



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 luglio 2008 (16.07)  
(OR. en)**

**11842/08**

**TRANS 246  
ENV 453**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea  
Data: 11 luglio 2008  
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante  
Oggetto: Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio  
– Misure antirumore per il parco rotabile esistente

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2008) 432 definitivo.

All.: COM(2008) 432 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.7.2008  
COM(2008) 432 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**Misure antirumore per il parco rotabile esistente**

{SEC(2008) 2203}  
{SEC(2008) 2204}

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Misure antirumore per il parco rotabile esistente

### 1. INTRODUZIONE

#### Il problema della rumorosità del traffico ferroviario

Il rumore è una delle più diffuse minacce alla salute pubblica nei paesi industrializzati e adottare misure di riduzione è quindi necessario non solo perché il rumore è fastidioso, ma anche per attenuare gli effetti negativi sulla salute, quali problemi cardiovascolari e deterioramento cognitivo.

Pur essendo considerato uno dei mezzi di trasporto più ecologici, il trasporto ferroviario contribuisce notevolmente all'inquinamento acustico: circa il 10% della popolazione è esposto a livelli di rumore superiori alla soglia di "disturbo grave"<sup>1</sup>.

In alcune regioni europee la popolazione ha espresso dure critiche in merito alla rumorosità del traffico ferroviario e chiede che vengano intraprese iniziative politiche per ridurla. Se non vengono adottate misure correttive si potrebbe arrivare a restrizioni del traffico ferroviario lungo i principali corridoi ferroviari europei, in particolare per i treni merci, e ne deriverebbero strozzature con gravi ripercussioni negative sull'economia europea. Inoltre, un probabile trasferimento modale dalla ferrovia alla strada su questi corridoi aggraverebbe gli impatti ambientali, in particolare le emissioni di gas a effetto serra, perché le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al trasporto merci ferroviario sono significativamente inferiori rispetto a quelle legate al trasporto su strada. Ciò accadrebbe proprio in un momento in cui la Comunità sta valutando la possibilità di sviluppare una rete ferroviaria a priorità merci<sup>2</sup>.

#### Azioni già intraprese

La Comunità europea ha già agito in merito a questo problema, adottando misure in ambito ambientale e in materia di interoperabilità ferroviaria.

La direttiva 2002/49/CE<sup>3</sup> sul rumore ambientale prevede che vengano elaborate mappe acustiche strategiche (entro giugno 2007) e redatti piani d'azione (entro giugno 2008) per gli assi ferroviari principali e i grandi agglomerati.

Nel 2003 un gruppo di esperti<sup>4</sup> ha stabilito che il rumore di rotolamento dei carri merci è la principale fonte di rumorosità ferroviaria. I freni attualmente in uso (ceppi in ghisa che

---

<sup>1</sup> Agenzia europea dell'ambiente: TERM 2001. Secondo quanto riportato nella pubblicazione, il 30% della popolazione è gravemente disturbato dal rumore stradale.

<sup>2</sup> Comunicazione COM(2007) 608 della Commissione "Verso una rete ferroviaria a priorità merci".

<sup>3</sup> Direttiva 2002/49/CE (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

<sup>4</sup> Gruppo di lavoro della Commissione europea sul rumore ferroviario: *Position Paper on the European strategies and priorities for railway noise abatement*, Bruxelles 2003.  
<http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

frenano la superficie delle ruote) irruvidiscono la superficie delle ruote, causando notevoli vibrazioni delle rotaie e delle ruote stesse. Poiché i treni merci viaggiano spesso di notte, il problema del rumore che producono è ancora più serio.

Gli esperti hanno consigliato di privilegiare misure che affrontino il problema alla fonte (veicoli e rotaie), che risultano più efficaci in termini di costi. Tuttavia, dati recenti<sup>5</sup> indicano che ogni anno in Europa vengono spesi complessivamente 150-200 milioni di euro per la costruzione di barriere antirumore. L'installazione di barriere nei punti di maggiore necessità, ad esempio in aree urbane densamente popolate, può certamente risultare efficace nell'ambito di programmi di abbattimento del rumore. La lunghezza e/o l'altezza delle barriere potrebbero essere ridotte adottando nel contempo misure alla fonte, con conseguenti risparmi significativi.

