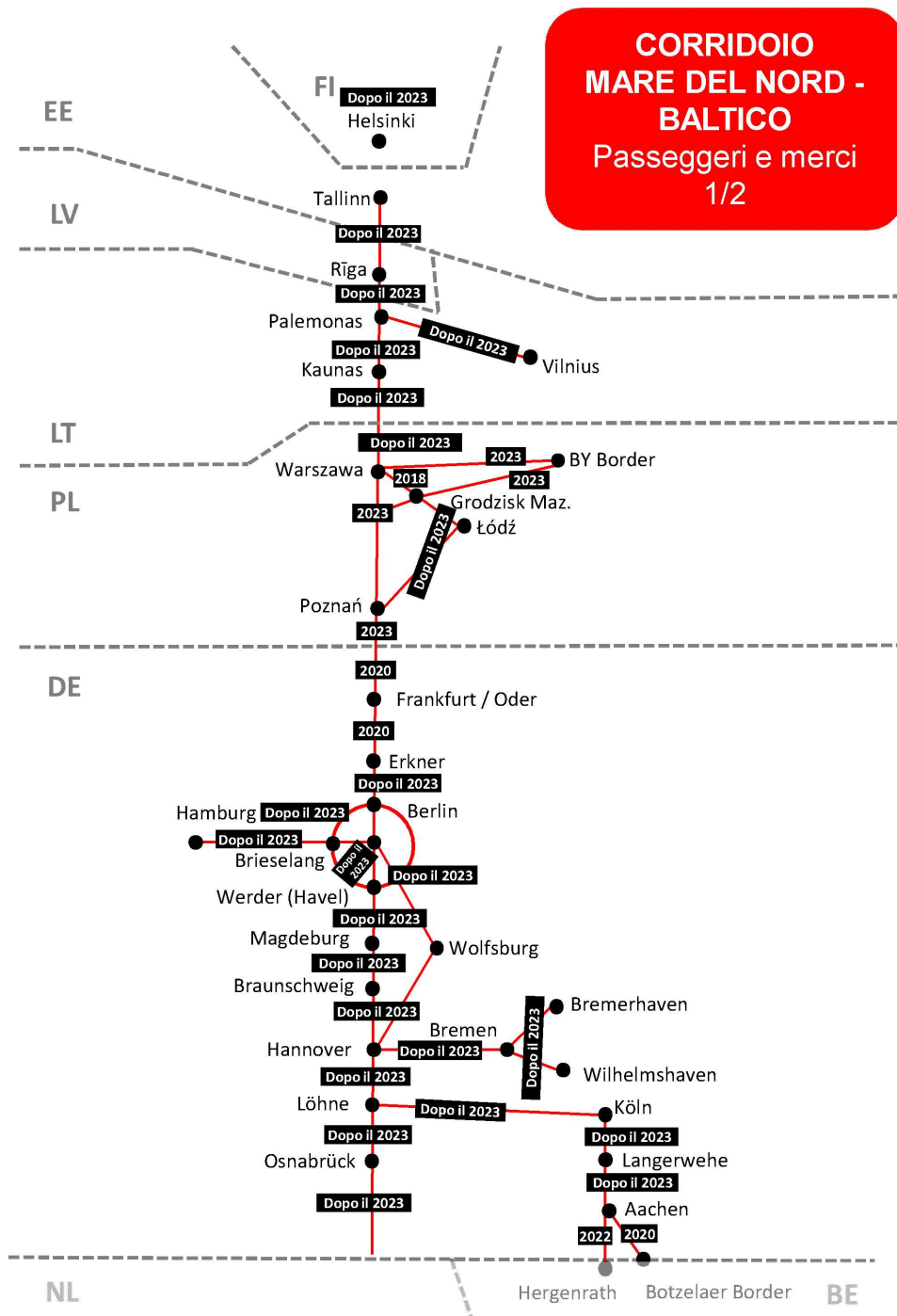
PL

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
 Passeggeri e merci
 1/2

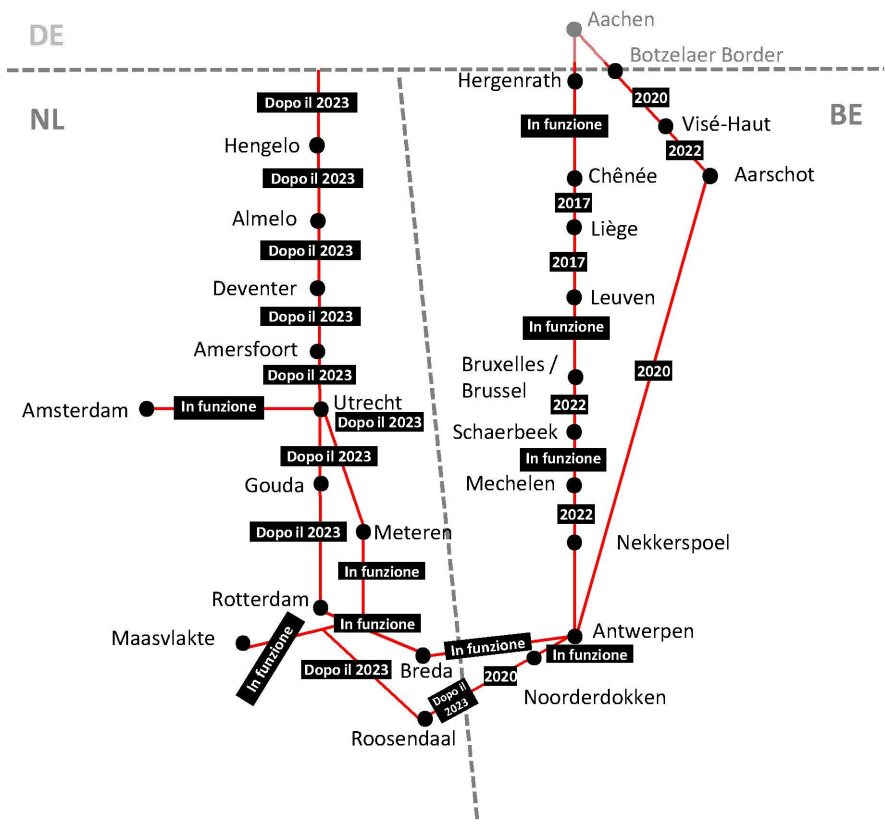


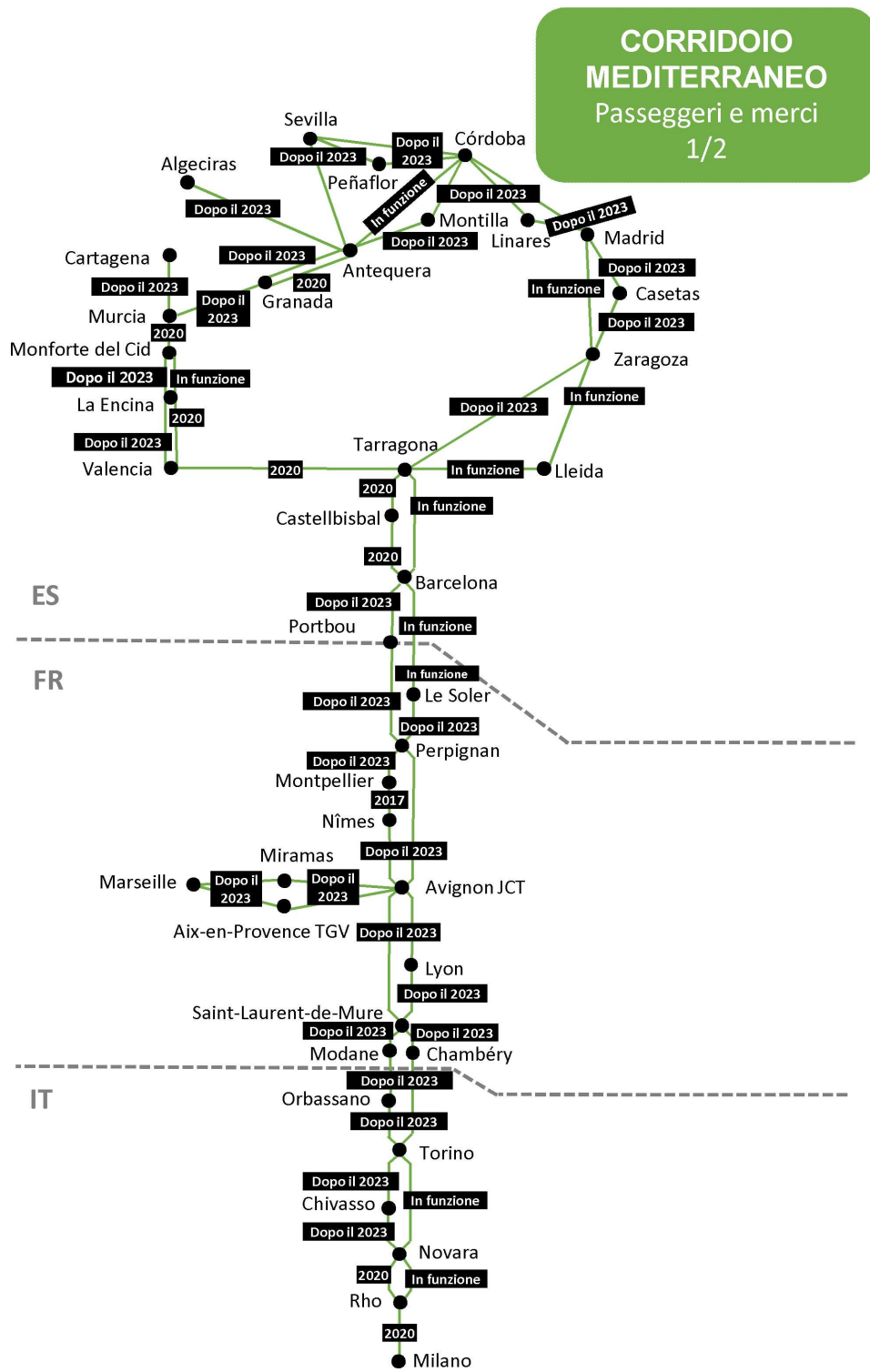
CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO
 Passeggeri e merci
 2/2





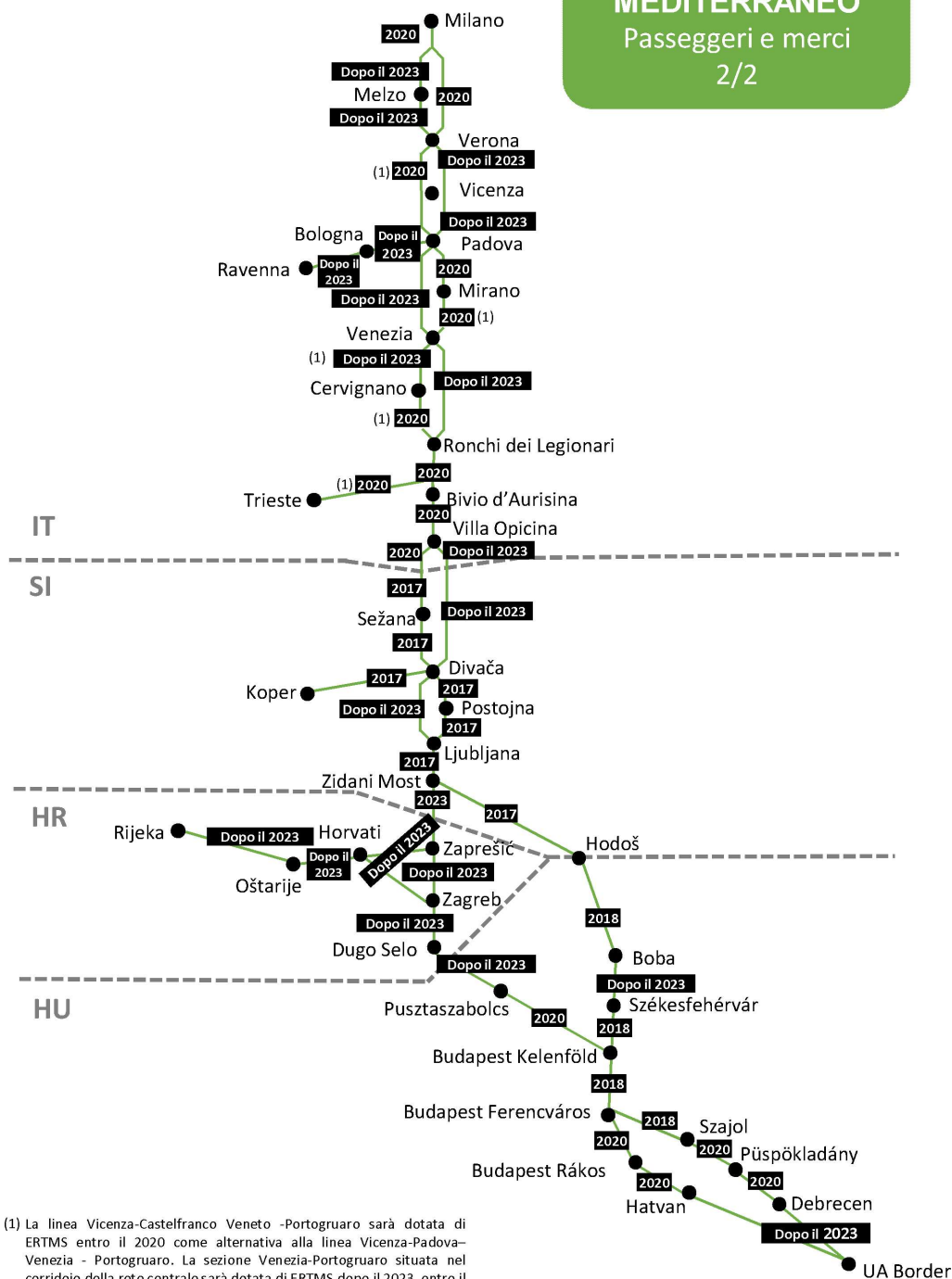
**CORRIDOIO
MARE DEL NORD -
BALTICO**
Passeggeri e merci
2/2



