



**2019/2191(INI)**

24.2.2021

# **PROYECTO DE INFORME**

sobre la seguridad y señalización ferroviaria: evaluación de la situación actual de implantación del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS)  
(2019/2191(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Izaskun Bilbao Barandica

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	8
ANEXO .....	10

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sobre la seguridad y señalización ferroviaria: evaluación de la situación actual de implantación del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) (2019/2191(INI))

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la Directiva 2016/797 (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea<sup>1</sup>,
  - Visto el Reglamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, y en particular su artículo 47, apartado 2<sup>2</sup>,
  - Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario<sup>3</sup>,
  - Visto el Pacto Verde Europeo,
  - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo al futuro»,
  - Visto el séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo,
  - Vista la Decisión (UE) 2020/2228 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de diciembre de 2020, relativa a un Año Europeo del Patrimonio Cultural (2021),
  - Vista su Resolución, de 9 de junio de 2016, sobre la competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario<sup>4</sup>,
  - Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0000/2021),
- A. Considerando que el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) es la norma europea para la protección automática de trenes que permite un sistema ferroviario interoperable en Europa;
- B. Considerando que se han aprobado importantes medidas legislativas, incluida la aprobación, en junio de 2016, del cuarto paquete ferroviario que regula cuestiones de

---

<sup>1</sup> DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

<sup>2</sup> DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

<sup>3</sup> DO L 3 de 6.1.2017, p. 6.

<sup>4</sup> DO C 86 de 6.3.2018, p. 140.

gobernanza ferroviaria y refuerza el papel de la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo, la «Agencia»);

- C. Considerando que en enero de 2017 se adoptó un nuevo Plan de Despliegue Europeo del ERTMS, en el que se establece el calendario para el despliegue del ERTMS en los corredores de la red básica;
- D. Considerando que la Comisión también publicó un plan de acción del ERTMS<sup>5</sup>, en el que se señalaban medidas para abordar los obstáculos a la aplicación y la interoperabilidad del ERTMS y se proponía un sistema objetivo de aproximadamente un tercio de los corredores de la red básica para 2023;
- E. Considerando que, durante el período 2014-2020, el presupuesto de la Unión apoyó el despliegue del ERTMS con un presupuesto total estimado de 2 700 millones EUR, de los cuales 850 millones EUR procedían del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y 1 900 millones EUR de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y Fondo de Cohesión) en las regiones subvencionables;
  - 1. Subraya que el ferrocarril es uno de los modos de transporte más sostenibles y eficientes desde el punto de vista energético, y que todavía no está aprovechando todo su potencial, a pesar de la evolución positiva del sector, como el constante aumento del volumen de pasajeros y de los volúmenes de mercancías por ferrocarril, a pesar de que estos han sido desiguales en los últimos años;
  - 2. Señala que el Pacto Verde Europeo pide un importante cambio modal hacia el ferrocarril y que la nueva Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece el marco para duplicar el tráfico ferroviario de alta velocidad de aquí a 2030 y el transporte de mercancías por ferrocarril de aquí a 2050;
  - 3. Subraya que el ERTMS se ha convertido en una norma mundial para el control y la comunicación ferroviaria y se ha desplegado en casi 50 países de todo el mundo; pide la creación de un sistema europeo normalizado de gestión del tráfico, y considera que debe desarrollarse rápidamente una norma europea antes de imponer a la Unión una norma mundial de gestión del tráfico ferroviario;
  - 4. Acoge con satisfacción el trabajo de la Comisión para establecer un marco de arquitectura de control-mando y señalización para garantizar que el ferrocarril aproveche plenamente la oportunidad de digitalización que supone el ERTMS;

### ***Gobernanza***

- 5. Se congratula de las nuevas tareas encomendadas a la Agencia en el marco del cuarto paquete ferroviario, reconoce el papel destacado de la Agencia como ventanilla única que garantiza la coherencia en el desarrollo del ERTMS interoperable, y celebra que el despliegue del ERTMS se ajuste a las especificaciones en vigor y que los programas europeos de investigación e innovación relacionados con el ERTMS se coordinen con el