Per risolvere i problemi all'origine e conseguire l'interoperabilità lungo le linee ferroviarie, nel dicembre 2005 la Commissione ha adottato le specifiche tecniche per l'interoperabilità relativa al rumore ferroviario (STI rumore)<sup>6</sup> che introducono limiti per il materiale rotabile in Unione europea. Tali limiti si applicano a materiale rotabile nuovo e rinnovato, compresi i carri merci, che deve essere dotato di soles a bassa rumorosità che riducono le emissioni acustiche all'incirca del 50%.

### **Necessità di ulteriori azioni a livello europeo**

Vista la durata considerevole del ciclo di vita del materiale rotabile, occorreranno tuttavia diversi anni prima di poter ridurre significativamente le emissioni sonore globali dei treni merci se non verranno introdotte nella normativa esistente ulteriori misure relative al parco veicoli attuale.

Attualmente circa il 50% del trasporto merci ferroviario è internazionale, di conseguenza numerosi carri ferroviari attraversano diverse reti nazionali. Poiché un numero anche ridotto di carri rumorosi ha un effetto significativo e determina impatto acustico, le strategie di riduzione nazionali non possono, da sole, risolvere il problema in maniera adeguata. Approcci nazionali diversi potrebbero inoltre influire negativamente sui corridoi transfrontalieri ed avvantaggiare alcuni operatori rispetto ad altri in termini di concorrenza.

Il rumore ferroviario, pertanto, può essere efficacemente ridotto affiancando alle azioni già intraprese dagli Stati membri un'azione comunitaria di abbattimento del rumore ferroviario.

## **2. OBIETTIVI E PORTATA DELL'AZIONE COMUNITARIA**

L'azione della Comunità mira a ridurre l'esposizione dei cittadini al rumore causato dal traffico ferroviario promovendo la creazione di programmi di riduzione, volti a limitare le emissioni sonore dei treni merci senza minacciare la competitività del trasporto merci su ferrovia, in particolare con misure di adeguamento ("retrofitting") dei carri merci grazie alla tecnologia di frenata a basse emissioni sonore, che risulta essere la soluzione più efficace in termini di costi.

---

<sup>5</sup> UIC: Noise Reduction in European Railway Infrastructure. Status Report 2007.

[http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra\\_en.pdf](http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf).

<sup>6</sup> Decisione 2006/66/CE della Commissione del 23 dicembre 2005 (GU L 37 dell'8.2.2006, pag. 1).

L'adeguamento dovrebbe riguardare teoricamente tutti i carri merci europei con un chilometraggio annuo superiore a 10 000 km e un'aspettativa di vita di almeno 5 anni. Dato l'uso sporadico, i carri con una percorrenza inferiore a 10 000 km l'anno (il 15% della flotta) costituiscono meno del 3% delle prestazioni di trasporto complessive della flotta ferroviaria. Per questo motivo occorre dare priorità all'adeguamento dei carri ad elevata percorrenza annua per ridurre al massimo il rumore sin dalle fasi iniziali dell'azione. Questi due accorgimenti ridurrebbero notevolmente il costo dell'adeguamento senza pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del rumore.

La data limite entro la quale dovrà essere completato l'adeguamento è il 2015. La valutazione d'impatto<sup>7</sup> ha indicato che è possibile adeguare facilmente i carri europei entro tale data, purché vengano utilizzate tecnologie idonee.

Sebbene la valutazione d'impatto fosse concentrata sulla rete con scartamento da 1 435 mm (su queste reti europee a scartamento standard è necessario agire a livello comunitario per via della scarsa efficacia delle misure nazionali), le misure proposte possono essere applicate anche a sistemi a scartamento superiore al normale. È necessario garantirsi la collaborazione con i paesi confinanti ove necessario.

### 3. ADEGUAMENTO: OSTACOLI E VANTAGGI

Negli ultimi 10 anni sono stati messi a punto diversi tipi di soles in materiale composito destinate a sostituire i ceppi tradizionali in ghisa, principale causa della ruvidità delle rotaie e delle ruote. Le nuove soles consentono di ridurre il rumore percepito fino al 50%. L'efficacia delle cosiddette "soles K"<sup>8</sup> è stata dimostrata sui carri nuovi, ma i costi per l'adeguamento dei carri esistenti sono notevoli. Per questo motivo sono attualmente in fase di sviluppo soles di tipo diverso, chiamate "soles LL"<sup>9</sup>, progettate specificamente per l'adeguamento dei carri esistenti. All'inizio del 2008 un tipo di soles K ha ottenuto l'omologazione UIC<sup>10</sup> mentre tre tipi di soles LL hanno ottenuto un'omologazione provvisoria.

