Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1715

1.8.2025

# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1715 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 30ής Ιουλίου 2025**

**για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την υλοποίηση του διασυνοριακού έργου Λυόν–Τορίνο στον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Μεσόγειος»**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 5111]*

**(Τα κείμενα στην ιταλική και τη γαλλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ([1]), και ιδίως το άρθρο 55 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Όπως υπογραμμίζεται στα προγράμματα εργασιών για τον διάδρομο «Μεσόγειος», το διασυνοριακό έργο Λυόν–Τορίνο (στο εξής: έργο) διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση της λειτουργίας του διαδρόμου με τη διαλειτουργική και αποτελεσματική σύνδεση μέσω των Άλπεων, μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας, για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.

(2) Η απανθρακοποίηση των μεταφορών μέσω της δημιουργίας των προϋποθέσεων για τη φιλόδοξη στροφή των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων σε ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς αποτελεί βασικό στόχο πολιτικής της Ένωσης και συνάδει με τους στόχους της για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

(3) Στο πλαίσιο αυτό, η προώθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αποτελεί σαφή προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης, όπως περιγράφεται στη στρατηγική για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα ([2]) καθώς και μακροχρόνια προτεραιότητα της ανάπτυξης του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

(4) Με την περάτωση της σιδηροδρομικής γραμμής Λυόν–Τορίνο, ο ευρωπαϊκός διάδρομος μεταφορών «Μεσόγειος» και το διασυνοριακό τμήμα του που διασχίζει τις Άλπεις θα εξοπλιστούν με σύγχρονες, ασφαλείς και ενεργειακά αποδοτικές υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών και θα συμβάλουν στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

(5) Η διασυνοριακή σύνδεση Λυόν–Τορίνο αναφέρεται ως προκαθορισμένη διασυνοριακή σύνδεση του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών «Μεσόγειος» που είναι επιλέξιμη για ενωσιακή χρηματοδότηση στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» στο μέρος ΙΙΙ του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]).

(6) Τρεις διμερείς συνθήκες και ένα πρόσθετο πρωτόκολλο μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας ([4]) διέπουν το έργο και τον σχεδιασμό του εντός του συμφωνηθέντος πολιτικού, νομικού και δημοσιονομικού πλαισίου. Στις 4 Αυγούστου 2023 υπογράφηκε μια επιπλέον διμερής συμφωνία σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές υλικού για την κατασκευή του έργου.

([1]) ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final].

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) «Συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Γαλλικής Δημοκρατίας», της 30ής Ιανουαρίου 2012, η οποία κυρώθηκε από τη Γαλλία με τον νόμο αριθ. 2013-1089 της 2.12.2013 και από την Ιταλία με τον νόμο αριθ. 71/2014.
«Συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Γαλλικής Δημοκρατίας για την έναρξη των τελικών έργων του διασυνοριακού τμήματος της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Τορίνο–Λυόν» της 24.2.2015· «Πρόσθετο πρωτόκολλο, με παράρτημα» της 8.3.2016· «Κανόνες για τις συμβάσεις» της 7.6.2016, που κυρώθηκαν στο σύνολό τους από τη Γαλλία με τον νόμο 2017-116 της 1.2.2017 και από την Ιταλία με τον νόμο αριθ. 1/2017.

(7) Το πρόγραμμα εργασιών για τον διάδρομο «Μεσόγειος» τονίζει την ανάγκη να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση του έργου στο σύνολό του, το οποίο περιλαμβάνει τη διασυνοριακή σήραγγα βάσης, καθώς και γραμμές πρόσβασης μεταξύ των προκαθορισμένων αστικών κόμβων της Λυόν και του Τορίνο.

(8) Όλα τα τμήματα του έργου είναι απαραίτητα για την ικανοποιητική λειτουργία του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών «Μεσόγειος». Θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζονται στα άρθρα 16 και 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

(9) Το έργο είναι μια πολύπλοκη διασυνοριακή μακροπρόθεσμη επένδυση στην οποία συμμετέχουν η Γαλλία, η Ιταλία και οι αντίστοιχες όμορες περιοχές τους: Auvergne Rhône Alpes και Πεδεμόντιο. Ωφελεί επίσης και άλλα κράτη μέλη, τα οποία βασίζονται σε μια σύγχρονη σύνδεση μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας μέσω των Άλπεων.