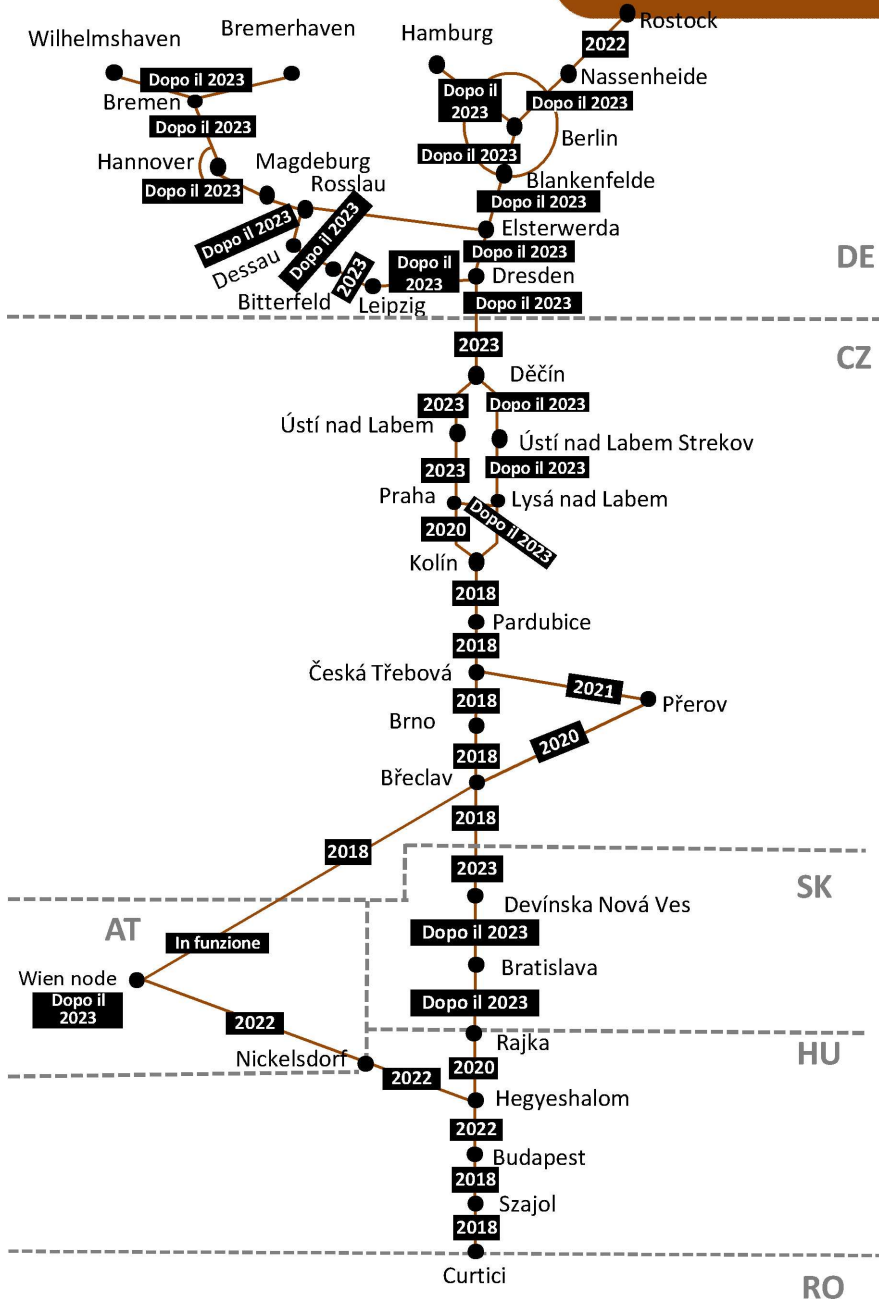


CORRIDOIO MEDITERRANEO

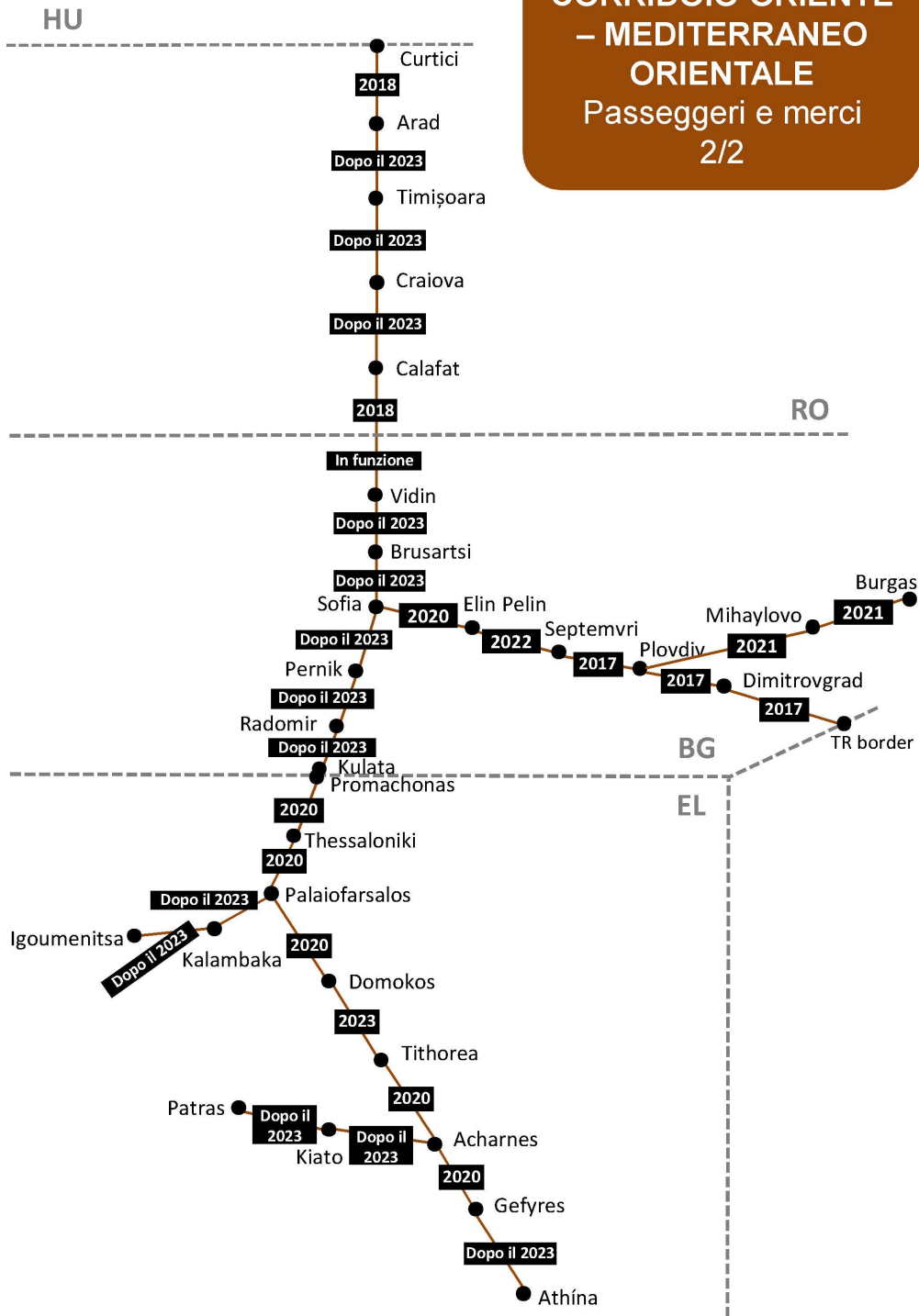
Passeggeri e merci
2/2

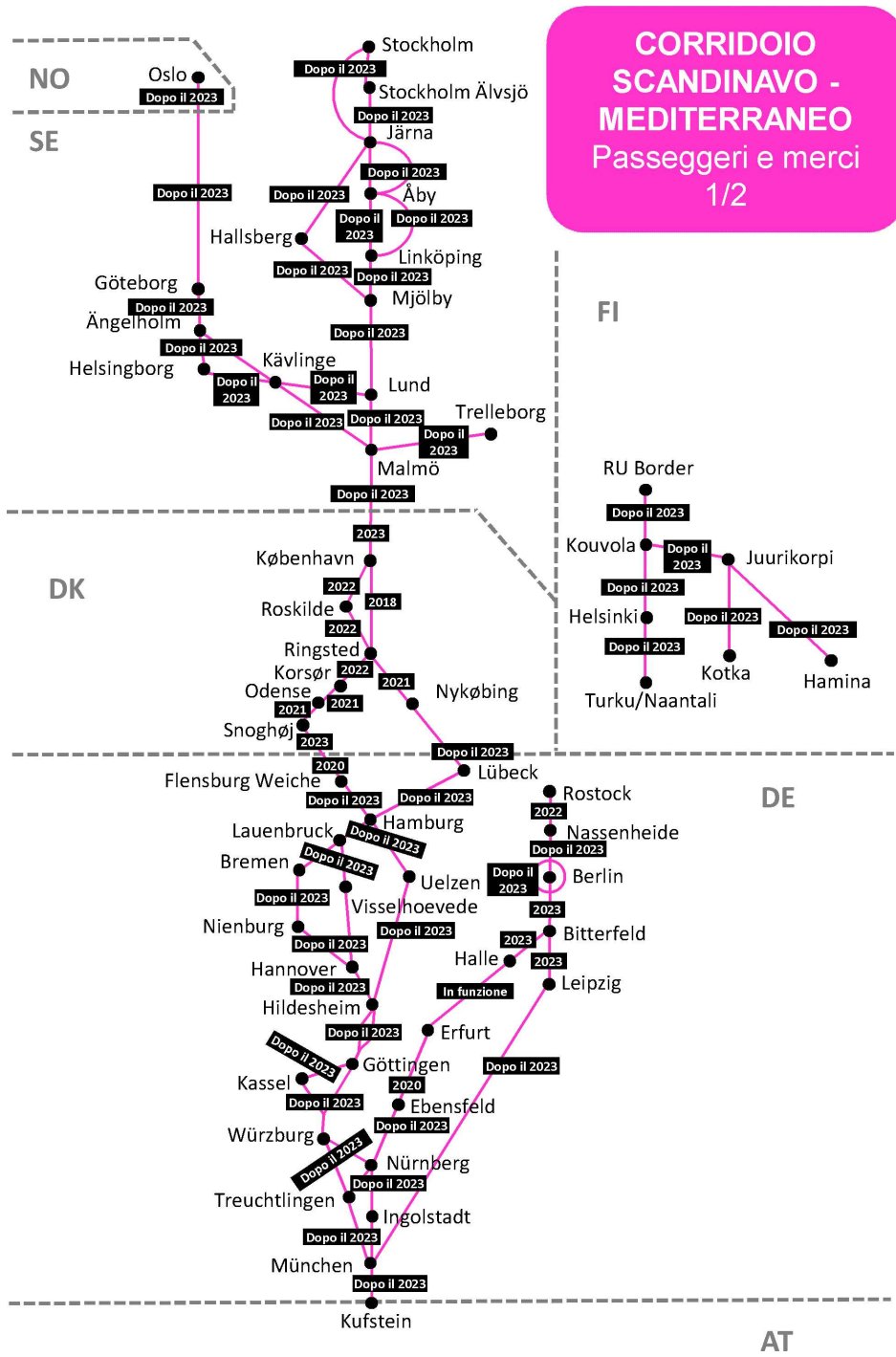


**CORRIDOIO ORIENTE
– MEDITERRANEO
ORIENTALE**
Passeggeri e merci
1/2