---

<sup>7</sup> PriceWaterhouseCoopersAdvisory: *Impact Assessment study on rail noise abatement measures addressing the existing fleet* (Valutazione d'impatto sulle misure per ridurre la rumorosità del traffico ferroviario riguardanti il parco veicoli esistente). Relazione finale, dicembre 2007.

[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm).

<sup>8</sup> Le soles K sono costituite da materiali compositi organici e presentano proprietà frenanti diverse rispetto ai ceppi tradizionali, per questo l'adeguamento richiede delle modifiche al sistema frenante che comportano costi aggiuntivi fino a 10 000 EUR per carro. Tali soles riducono il rumore in maniera molto efficace (fino a 10 dB, pari al 50%) e in generale sembrano non incidere sui costi dei nuovi veicoli.

<sup>9</sup> Le soles LL richiedono solo modifiche minime del sistema frenante e sono progettate per avere caratteristiche di frenata abbastanza simili a quelle in ghisa. Sono realizzate in materiali compositi organici o in metallo agglomerato per sinterizzazione e consentono una riduzione del rumore della stessa portata delle soles K. Nonostante siano in fase di sviluppo dal 1999, per via della complessità della tecnologia all'inizio del 2008 non hanno ancora ottenuto l'omologazione definitiva.

<sup>10</sup> In assenza di specifiche tecniche pertinenti a livello europeo, i freni a ceppi sono omologati dall'UIC, l'*Union Internationale des Chemins de Fer*. L'UIC sottopone i freni a ceppi a prove per verificare la corrispondenza con le proprie specifiche relative a efficienza della frenatura, sicurezza e problematiche relative all'uso (ad esempio rigide condizioni atmosferiche invernali). L'omologazione provvisoria viene concessa quando le prove tecniche sono completate con successo; successivamente possono essere avviate prove in condizioni operative su scala più ampia e, se queste vengono superate, segue l'omologazione definitiva.

La valutazione di impatto indica che fino a 370 000 carri necessitano di adeguamento, circa i 2/3 dei quali sono di proprietà di imprese ferroviarie storiche e un terzo è di proprietà privata (compresi operatori di trasporto combinato e piccole imprese ferroviarie).

Grazie alla tecnologia disponibile attualmente, l'adeguamento comporterebbe costi d'investimento nell'ordine di 200-700 milioni di euro (suole LL) o 1,0-1,8 miliardi di euro (suole K) e spese di manutenzione aggiuntive per 200-400 milioni di euro (dati aggregati fino al 2025, per entrambe le tecnologie).

Il vantaggio principale dell'adeguamento è la riduzione delle emissioni acustiche dei treni merci fino al 50%, quindi un calo del numero di persone particolarmente colpite dal rumore ferroviario di circa 16 milioni di unità. I risultati dell'analisi costi/benefici evidenziano i considerevoli vantaggi netti derivanti dall'adeguamento, all'incirca 3 a 10 rispetto ai costi. Questa valutazione non tiene conto degli importanti benefici connessi all'adeguamento, impossibili da quantificare, come i risparmi conseguenti alla riduzione dei programmi di abbattimento delle emissioni sonore prodotte dalle infrastrutture, la riduzione dei costi di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e l'aumento dell'efficienza nella gestione del parco veicoli.

L'ostacolo principale all'adeguamento del materiale merci su larga scala è finanziario, perché sebbene tale misura sia largamente riconosciuta come la modalità più economica per ridurre in maniera significativa il rumore prodotto dal traffico ferroviario, le parti interessate non dispongono di risorse o incentivi sufficienti per adottarlo.

#### **4. MISURE PER L'ATTUAZIONE E IL SOSTEGNO ALL'ADEGUAMENTO**

Per superare gli ostacoli all'adeguamento la Commissione ha analizzato diverse misure e ha concluso che combinazioni di strumenti politici sono più idonee ed efficaci rispetto a misure individuali (si veda la relazione sulla valutazione d'impatto).