(10) Το έργο συνεπάγεται τη δημιουργία νέων υποδομών και τη βελτίωση των υφιστάμενων. Για να υποστηριχθεί η συντονισμένη και έγκαιρη υλοποίηση του έργου, είναι αναγκαίο να εγκριθούν διατάξεις στις οποίες να περιγράφονται οι δράσεις και να καθορίζεται χρονοδιάγραμμα για την υλοποίησή τους. Το έργο αποτελεί μακροπρόθεσμη δέσμευση που απαιτεί προγραμματισμό των επενδύσεων που εκτείνεται σε διάφορους δημοσιονομικούς κύκλους, τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Θα συμβάλει στην επίτευξη των διασυνοριακών στόχων του προγράμματος εργασιών για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Μεσόγειος», συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής γραμμών πρόσβασης που θα διασφαλίζουν τη διαμετακόμιση 24 εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων και τη διέλευση 1,5 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

(11) Η Γαλλία και η Ιταλία έχουν ήδη πραγματοποιήσει σημαντικές δράσεις, όπως μελέτες και έργα υποδομής. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν την υπό εξέλιξη κατασκευή της σήραγγας βάσης και στις δύο χώρες (από τις 31 Οκτωβρίου 2024), όπου έχουν εκσκαφεί 38,6 χλμ. στοών, εκ των οποίων 14,7 χλμ. της σήραγγας βάσης), τον σχεδιασμό γραμμών πρόσβασης στην ιταλική επικράτεια, τον σχεδιασμό του εκσυγχρονισμού της συμβατικής σιδηροδρομικής γραμμής Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne από το 2027 με ειδικό προϋπολογισμό 700 εκατ. EUR, και τον υπό εξέλιξη εκσυγχρονισμό της συμβατικής σιδηροδρομικής γραμμής Bussoleno–Avigliana. Όσον αφορά τις νέες σιδηροδρομικές γραμμές στη Γαλλία, με διάταγμα της 13ης Αυγούστου 2013 ([5]) αποφασίστηκε ότι οι εργασίες εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και εγκρίθηκε η λεπτομερής χάραξη των σιδηροδρομικών γραμμών. Οι μελέτες avant-projet détaillé (APD), που συγχρηματοδοτούνται από την Επιτροπή, τη Γαλλία και τις γαλλικές περιφερειακές αρχές, θα ξεκινήσουν το 2025.

(12) Ο σαφής προσδιορισμός των αναγκαίων μέτρων για την περάτωση του έργου και του χρονοδιαγράμματος υλοποίησής τους είναι επίσης σημαντικός για τον προγραμματισμό και την πλήρη βελτιστοποίηση της διαθεσιμότητας ενωσιακής, εθνικής και περιφερειακής χρηματοδότησης. Η συγχρηματοδότηση από την Ένωση έχει πολύ σημαντικό αποτέλεσμα μόχλευσης στην εθνική και περιφερειακή λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των μέτρων. Επομένως, είναι σημαντικό να προσδιοριστούν οι λοιπές δράσεις που είναι αναγκαίες για την πλήρη περάτωση του έργου, ώστε να αξιοποιηθούν οι ενωσιακοί πόροι στον μέγιστο δυνατό βαθμό, σύμφωνα με τον αντίστοιχο προγραμματισμό και τα εφαρμοστέα ποσοστά συγχρηματοδότησης, σε συνδυασμό με τους διαθέσιμους χρηματοδοτικούς πόρους σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153, όλα τα τμήματα του έργου είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από την Ένωση (με ανώτατο όριο το 55 % για τη σήραγγα βάσης και το 50 % για τις γραμμές πρόσβασης). Οι υπόλοιπες δράσεις πρέπει να εντάσσονται πλήρως στον σχεδιασμό και την πορεία υλοποίησης των δράσεων και να συνάδουν με τα κριτήρια ανάθεσης που καθορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153. Ως εκ τούτου, η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών πόρων θα πρέπει να βελτιστοποιηθεί πλήρως με τη μεγαλύτερη δυνατή προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων μερών.