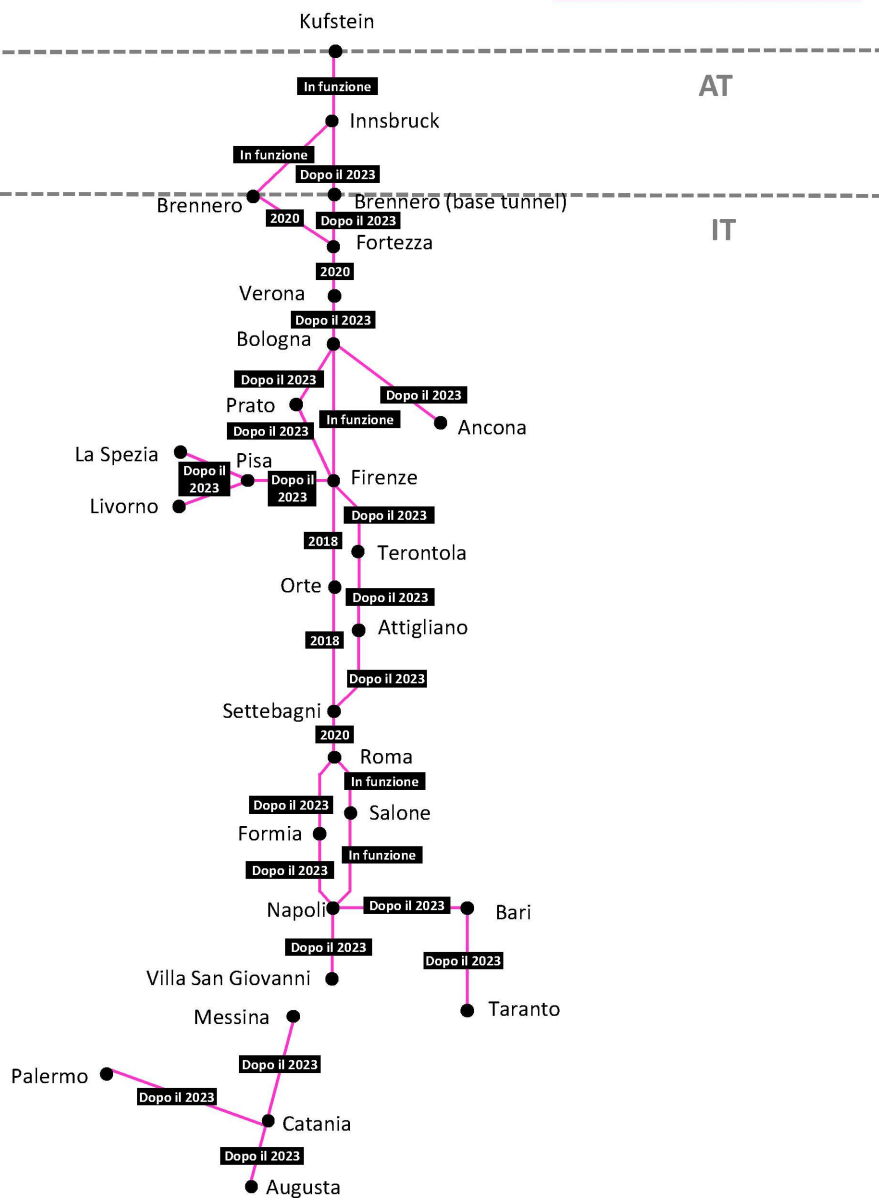


**CORRIDOIO ORIENTE
– MEDITERRANEO
ORIENTALE**
Passeggeri e merci
2/2



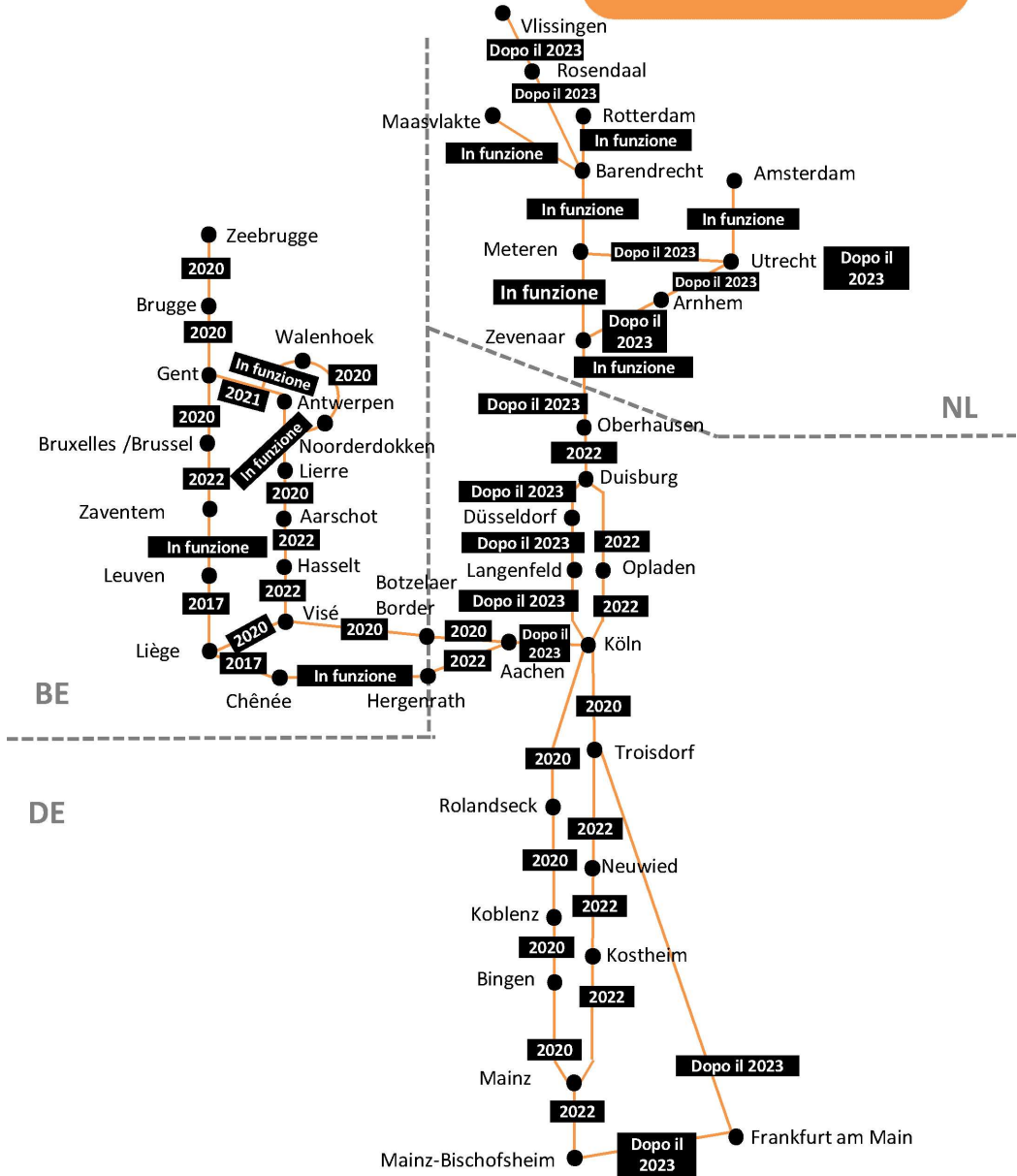


CORRIDOIO SCANDINAVO - MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
2/2