La soluzione che appare maggiormente idonea è una combinazione di diritti differenziati sulla base del rumore per l'accesso alle linee ferroviarie, valori limite per le emissioni acustiche e impegno volontario. I vantaggi principali di questa opzione sono i maggiori benefici in termini di riduzione del rumore (con un rapporto costi/benefici fino a 10), un potenziale abbassamento dei costi rispetto ad altri strumenti come le sovvenzioni dirette e la possibilità di applicazione a carri registrati in diversi Stati membri o perfino al di fuori dell'UE. La differenziazione dei diritti per l'accesso alle linee ferroviarie è uno strumento di mercato che incentiva anche a dare priorità ai carri molto utilizzati. Inoltre, i valori limite per le emissioni acustiche possono contribuire a rendere più efficace la differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie perché le imprese ferroviarie sarebbero maggiormente incentivate ad adeguare i propri carri.

##### **4.1. Introduzione di diritti differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie**

In linea con l'obiettivo volto a calcolare il prezzo effettivo dei trasporti<sup>11</sup> – requisito fondamentale per un'efficace determinazione dei prezzi dei trasporti – l'introduzione di diritti differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie costituisce l'elemento principale dell'insieme di misure volte ad incoraggiare l'adeguamento dei carri.

---

<sup>11</sup> Comunicazione della Commissione "Rendere i trasporti più ecologici".

A livello europeo, la direttiva 2001/14/CE<sup>12</sup> armonizza i principi di imposizione dei diritti. Uno dei principi stabilisce che i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni, incluso il rumore. Qualunque differenziazione dei diritti dovrebbe teoricamente riflettere la portata dell'impatto sull'ambiente. Come incentivo potrebbero essere utilizzati tre diversi modelli base di diritti differenziati:

- un *sistema bonus-malus*, che non incide sui costi, con diritti ridotti per i carri silenziosi e diritti più elevati per quelli rumorosi;
- un *sistema bonus*, costituito da diritti ridotti per consentire l'adeguamento dei carri esistenti con livelli elevati di emissioni acustiche; il gestore dell'infrastruttura riceve una compensazione finanziaria dallo Stato membro;
- un *sistema malus*, costituito da diritti più elevati per i carri rumorosi.

Poiché la direttiva 2001/14/CE non consente un aumento del totale delle entrate (a meno che non vi sia un aumento comparabile anche per i modi di trasporto concorrenti), il *sistema malus* sarebbe attuabile solo applicando un diritto simile al trasporto merci su strada. La proposta direttiva "Eurobollo"<sup>13</sup> introdurrà la tassazione dei costi esterni per il trasporto merci su strada e renderà così possibile, in caso di diritti applicati ad un livello analogo al trasporto su strada, differenziare i diritti di accesso in uno spettro più ampio.

Per quanto riguarda il *sistema bonus*, la valutazione di impatto ha mostrato che occorrerebbe versare ai proprietari gli incentivi economici necessari per modificare i carri nella fase di avvio dei programmi, al fine di limitare il passaggio dal trasporto ferroviario ad altre modalità di trasporto che si avrebbe se il sistema ferroviario dovesse sostenere tutti i costi.

Il *sistema bonus* solleva la questione della compatibilità con le norme sugli aiuti di Stato, per via della compensazione versata dallo Stato per gli sconti sui diritti d'uso dell'infrastruttura. L'applicazione di questo sistema dovrebbe perciò essere soggetta a condizioni chiare e trasparenti, quali:

- dovrebbe essere limitata al periodo di tempo necessario ad avviare l'adeguamento e consentire il recupero dell'investimento iniziale;
- dovrebbe essere concessa a tutti gli utilizzatori in misura eguale e non discriminatoria;
- l'intensità dell'azione dovrebbe essere proporzionata allo scopo, ovvero fornire un incentivo finanziario nella fase di avvio del programma di adeguamento.

Il *sistema bonus* potrebbe costituire un aiuto di Stato e in tal caso dovrà essere notificato alla Commissione come previsto dall'articolo 88, paragrafo 3, del trattato e valutato ai sensi degli orientamenti pertinenti.

---

<sup>12</sup> Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

<sup>13</sup> Proposta di direttiva recante modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture.