(13) Η συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης της Γαλλικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας για την κατασκευή και την εκμετάλλευσης νέας σιδηροδρομικής γραμμής Λυόν-Τορίνο ([6]) και το πρόσθετο πρωτόκολλο καθορίζουν το πιστοποιημένο κόστος της διασυνοριακής σήραγγας βάσης και, αφού αφαιρεθούν η συνεισφορά της Ένωσης και το μέρος που χρηματοδοτείται από τα διόδια, την κλείδα κατανομής κόστους 57,9 % για την Ιταλία και 42,1 % για τη Γαλλία. Τυχόν πρόσθετες δαπάνες θα κατανεμηθούν εξίσου μεταξύ της Ιταλίας και της Γαλλίας. Το πρόσθετο πρωτόκολλο προβλέπει επίσης την πιθανότητα νομισματικής ανατίμησης και μεταβολής του κόστους των συντελεστών παραγωγής των έργων.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* αριθ. 197 της 25ης Αυγούστου 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* αριθ. 206 της 16ης Σεπτεμβρίου 2014.

(14) Η γαλλο-ιταλική εταιρεία Tunnel Euralpin Lyon Turin, ως διεθνική οντότητα, είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και την κατασκευή του διασυνοριακού τμήματος του έργου. Οι εθνικοί διαχειριστές υποδομής της Γαλλίας και της Ιταλίας αντίστοιχα είναι αρμόδιοι για την κατασκευή των διαδρομών πρόσβασης.

(15) Για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του έργου, η Γαλλία και η Ιταλία θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με τα τμήματα που βρίσκονται στα αντίστοιχα εδάφη τους και να της κοινοποιούν τις τυχόν καθυστερήσεις που σημειώνονται.

(16) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Εντούτοις, η υποχρέωση αυτή υπόκειται στις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού, στο οποίο τονίζεται ότι η εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος εξαρτάται από παράγοντες όπως ο βαθμός ωριμότητάς τους, η συμμόρφωσή τους προς τις ενωσιακές και εθνικές νομικές διαδικασίες και η διαθεσιμότητα των χρηματοοικονομικών πόρων, με επιφύλαξη της ανάληψης δέσμευσης για χρηματοδότηση από κράτος μέλος ή από την Ένωση.

(17) Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης θα πρέπει να εφαρμοστεί με την επιφύλαξη της εκπλήρωσης των απαιτήσεων που καθορίζονται στο διεθνές και στο ενωσιακό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου. Το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να καταστήσει δυνατό τον προγραμματισμό και την πλήρη βελτιστοποίηση της διαθεσιμότητας χρηματοδότησης από τα κράτη μέλη, χωρίς να προδικάζεται η χρηματοδοτική δέσμευση κράτους μέλους ή της Ένωσης. Δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να διακυβεύσει τα πρότυπα της Ένωσης και των κρατών μελών για την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμετοχή του κοινού.

(18) Με την επιφύλαξη του άρθρου 54 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, είναι σκόπιμο να ξεκινήσει η επανεξέταση της παρούσας απόφασης έως το τέλος του 2026, ώστε να αποτυπωθεί με ακρίβεια η πορεία σχεδιασμού και κατασκευής των δράσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2.

(19) Η Γαλλία και η Ιταλία έχουν εγκρίνει τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση.

(20) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 61 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

**Αντικείμενο**

Η παρούσα απόφαση καθορίζει τις δράσεις και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του διασυνοριακού σιδηροδρομικού έργου και των σχετικών γραμμών πρόσβασης που συνδέουν τους αστικούς κόμβους της Λυόν και του Τορίνο (στο εξής: έργο), καθώς και τις σχετικές διατάξεις για τη διακυβέρνησή του.

*Άρθρο 2*

**Δράσεις**

Η Γαλλία και η Ιταλία μεριμνούν για την υλοποίηση των ακόλουθων δράσεων σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο άρθρο 3:

α) διασυνοριακό τμήμα της σήραγγας μαζί με τους σταθμούς ανταπόκρισης Saint Jean de Maurienne και Susa·

β) γραμμές πρόσβασης στην ιταλική επικράτεια· η δράση αυτή συνίσταται στα εξής:

i) αναβάθμιση της υφιστάμενης συμβατικής γραμμής — τμήμα Bussoleno–Avigliana:

— σκέλος 1: υλοποίηση νέων τεχνολογικών εγκαταστάσεων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο τμήμα Bussoleno–Avigliana·

— σκέλος 2: κατάργηση δύο ισόπεδων διαβάσεων στην Borgone Susa·

— σκέλος 3: υλοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για άτομα με μειωμένη κινητικότητα στους σταθμούς Sant'Ambrogio, Borgone και Bruzolo·