---

<sup>5</sup> «Delivering an effective and interoperable European Traffic Management System (ERTMS) - the way ahead» (Creación de un sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario), SWD (2017) 0375.

desarrollo de las especificaciones técnicas del ERTMS;

6. Considera que debe dotarse a la Agencia de los recursos financieros y competencias adecuados para superar los retos que persisten en materia de despliegue y funcionamiento del ERTMS (armonización de las normas y requisitos operativos, mantenimiento y cambio de especificaciones, procedimientos de contratación pública, etc.);
7. Destaca el papel del coordinador del ERTMS en la definición de las líneas y los corredores que, con carácter prioritario, deben estar equipados con el ERTMS, y de garantizar su despliegue de la manera más rentable, en estrecha cooperación con las partes interesadas;
8. Subraya que la única vía para superar la situación actual de falta de armonización es la adopción de un enfoque en relación con el despliegue del ERTMS coordinado entre todos los Estados miembros y liderado por el coordinador del ERTMS;
9. Estima necesario un marco normativo para la digitalización del sistema ferroviario, y acoge con satisfacción la contribución de la Empresa Común Shift2Rail (Empresa Común S2R); apoya firmemente su nueva iniciativa sucesora, el pilar del sistema, que coordina la evolución del sistema, los nuevos avances tecnológicos, los planes de migración, la industrialización y el despliegue, en particular para el ERTMS, con vistas a contribuir a una colaboración más eficiente y a un mejor uso de los escasos recursos;

### ***Interoperabilidad y despliegue***

10. Lamenta que, en comparación con los objetivos fijados, a finales de 2020 solo alrededor del 13 % de los corredores de la red básica utilizaron el ERTMS y que en la mayoría de los corredores el despliegue del ERTMS osciló entre el 7 % y el 28 %;
11. Considera que es necesario multiplicar por diez el ritmo de despliegue del ERTMS para lograr la transición digital del sistema ferroviario europeo y para que el ERTMS se despliegue en la red básica antes de 2030 y en la red global antes de 2040; pide a la Comisión, a este respecto, que mantenga y refuerce el carácter vinculante de los objetivos en sus revisiones de las orientaciones del Programa de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), los planes de despliegue europeo del ERTMS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la arquitectura de control-mando y señalización;
12. Señala que en la actualidad todavía existen aproximadamente 30 sistemas nacionales de señalización diferentes; destaca que los sistemas de clase B son un obstáculo para el despliegue del ERTMS y para las operaciones transfronterizas del tráfico ferroviario en la red europea, ya que requieren una autorización de seguridad más costosa y difícil para los operadores y constituyen un obstáculo a la competitividad del transporte ferroviario;
13. Destaca que el proceso de supresión de la clase B se está desarrollando a un ritmo lento, que solo unos pocos Estados miembros mencionaron una fecha de desmantelamiento en su plan nacional de implementación del ERTMS y que, en la actualidad, no existe ninguna obligación jurídica a escala de la Unión para prescindir de los sistemas de clase B, ni tampoco un calendario;