Dopo la fase di avvio, che può terminare una volta adeguata la maggior parte dei carri, il *sistema bonus* non sarà più necessario. Un *sistema bonus-malus*, che non incide sui costi, potrebbe invece incoraggiare a portare avanti i programmi di adeguamento e incentivare l'introduzione di tecnologie innovative a bassa emissione acustica che consentano di andare oltre i valori limite TSI attuali.

I diritti per l'accesso alle linee ferroviarie stabiliti in base al rumore fanno riferimento ai singoli carri e ai chilometri percorsi da questi, o dai loro assi, su una data linea. Il bonus dovrebbe essere concesso a tutti i carri non rumorosi (compresi quelli già conformi alle specifiche tecniche per l'interoperabilità) in modo che i proprietari dei carri che investono nel rinnovamento della flotta non siano penalizzati e venga promosso l'uso di carri non rumorosi. Concedere bonus aggiuntivi per le linee ferroviarie in aree sensibili al rumore e/o durante la notte potrebbe inoltre incentivare le imprese ferroviarie ad adeguare la gestione della flotta alle necessità di una data area. Se del caso, le carrozze passeggeri potrebbero essere inserite nei programmi di tariffazione.

Nella valutazione d'impatto è stato individuato un problema pratico relativo ai diritti differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie: l'entità che riceve il bonus non coincide necessariamente con l'entità finanziariamente responsabile dell'adeguamento. Poiché il noleggio di carri può essere considerato un mercato funzionante, si prevede un corrispondente adeguamento delle tariffe di noleggio: i carri silenziosi, che comportano minori costi in termini di diritti per l'accesso alle linee ferroviarie, saranno noleggiati a prezzi più elevati sul mercato grazie ad una maggiore disponibilità a pagare. Tuttavia, un impegno volontario delle parti interessate a garantire la trasparenza dei flussi finanziari correlati all'adeguamento e ai diritti potrebbe contribuire al successo dell'azione.

La differenziazione dei diritti per l'accesso alle linee ferroviarie richiede un sistema di identificazione automatica e un software per il calcolo dei diritti collegati al sistema di identificazione e ai registri di immatricolazione nazionale. Non sono necessarie misurazioni del rumore. L'utilizzo di applicazioni telematiche per il trasporto ferroviario di merci secondo la specifica tecnica d'interoperabilità (STI TAF)<sup>14</sup> pertinente offrirebbe la base tecnica per tale identificazione automatica.

In base al piano europeo di sviluppo strategico messo a punto dal settore ferroviario, tutte le funzioni, comprese quelle relative ai movimenti di singoli carri, saranno attuate entro gennaio 2014. Una percentuale elevata di funzioni sarà peraltro disponibile già prima.

L'introduzione non armonizzata di diritti differenziati sulla base del rumore per l'accesso alle linee ferroviarie a livello nazionale rischierebbe di non essere efficace perché l'incentivo per le imprese ferroviarie potrebbe non essere sufficiente qualora i sistemi venissero introdotti solo da alcuni Stati membri, con tempi contrastanti, e qualora carri di tipo diverso fossero trattati in modo diverso. Anche i costi amministrativi dei regimi non armonizzati sarebbero inutilmente elevati. Questo strumento offre gli incentivi necessari per l'adeguamento, occorre perciò attuarlo simultaneamente, su base obbligatoria e armonizzata, in tutti gli Stati membri interessati. Oltre all'armonizzazione degli elementi principali dei sistemi di tariffazione è necessario istituire un sistema comune per la classificazione dei carri in funzione del rumore.

---

<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 62/2006 del 23 dicembre 2005 (GU L 13 del 18.1.2006, pag. 1).



Per attuare la differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie occorre che il settore ferroviario, gli Stati membri e la Commissione europea agiscano in maniera congiunta.

**Nell'ambito della rifusione della direttiva 2001/14/CE la Commissione proporrà di introdurre disposizioni giuridiche per l'attuazione della differenziazione sulla base del rumore dei diritti di accesso alle linee ferroviarie.**

I gestori delle infrastrutture adegueranno i sistemi di tariffazione conformemente alla normativa comunitaria; essi sono inoltre responsabili dell'installazione dei sistemi di identificazione e degli strumenti informatici necessari. Si prevede che i programmi di adeguamento saranno completati entro la fine del 2015, calcolando un periodo di tre anni per la sostituzione delle suole dei freni.