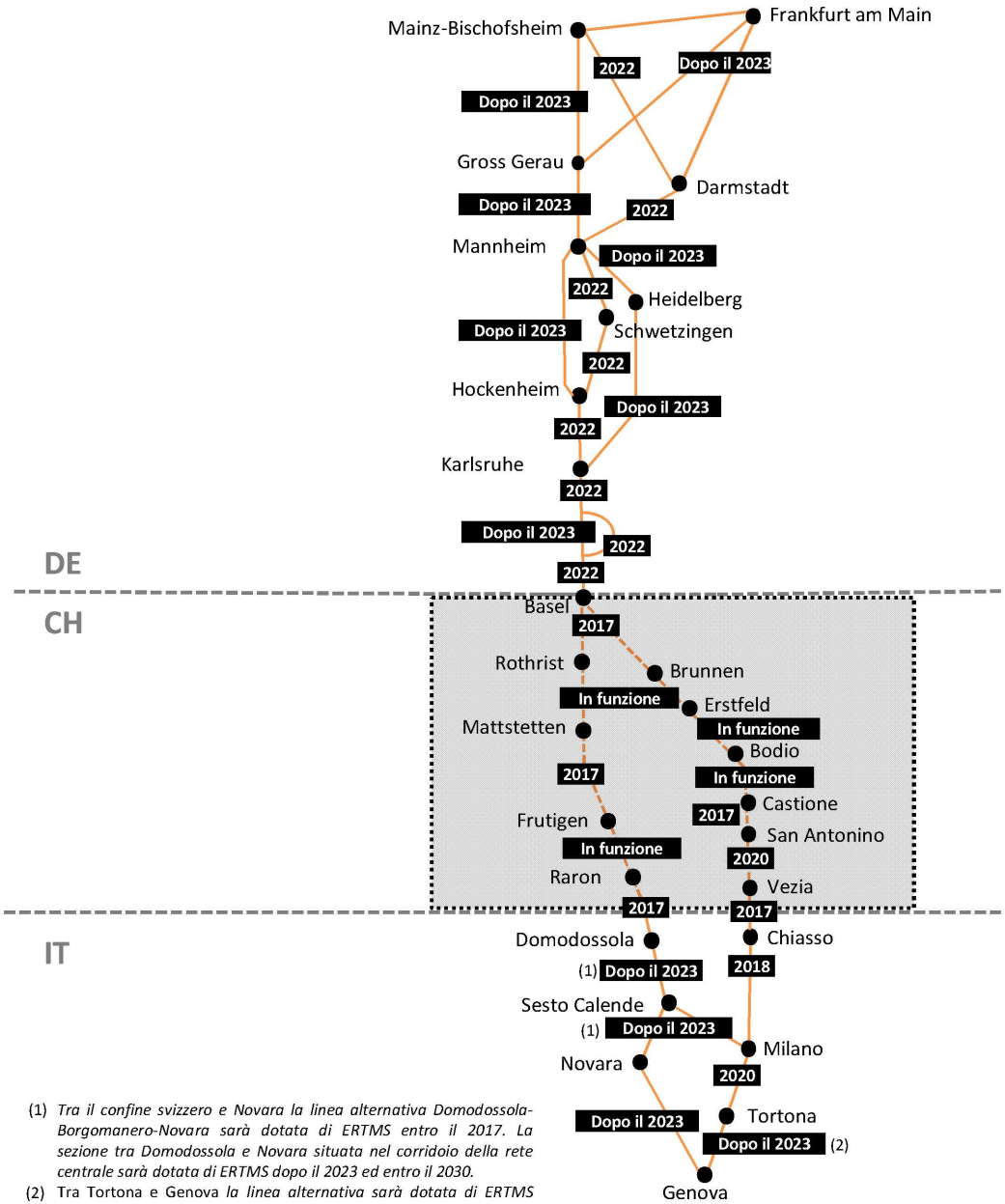


CORRIDOIO RENO – ALPI

Passeggeri e merci
1/2

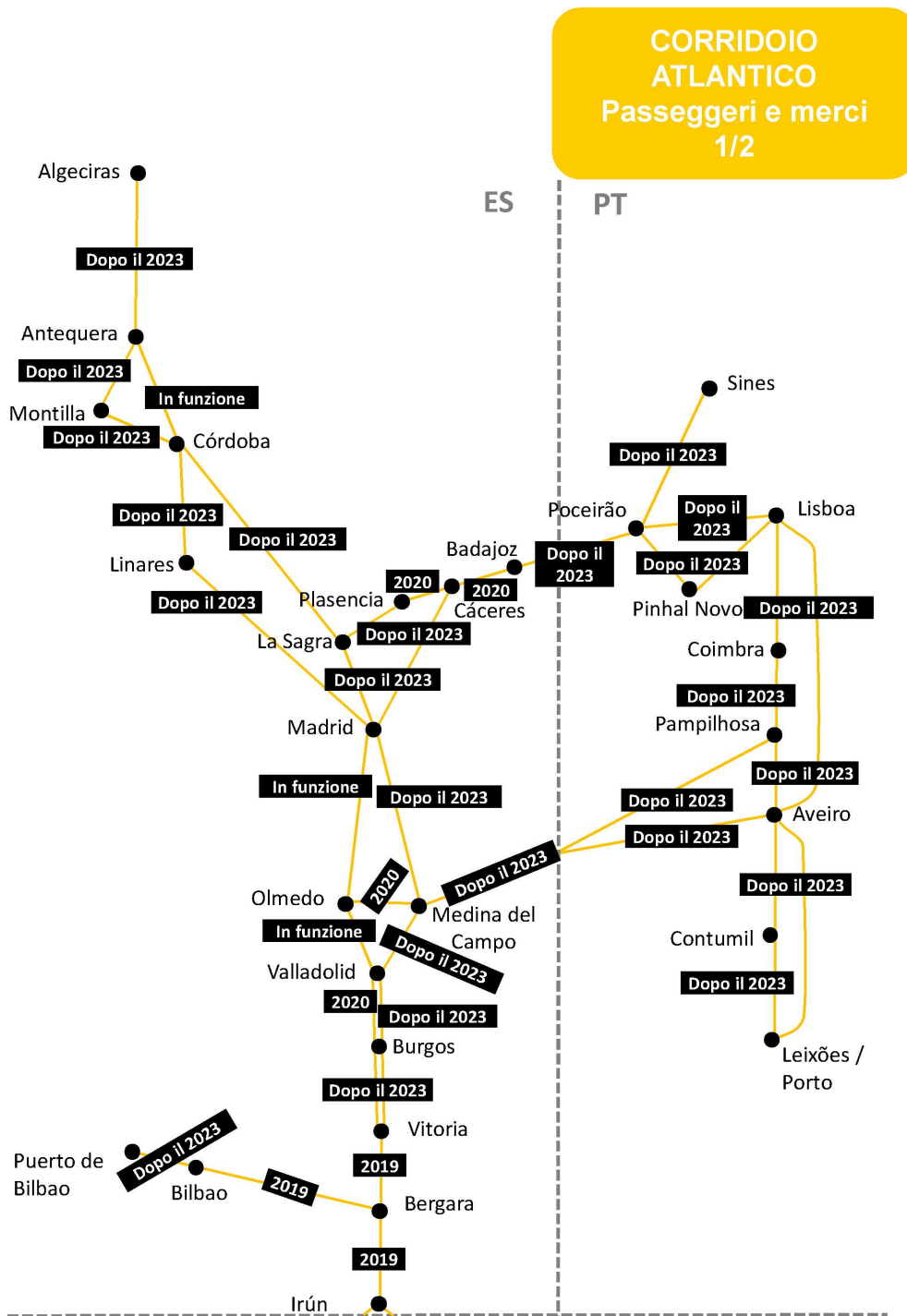


CORRIDOIO RENO – ALPI Passeggeri e merci 2/2

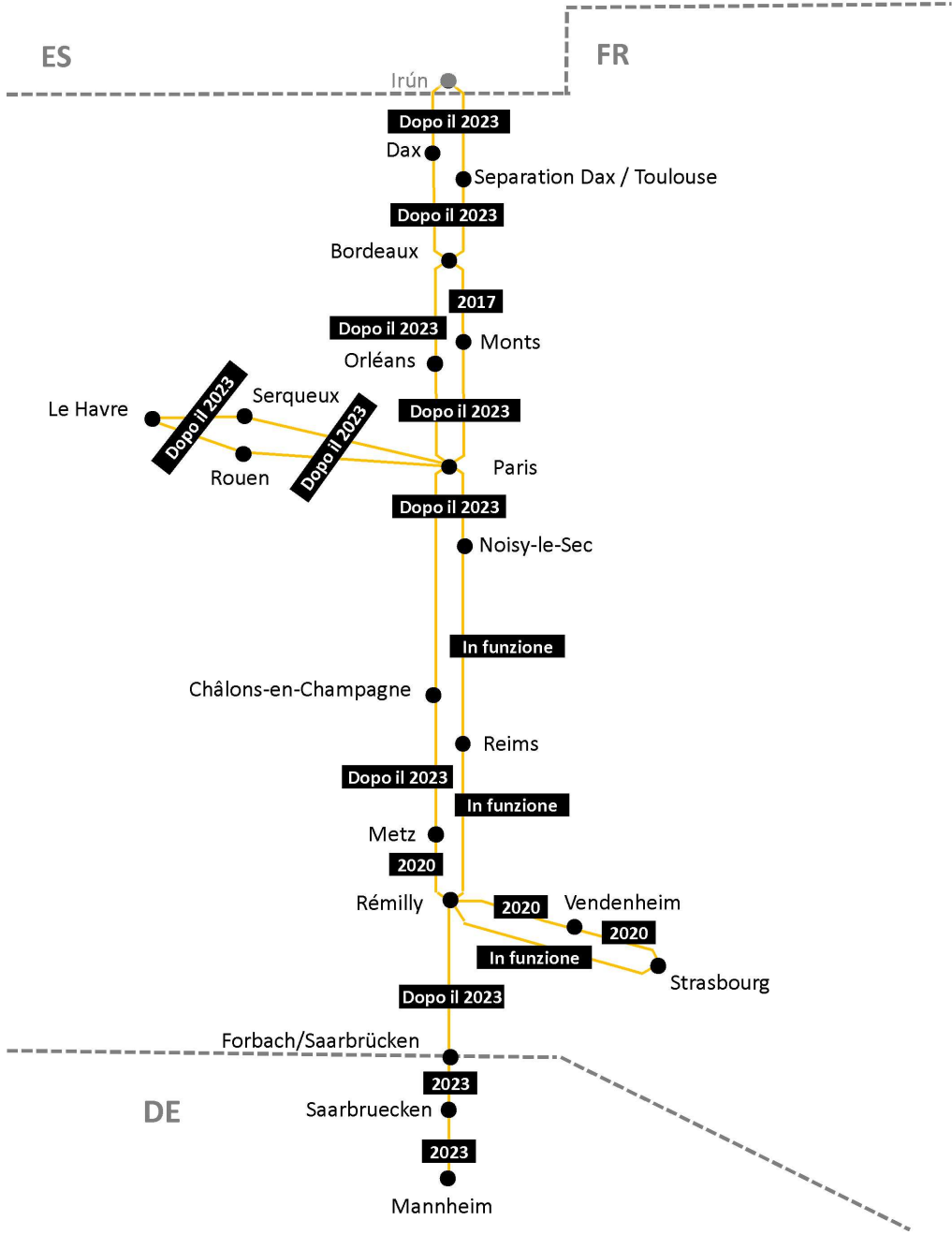


(1) Tra il confine svizzero e Novara la linea alternativa Domodossola-Borgomanero-Novara sarà dotata di ERTMS entro il 2017. La sezione tra Domodossola e Novara situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023 ed entro il 2030.