14. Pide a la Comisión que presente una estrategia de supresión de los sistemas de clase B con plazos normativos a escala de la Unión; estima que la eficacia de esta estrategia depende de la participación de las partes interesadas;
15. Pide, asimismo, a la Comisión que introduzca una disposición reglamentaria para garantizar que los programas indicativos nacionales del ERTMS se ajusten jurídicamente a los objetivos vinculantes de despliegue del ERTMS establecidos en la legislación de la Unión;
16. Señala que las normas nacionales actuales y la falta de armonización de los requisitos operativos (como las normas de ingeniería), que pueden diferir a lo largo de la red, afectan a la interoperabilidad y obstaculizan el funcionamiento sin fisuras de la red ferroviaria europea;
17. Lamenta que, en los cinco años transcurridos hasta mediados de 2019, casi el 80 % de los vehículos nuevos introducidos en Europa fueran objeto de una excepción o estuvieran exentos del requisito de instalar el ERTMS;
18. Hace hincapié en que el calendario de los procesos de autorización de los proyectos de readaptación sigue siendo diferente debido a las divergencias en las evaluaciones de las agencias de seguridad nacionales en lo relativo a la necesidad de volver a autorizar determinadas modificaciones; solicita a la Comisión que vele por que los procedimientos de autorización que siguen los procesos tipo de autorización se racionalicen mediante operaciones de control aceleradas;
19. Subraya que los prototipos son uno de los principales obstáculos para la adaptación conjunta debido a la complejidad, el coste y el tiempo que exige su desarrollo; señala, además, el posible riesgo actual de que el mismo prototipo de proyecto reciba financiación de múltiples fuentes de la Unión; pide la creación de una plataforma de la Unión para el desarrollo de prototipos, con el fin de favorecer las grandes economías de escala, la armonización y la competitividad, así como la creación de un registro transparente de soluciones ya financiadas;
20. Subraya las actuales ineficiencias en la contratación pública para el despliegue del ERTMS; pide a la Comisión que colabore con la Agencia para establecer un modelo común de licitación de la Unión para la contratación pública, sobre la base de la idea acordada por el sector en 2018, y que aborde en una propuesta legislativa todos los aspectos técnicos para garantizar el éxito de la contratación pública (por ejemplo, las cláusulas de mantenimiento);
21. Pide a la Comisión que presente una propuesta legislativa relativa a una estrategia industrial del ERTMS en el marco del nuevo modelo de industria para Europa, que aborde la capacidad industrial insuficiente, la falta de talleres de readaptación y de un presupuesto estable y previsible, así como la escasez de personal cualificado;
22. Pide la Comisión y a los Estados miembros que impulsen, en el marco del Pacto Verde, la formación profesional dual en relación con los nuevos puestos de trabajo creados por la digitalización y la innovación en el ámbito de los nuevos retos generados por el despliegue del ERTMS;

### *Financiación*

23. Recuerda que se encuentra disponible apoyo financiero de la Unión para las inversiones en el ERTMS tanto en las vías como a bordo, pero que solo puede cubrir una cantidad limitada del coste total del despliegue, y que la mayor parte de la inversión queda a cargo de los distintos administradores de las infraestructuras y de las empresas ferroviarias;
24. Recuerda que los fondos de la Unión son insuficientes para cubrir todas las necesidades previstas y, pide, por consiguiente, a la Comisión y a los Estados miembros que cooperen estrechamente para seguir reforzando el atractivo de las inversiones en el ERTMS y garantizar la seguridad jurídica a los inversores privados;
25. Pide a los Estados miembros que garanticen sinergias en el marco de todos los instrumentos financieros europeos, como el MCE y su mecanismo de financiación mixta, los Fondos de Cohesión, InvestEU, y el acceso a Next Generation EU, haciendo del ERTMS una de sus principales prioridades en sus planes de recuperación y resiliencia;
  - 
  - ◦
26. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) es un único sistema europeo de señalización y control de la velocidad puesto en marcha a principios de la década de 1990 con el objetivo de garantizar la interoperabilidad entre los sistemas ferroviarios nacionales, reducir los costes de adquisición y mantenimiento de los sistemas de señalización y aumentar la velocidad de los trenes, la capacidad de infraestructura y el grado de seguridad en el transporte ferroviario.

A pesar de las iniciativas subsiguientes y de la legislación nacional y europea adoptada para fomentar el despliegue y la interoperabilidad del ERTMS, como el programa de la red transeuropea de transporte (RTE-T), el Reglamento sobre el corredor de la red básica, los planes de despliegue europeo, los planes nacionales de ejecución o los memorandos de acuerdo, el despliegue sigue siendo lento y desigual y no se ha alcanzado la interoperabilidad plena.