Per preparare l'attuazione della differenziazione dei diritti, la Commissione avvierà uno studio volto a sviluppare e armonizzare gli elementi più importanti di tali sistemi.

#### **4.2. Seconda fase: introduzione di limiti massimi di emissioni sonore**

I limiti massimi stabiliscono il livello entro il quale devono mantenersi le emissioni sonore medie in un determinato periodo e in un determinato punto della linea. Ad esempio, si potrebbe stabilire che il livello attuale delle emissioni acustiche rappresenta il limite da non superare per evitare l'aumento dell'inquinamento acustico in caso di aumento del trasporto merci su ferrovia. Ai sensi della direttiva 2002/49/CE, gli Stati membri sono competenti per legge a fissare tali limiti per il rumore ambientale.

I limiti massimi di emissioni acustiche lasciano agli operatori del settore il compito di trovare le soluzioni ottimali: per aumentare il numero e/o la velocità dei treni senza superare i limiti fissati le imprese ferroviarie possono usare veicoli con emissioni inferiori; in tal modo i limiti fissati costituiscono un incentivo all'uso di veicoli a bassa rumorosità. I limiti massimi di emissioni acustiche potrebbero essere applicati direttamente ai "punti caldi" della rete europea così come alle fasce serali o notturne più sensibili. Questo strumento comprende anche misure correlate alle infrastrutture e consente un approccio globale alla riduzione del rumore dovuto al traffico ferroviario.

**Per mantenere la riduzione del rumore ottenuta grazie all'adeguamento, la Commissione europea raccomanda agli Stati membri di introdurre limiti massimi per le emissioni acustiche per le principali linee ferroviarie, in una fase successiva al completamento dei programmi iniziali di adeguamento.** Prima di introdurre questo strumento, tuttavia, è opportuno condurre analisi costi/benefici prendendo in considerazione la riduzione del rumore già ottenuta grazie all'adeguamento dei carri e ad altre misure.

#### **4.3. Impegno volontario da parte del settore ferroviario**

L'impegno volontario concomitante può garantire l'efficacia della differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie e contribuire ad attuarla più rapidamente, anche prima dell'entrata in vigore delle disposizioni di legge.

L'impegno volontario da parte delle imprese ferroviarie a trasmettere i bonus ricevuti dai gestori delle infrastrutture ai proprietari dei carri (qualora non utilizzino carri di loro proprietà) favorirà i meccanismi di mercato destinati a garantire che il bonus possa essere utilizzato per finanziare i costi dell'adeguamento.

Inoltre, l'impegno volontario da parte del settore a istituire e applicare programmi individuali di adeguamento quanto prima possibile consentirebbe un migliore coordinamento delle attività individuali e aumenterebbe la visibilità dell'azione.

Per ridurre il traffico prodotto dal trasporto ferroviario nel più breve tempo possibile, in aggiunta alle iniziative legislative **la Commissione raccomanda un'attuazione volontaria della differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie** (come indicato nel paragrafo 4.1). I sistemi volontari introdotti dai "pionieri" dovranno essere coordinati a livello europeo e a tale scopo la Commissione potrebbe pubblicare degli orientamenti e istituire gruppi di esperti.

**La Commissione europea esorta il settore ferroviario a concludere quanto prima accordi volontari di questo tipo.**

#### **4.4. Riduzione dei costi dell'adeguamento**

Si ritiene che i costi significativi per gli investimenti e la manodopera aggiuntiva rappresentino l'ostacolo principale all'adeguamento. Tuttavia, gli esempi di adeguamento dei carri merci con soles in materiali compositi (non omologati UIC) in Portogallo e Regno Unito hanno dimostrato che è possibile effettuare l'adeguamento senza incidere sui costi.