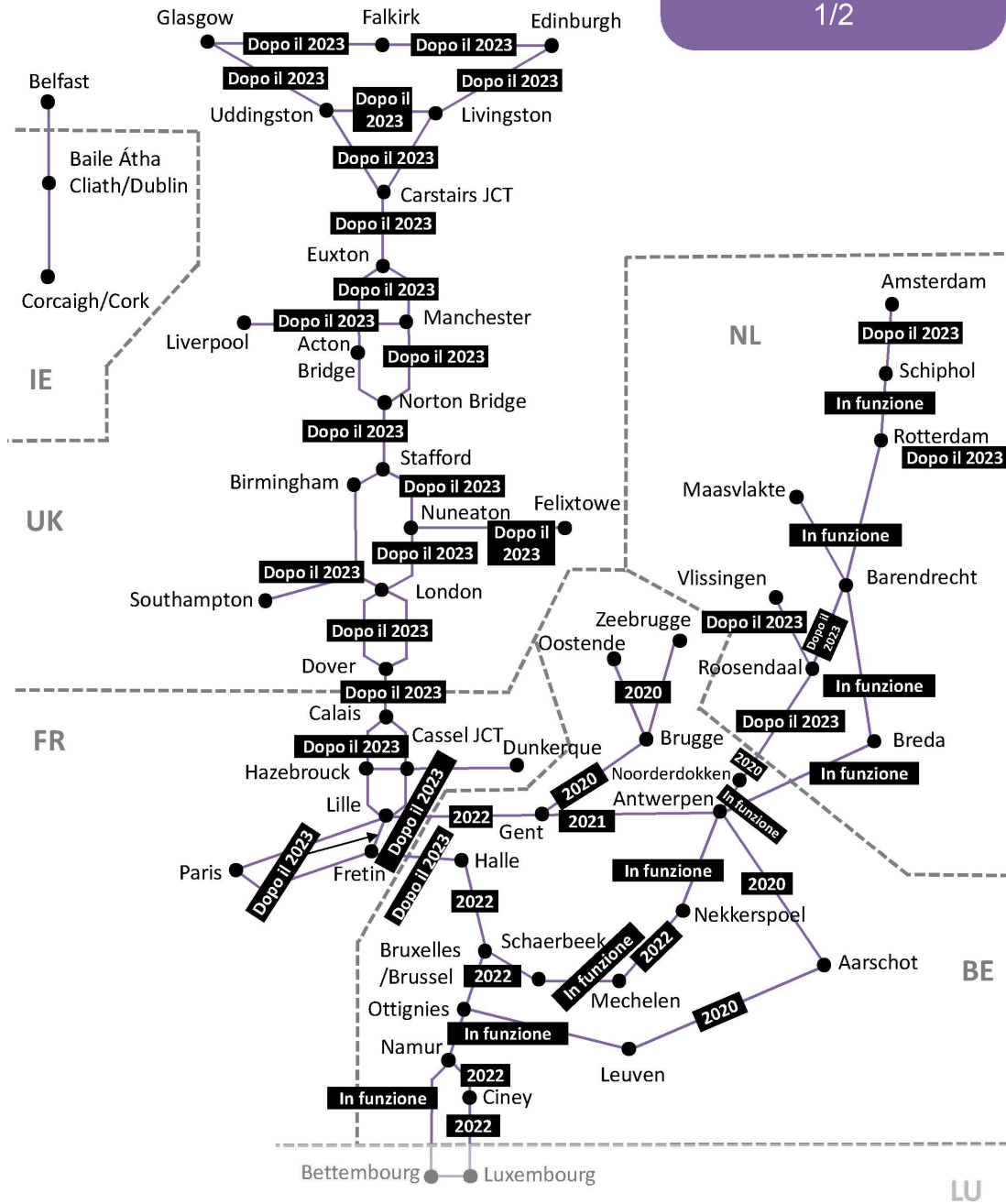
(2) Tra Tortona e Genova la linea alternativa sarà dotata di ERTMS entro il 2020. La sezione tra Tortona e Genova situata nel corridoio della rete centrale sarà dotata di ERTMS dopo il 2023 ed entro il 2030.



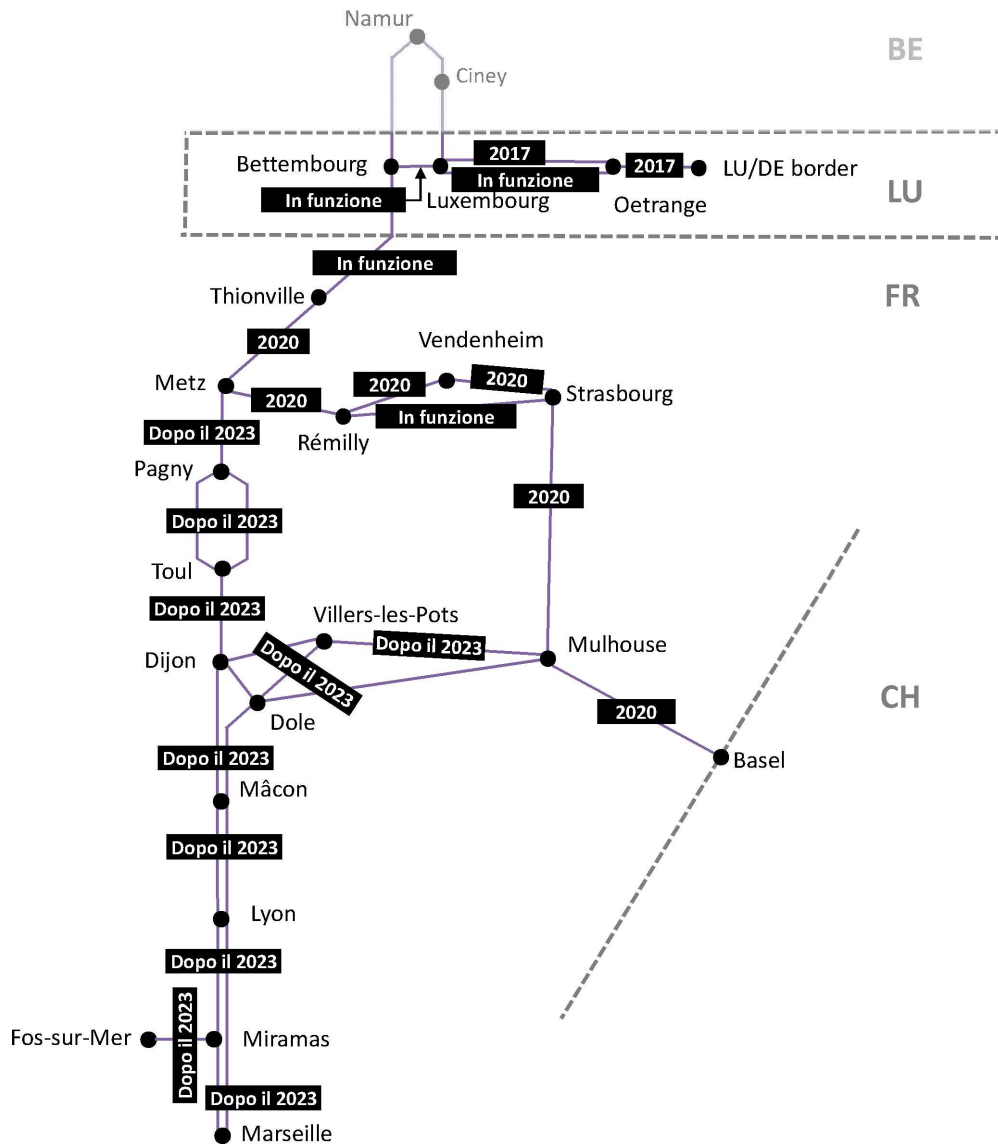
CORRIDOIO ATLANTICO
Passeggeri e merci
 2/2