— σκέλος 4: κατασκευή δύο τροχιών προτεραιότητας κατάλληλων για μήκος 750 m, μίας στο Condove και μίας στο Bruzolo·

— σκέλος 5: προσαρμογή του συστήματος ηλεκτρικής τροφοδοσίας της γραμμής μέσω της κατασκευής δύο νέων ηλεκτρικών υποσταθμών, στην Avigliana και στο Borgone·

— σκέλος 6: κατεδάφιση 281 στύλων της κύριας ηλεκτροκίνητης γραμμής 66 kV·

— σκέλος 7: μετριασμός ηχητικής όχλησης·

— σκέλος 8: περιλαμβάνει την πλήρη αντικατάσταση της υφιστάμενης γραμμής ηλεκτροκίνησης, της τυπικής γραμμής της Rete Ferroviaria Italiana, μεταξύ των σταθμών Bussoleno και Avigliana με τμήμα 540 τ.μ. και την προσθήκη ενισχυτικής γραμμής τροφοδοσίας 230 τ.μ, η οποία είναι απαραίτητη για την ορθή λειτουργία της γραμμής σύμφωνα με τη σχεδιαζόμενη μελλοντική σιδηροδρομική κυκλοφορία·

ii) κατασκευή του τμήματος Avigliana–Orbassano της νέας γραμμής·

iii) αναδιάταξη του σταθμού διαλογής του Orbassano, συμπεριλαμβανομένης της νότιας διασταύρωσης·

iv) συνδεσιμότητα εντός του σιδηροδρομικού αστικού κόμβου του Τορίνο:

— ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής παράκαμψης του Τορίνο, τμήμα Porta Susa – Stura·

— αναβάθμιση της γραμμής υψηλής ταχύτητας μεταξύ Porta Susa και Porta Nuova, νέα ανεξάρτητη διπλή γραμμή μήκους 4,5 km και κατασκευή ορισμένων νέων σταθμών στο σιδηροδρομικό σύστημα του Τορίνο·

— επιτάχυνση της γραμμής Τορίνο–Γένοβα·

— αναβάθμιση των υποδομών και τεχνολογική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού αστικού κόμβου του Τορίνο και των σχετικών γραμμών, και ανανέωση των κεντρικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας ή εισαγωγή νέων κεντρικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας·

— νέα σιδηροδρομική παράκαμψη μεταξύ Orbassano και Settimo Torinese — φάση 1β «Gronda Merci»·

γ) γραμμές πρόσβασης στη γαλλική επικράτεια· η δράση αυτή συνίσταται στα εξής:

i) αναβάθμιση της υφιστάμενης συμβατικής γραμμής Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne·

ii) συνδεσιμότητα εντός του αστικού συγκροτήματος της Λυόν — σιδηροδρομική παράκαμψη Λυόν μεταξύ Saint-Pierre-de-Chandieu και Dagneux·

iii) κατασκευή της νέας γραμμής μεταξύ Λυόν και Saint-Jean-de-Maurienne:

— μεικτή επιβατική και εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Grenay και Avressieux·

— νέα εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Avressieux και Montmélian·

— νέα εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Montmélian και Saint-Jean-de-Maurienne.

*Άρθρο 3*

**Χρονοδιάγραμμα**

1. Το χρονοδιάγραμμα των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) είναι το ακόλουθο:

α) Το 2025: έναρξη μηχανοκίνητης εκσκαφής του πρώτου γαλλικού σκέλους της σήραγγας βάσης (επιχειρησιακό εργοτάξιο 7) — Γαλλία.

β) Έως το τέλος του 2026 / τις αρχές του 2027: έναρξη μηχανοκίνητης εκσκαφής των άλλων σκελών της σήραγγας βάσης (επιχειρησιακά εργοτάξια 3-4-5-6) — Γαλλία και Ιταλία.

γ) Έως το 2028: ολοκλήρωση τεχνικών έργων στο τμήμα εισόδου — Saint Martin La Porte (επιχειρησιακό εργοτάξιο 8) — Γαλλία.

δ) Έως το 2027: πρόταση ανάθεσης σύμβασης για σιδηροδρομικές και μη σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (επιχειρησιακό εργοτάξιο 12) — Γαλλία και Ιταλία.

ε) Έως το 2028: έναρξη της εκσκαφής της σήραγγας διασύνδεσης με την παραδοσιακή μέθοδο στο Bussoleno (επιχειρησιακό εργοτάξιο 1) — Ιταλία.

