

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/1730 DELLA COMMISSIONE

del 28 settembre 2021

sull'uso armonizzato delle bande di frequenze accoppiate 874,4-880,0 MHz e 919,4-925,0 MHz e della banda di frequenze non accoppiata 1 900-1 910 MHz per la radio mobile ferroviaria

[notificata con il numero C(2021) 6862]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (Decisione spettro radio) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il sistema di radiocomunicazione attualmente in uso per le operazioni ferroviarie, ossia il sistema globale di comunicazione mobile – ferrovie (*Global System for Mobile Communications – Rail*, GSM-R), è basato su specifiche che sono state definite vent'anni fa e, a causa dell'obsolescenza tecnologica, è improbabile che godrà a lungo del supporto industriale dopo il 2030. Il futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (*Future Railway Mobile Communication System*, FRMCS) succederà al GSM-R come uno degli elementi essenziali del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Railway Traffic Management System*, ERTMS). Tale sistema di comunicazione sosterrà la digitalizzazione delle ferrovie e l'innovazione dei servizi ferroviari. Il GSM-R e i suoi successori, compreso il FRMCS, sono definiti radio mobile ferroviaria (*Railway Mobile Radio*, RMR).
- (2) Rispetto al GSM-R, il FRMCS offre una migliore qualità del servizio, usa lo spettro in maniera più efficiente ed è più efficace sotto il profilo dei costi. È inoltre previsto che il sistema offra migliori risultati in termini di applicazioni, quali il controllo automatico del movimento dei treni (*Automatic Train Operation*, ATO) o il sistema C-DAS (*Connected Driver Advisory System*). Si prevede che progressivamente saranno introdotte ulteriori applicazioni. Le applicazioni ferroviarie FRMCS critiche, quali il monitoraggio e il controllo delle infrastrutture critiche, possono funzionare efficacemente utilizzando l'IoT a banda stretta. Il FRMCS dovrebbe poter integrare nuove applicazioni e sviluppi tecnologici nell'arco di un periodo di tempo prolungato, poiché i sistemi di comunicazione ferroviari hanno un ciclo di vita molto più lungo rispetto alle reti pubbliche di comunicazione elettronica e ai relativi servizi.
- (3) Le bande di frequenze dovrebbero pertanto essere armonizzate al fine di consentire l'introduzione del FRMCS.

(¹) GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.