Sin embargo, el pleno despliegue del ERTMS reviste más importancia que nunca para que el sector ferroviario pueda cumplir los ambiciosos objetivos del Pacto Verde Europeo y los hitos fijados por la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente para 2030 y 2050.

La ponente considera que el presente informe constituye una oportunidad para ofrecer una visión más actualizada de la situación y, en particular, para abordar los retos más importantes del despliegue del ERTMS, al tiempo que formula algunas recomendaciones concretas.

Con vistas a la elaboración del informe, la ponente, en presencia de los ponentes alternativos, organizó también una sesión de reflexión que reunió a representantes de todo el sector ferroviario (véanse los anexos): instituciones de la Unión, gestores de infraestructuras ferroviarias, empresas ferroviarias, la industria y la empresa común. El objetivo de la reunión consistió en recabar las opiniones de las partes interesadas sobre los principales retos relacionados con la interoperabilidad, el despliegue y la financiación del ERTMS.

### *Retos y recomendaciones*

Durante dicha sesión, los participantes expresaron con firmeza la necesidad de un enfoque global coordinado y estratégico en relación con el despliegue del ERTMS y del camino que cabe seguir. A este respecto, la ponente reconoce el papel de la Agencia Ferroviaria Europea (la «Agencia»), del coordinador europeo para el ERTMS y de la Empresa Común Shift2Rail y recomienda aumentar los recursos financieros y las competencias de la Agencia para superar los retos actuales en relación con el despliegue y el funcionamiento del ERTMS.

Con vistas a alcanzar la transición digital y climática, la ponente hace hincapié en la necesidad de acelerar el ritmo del despliegue para respetar el plazo para desplegar el ERTMS en la red básica antes de 2030 y propone llevar a cabo el despliegue en toda la red global antes de 2040.

La ponente también formula varias recomendaciones para superar los principales retos que se han constatado en el despliegue del ERTMS, en particular:



- la elaboración de una **estrategia europea de supresión** de los sistemas nacionales (clase B) con plazos reglamentarios establecidos a escala de la Unión para hacer frente a la lenta migración de los sistemas de clase B al ERTMS;
- la introducción de una disposición reglamentaria para garantizar que los **planes nacionales de ejecución del ERTMS se ajusten jurídicamente a los objetivos vinculantes de despliegue del ERTMS**, establecidos a escala de la Unión, para hacer cumplir la clausura;
- la **armonización en mayor medida de los requisitos operativos** para superar el obstáculo que las normas técnicas nacionales existentes suponen para la interoperabilidad;
- la prohibición de la concesión a los vehículos nuevos introducidos en Europa de cualquier tipo de excepción o exención de la obligación de instalar el ERTMS;
- la **continuación de la racionalización de los procedimientos de autorización**, en particular de las renovaciones de las autorizaciones para evitar retrasos y costes elevados;
- la creación de una plataforma única de la Unión para el desarrollo de prototipos, ya que representan los principales cuellos de botella para la readaptación a bordo, y establecimiento de un **registro transparente** de soluciones prototipo ya financiadas, a fin de evitar la financiación múltiple por parte de la Unión;
- la garantía de **interfaces normalizadas** para introducir nuevas funciones (puntos de inflexión) como el nivel 3, la operación automática de trenes (ATO, por sus siglas en inglés) o el posicionamiento por satélite;
- el establecimiento de un **modelo común de licitación de la Unión para la contratación pública** a fin de superar las actuales ineficiencias de la contratación;
- la solicitud de una propuesta legislativa para una **estrategia industrial del ERTMS** que aborde la capacidad industrial insuficiente, la falta de talleres de readaptación y de un presupuesto estable y predecible, así como la escasez de personal cualificado.