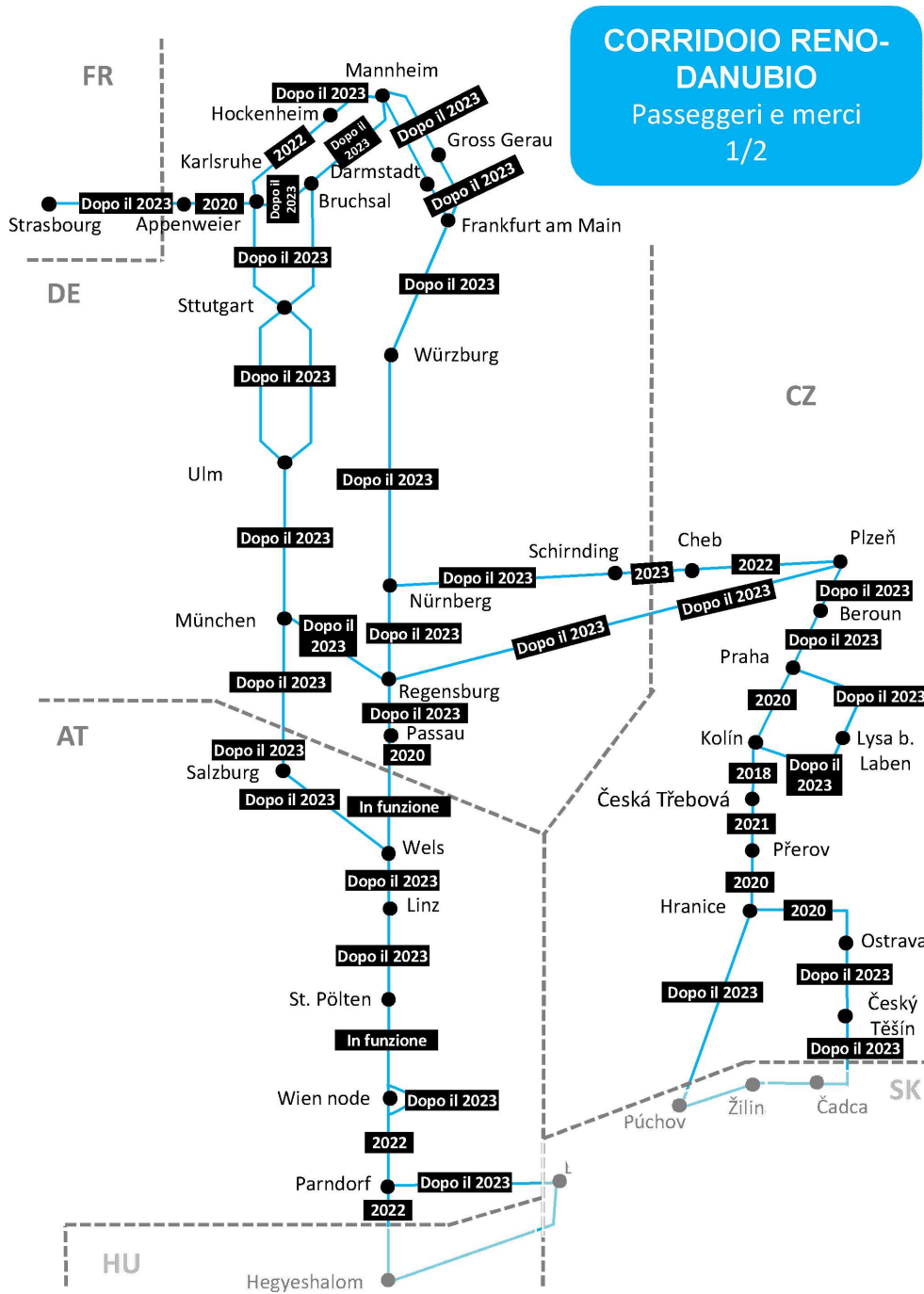


CORRIDOIO MARE DEL NORD – MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
1/2



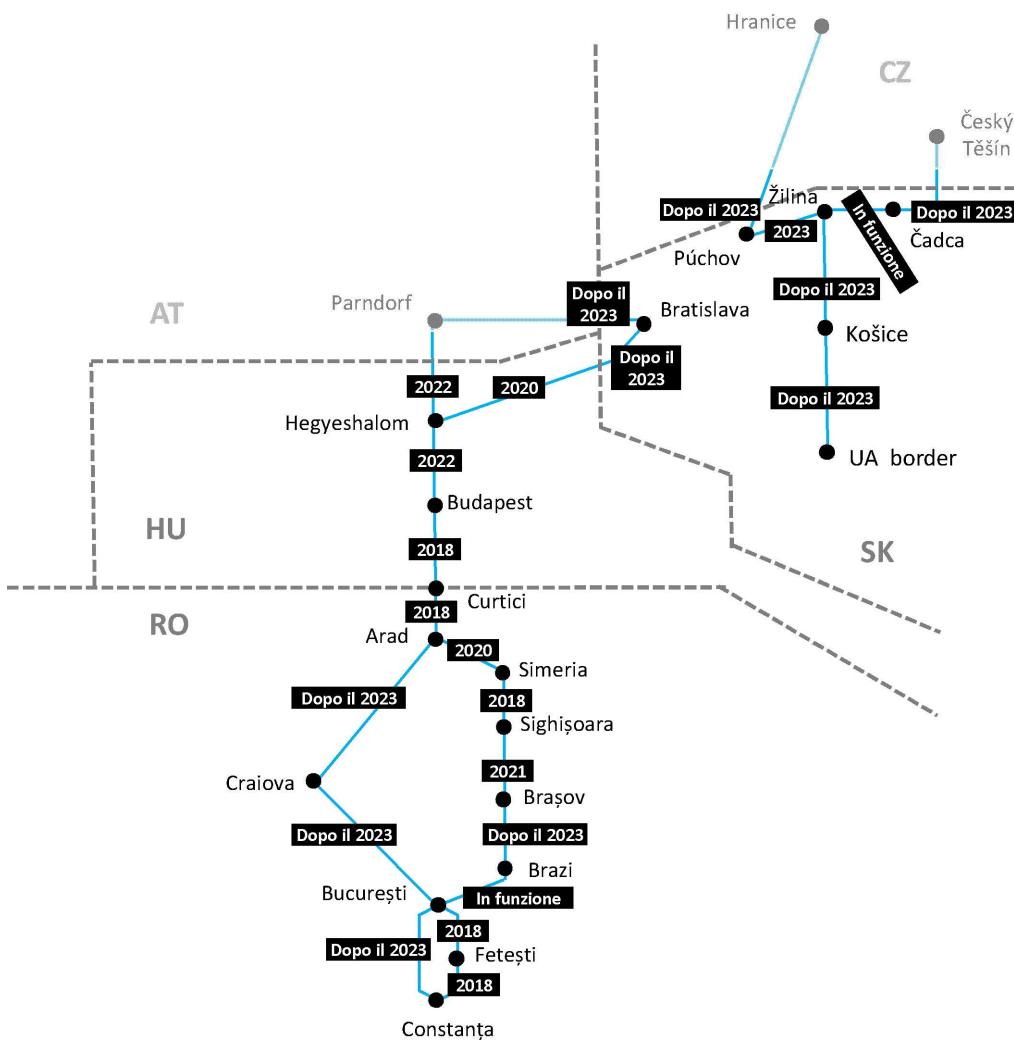
CORRIDOIO MARE DEL NORD – MEDITERRANEO
Passeggeri e merci
2/2





CORRIDOIO RENO-DANUBIO

Passeggeri e merci
2/2



ALLEGATO II

Tavola di concordanza

Decisione 2012/88/UE	Presente regolamento
Allegato III, punto 7.3.1	Articolo 1
Allegato III, punto 7.3.2	Articoli 1 e 2
Allegato III, punto 7.3.2.1	Articolo 2, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.2	Articolo 2, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.4	—
Allegato III, punto 7.3.2.5	Articolo 3, paragrafo 1
Allegato III, punto 7.3.2.6	Articolo 3, paragrafi 2, 3 e 4
Allegato III, punto 7.3.4	Allegato I
Allegato III, punto 7.3.5	Articolo 2, paragrafo 1