La tecnologia disponibile oggi non può ovviamente essere considerata sufficiente per attuare l'adeguamento su scala europea. **La Commissione esorta pertanto il settore a sviluppare ulteriormente la tecnologia delle soles in materiali compositi in stretta collaborazione con le imprese ferroviarie e i proprietari dei carri, al fine di ridurre i costi in misura significativa. La Commissione continuerà a sostenere la ricerca nel settore e i progetti dimostrativi nell'ambito dei programmi esistenti, come il 7° PQ e LIFE+.**

Durante la consultazione pubblica è nuovamente emersa la necessità di chiarire, valutare ed accelerare le procedure di omologazione per le soles in materiali compositi, una misura di accompagnamento che può consentire di ridurre i costi di adeguamento. **Pertanto la Commissione, in stretta collaborazione con l'Agenzia ferroviaria europea, esaminerà il processo di autorizzazione attualmente in uso al fine di renderlo più efficace, trasparente e rapido.**

#### **4.5. Monitoraggio dell'adeguamento e dei suoi impatti**

Sarebbe opportuno utilizzare l'esercizio di mappatura del rumore previsto dalla direttiva 2002/49/CE e i dati trasmessi dagli Stati membri alla Commissione per valutare il successo dei programmi di adeguamento: considerando come scenario di riferimento le mappe del 2007, l'efficacia dei programmi di adeguamento sarà monitorata e potrà essere valutata la necessità di fissare dei limiti massimi per le emissioni.

Si consiglia agli Stati membri di valutare la necessità di introdurre programmi di adeguamento incentivati dalla differenziazione dei diritti per l'accesso alle linee ferroviarie nell'ambito dei piani per la riduzione del rumore previsti dalla direttiva 2002/49/CE.

Oltre a ciò, la Commissione seguirà da vicino i progressi nell'attuazione delle misure proposte e nell'adeguamento. **Entro al massimo tre anni dall'adozione della comunicazione, la Commissione pubblicherà una relazione sulle azioni adottate dal settore ferroviario.**

#### 4.6. Istituzione di gruppi di esperti

Poiché l'attuazione di diritti differenziati in base al rumore per l'accesso alle linee ferroviarie richiede la soluzione e l'armonizzazione di diversi aspetti tecnici, **la Commissione istituirà adeguati gruppi di lavoro di esperti** e garantirà che questi collaborino per fornirle assistenza nell'elaborazione di documenti di orientamento. I settori di cui i gruppi di esperti dovranno occuparsi comprendono lo sviluppo di sistemi di classificazione dei carri, l'elaborazione di sistemi di identificazione, l'armonizzazione dei sistemi di tariffazione in base al rumore e il monitoraggio dei progressi e degli impatti dell'adeguamento.

### 5. ALTRE MISURE DI RIDUZIONE DEL RUMORE CAUSATO DAL TRASPORTO FERROVIARIO

La presente iniziativa riguarda una misura specifica per la riduzione del rumore ferroviario: l'adeguamento dei carri merci con l'installazione di soles a bassa rumorosità. Sebbene la misura sia generalmente considerata molto efficace, non è sufficiente a risolvere tutti i problemi di rumorosità dovuta al trasporto ferroviario in Europa.

La Commissione valuterà pertanto altre misure che non rientrano nel campo di applicazione della presente iniziativa, che saranno oggetto di discussione con esperti, con gli Stati membri e con le parti in causa e, se opportuno, saranno attuate, quali ad esempio:

- come indicato da alcuni esperti<sup>4</sup>, misure correlate alle infrastrutture (ad es. molatura delle rotaie, uso di smorzatori) e ulteriori azioni sono importanti per completare le misure relative al materiale rotabile ("ruote lisce su rotaie lisce"). La Commissione incoraggia gli Stati membri e il settore ferroviario ad attuarle in parallelo;
- si ritiene necessario rivedere regolarmente la STI relativa alle emissioni sonore per tenere conto del progresso tecnologico, poiché, oltre alle soles in materiali compositi, sono state messe a punto altre tecnologie a basso rumore per il materiale rotabile adibito al trasporto merci;
- possono inoltre essere concessi aiuti di Stato per l'interoperabilità<sup>15</sup> purché contribuiscano ad eliminare le barriere tecniche nel mercato europeo dei servizi ferroviari. In questi casi, i costi ammissibili coprono tutti gli investimenti relativi alla riduzione del rumore sia nelle infrastrutture ferroviarie sia nel materiale rotabile. In alternativa, possono essere utilizzati aiuti di Stato per l'ambiente<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, adottate dalla Commissione europea il 30 aprile 2008.

<sup>16</sup> Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente, GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.