La ponente recuerda, asimismo, la existencia de financiación específica de la Unión destinada al ERTMS, al tiempo que señala que resulta insuficiente para cubrir todas las necesidades previstas. Por lo tanto, recomienda, sobre la base del modelo económico del ERTMS, seguir aumentando el atractivo y la seguridad jurídica de las inversiones en el ERTMS. Por otra parte, la ponente considera que los Estados miembros deben hacer del ERTMS una de sus principales prioridades en sus planes de recuperación y resiliencia.

Por último, la ponente considera que el éxito del despliegue del ERTMS dependerá de la coherencia de la legislación futura y revisada de la Unión y de la determinación de las instituciones de la Unión y los Estados miembros en relación con su aplicación.

## ANEXO

3 February 2021

### Brainstorming Session

*“ERTMS: state of play and recommendations”*

Zoom

*Note: EN and ES interpretation available.*

#### QUESTIONNAIRE :

- 15:00-15:10**    **Introductory statement by the EP Rapporteur on ERTMS Izaskun Bilbao Barandica**
- 
- 15:10-15:45**    **Interoperability:**
- *What do you consider as the main pending interoperability issues?*
  - *Do the different ERA and NSAs authorization processes constitute a barrier to interoperability? Should we be more ambitious and shape ERA as one stop shop for all authorizations?*
  - *Are ERTMS Baseline 3 and Baseline 2 truly interoperable? How can we make sure that future ERTMS versions will be compatible? How could we manage the transition?*
  - *Is the EU Action document, “ERTMS, the way ahead” based on realistic assumptions and are the tasks set out there successfully implemented? What aspects should be changed or which targets should be readdressed?*
- Roundtable discussion
- 15:45-16:20**    **Deployment:**
- *Is a precise deadline for Member States decommissioning Class B systems needed? If not, why not, and, if yes, how should this process be conducted?*
  - *Do you agree with the EC business case that investments should be prioritized on on-board systems?*
  - *How can we create more trust between private undertakings and operators and public authorities?*
  - *Is there a difference in deployment for the passengers and the freight sector?*
  - *Would it be easier to renew the fleet instead of retrofit it? Should we have a European Strategy for the rolling stock?*
  - *What main game changers can have the biggest uptake potential and have a significant impact on ERTMS deployment?*
  - *Should we have a European Standardized Traffic Management system? And if so, how to achieve it?*
- Roundtable discussion
- 16:20-16:55**    **Funding:**
- *Is EU and Member States funding for ERTMS deployment sufficient and well targeted?*
  - *Would you envisage a MFF also at the level of Member States to finance ERTMS?*

- Which financial instruments are mostly used to support ERTMS (e.g. national, CEF, CEF Blending Facility, ESIF)? Which financial instruments should be enhanced at EU level?
  - Which ERTMS related investments are more attractive to the private financial sector?
  - How to avoid funding the same prototype several times?
- Roundtable discussion

**16:55-17:00 Closing remarks by the EP Rapporteur on ERTMS Izaskun Bilbao Barandica**

3 February 2021 <b>Brainstorming Session</b> <i>“ERTMS: state of play and recommendations”</i> <b>LIST OF PARTICIPANTS</b>	
<b>Organisation</b>	<b>Name</b>
DG MOVE	Elisabeth Werner Keir Fitch Ian Conlon
ERTMS Coordinator	Matthias Ruete Marcin Wojcik
<b>Stakeholders</b>	
ADIF	Álvaro Mascaraque
Alstom	Nicolas Erb
Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)	Alberto Mazzola Ilja Lorenzo Volpi
Deutsche Bahn	Johann Metzner
EIB	Ville Saarinen
ERA	Josef Doppelbauer
European Rail Infrastructure Managers (EIM)	Monika Heiming Javier Moreno Bardo Schettini
Ferrovie dello Stato	Gregorio Leonelli Ugo Totori
Shift2Rail	Carlo Borghini
SNCF	Cedric Verdeaux
UNIFE	Jean Philippe Peuziat Jonathan Cutuli Jon Alzate CAF Signalling