στ) Έως το 2029: έναρξη τεχνικών έργων στον διεθνή σταθμό Susa (επιχειρησιακό εργοτάξιο 2) — Ιταλία.

ζ) Έως το 2030: λήξη τεχνικών έργων του πολυτροπικού κόμβου αλλαγής μέσων μεταφοράς στον διεθνή σταθμό Saint-Jean-de-Maurienne (επιχειρησιακό εργοτάξιο 9) — Γαλλία.

η) Έως το 2031: περάτωση της εκσκαφής της σήραγγας βάσης στη γαλλική και την ιταλική πλευρά (επιχειρησιακά εργοτάξια 3-4-5-6-7-8) — Γαλλία και Ιταλία.

θ) Έως το 2031: ολοκλήρωση του διεθνούς σταθμού Saint-Jean-de Maurienne με σχετική βοηθητική υποδομή· έναρξη της κατασκευής του εξοπλισμού του διεθνούς σταθμού Susa (επιχειρησιακά εργοτάξια 9 και 2) — Γαλλία και Ιταλία.

ι) Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032: περάτωση της σιδηροδρομικής υποδομής για μεικτή κυκλοφορία, σύμφωνα με τις παραμέτρους του ΔΕΔ-Μ που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 — Γαλλία και Ιταλία.

ια) Έως το 2033: επιχειρησιακή εγκατάσταση ERTMS επιπέδου 2 — Γαλλία και Ιταλία.

2. Το χρονοδιάγραμμα των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο β) είναι το ακόλουθο:

α) αναβάθμιση της υφιστάμενης συμβατικής γραμμής στο τμήμα Bussoleno–Avigliana: περάτωση των εργασιών μεταξύ 2026-2032.

β) κατασκευή της νέας γραμμής Avigliana–Orbassano:

i) εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έκδοση αδειών μεταξύ 2024-2025·

ii) έναρξη των εργασιών έως το 2026·

iii) λήξη των εργασιών έως το 2033.

γ) αναδιάταξη του σταθμού διαλογής του Orbassano, συμπεριλαμβανομένης της νότιας διασταύρωσης, πρώτη φάση, από την πλευρά του Τορίνο, έως το 2026.

δ) συνδεσιμότητα εντός του σιδηροδρομικού αστικού κόμβου του Τορίνο:

i) τμήμα Porta Susa – Stura: περατώθηκε σε ποσοστό 98 % (αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2025)

ii) τμήμα Porta Susa – Porta Nuova: ολοκλήρωση έως το 2028·

iii) γραμμή Τορίνο–Γένοβα: έως το 2027 (πρώτη φάση):

— ολοκλήρωση της τεχνολογικής προσαρμογής των συστημάτων του υποσυστήματος CCS του τμήματος Trofarello–Alessandria με την κατασκευή του ACCM-SCCM σε επιμέρους φάσεις·

— ολοκλήρωση του ACC του σταθμού Villafranca·

— ολοκλήρωση του νέου ACC του Asti.

3. Το χρονοδιάγραμμα των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο γ) είναι το ακόλουθο:

α) αναβάθμιση της υφιστάμενης συμβατικής γραμμής Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne:

i) προκαταρκτικές μελέτες, συμπεριλαμβανομένης κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης έως τα μέσα του 2025·

ii) έναρξη των εργασιών για τις πρώτες λειτουργίες έως το 2027·

iii) μελέτες σχεδιασμού έως το τέλος του 2028·

iv) διοικητικές διαδικασίες για την απόκτηση γης έως το τέλος του 2028·

v) εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έως το τέλος του 2028·

vi) τελικές μελέτες έως το τέλος του 2029·

vii) λήξη των εργασιών έως το 2033:

— τροποποίηση της πρόσβασης στην αποβάθρα Aiton

— βελτιώσεις της χωρητικότητας στο Aix-les-Bains

— βελτιώσεις της χωρητικότητας στο Chambéry

— διαχωρισμός επιπέδων στο Montmélian

— ασφάλιση του Lac du Bourget

— ασφάλιση ισόπεδων διαβάσεων

— ενίσχυση των σταθερών εγκαταστάσεων για ηλεκτροκίνηση·

β) συνδεσιμότητα εντός του αστικού συγκροτήματος της Λυόν — σιδηροδρομική παράκαμψη Λυόν μεταξύ Saint-Pierre-de-Chandieu και Dagneux:

i) λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού έως το τέλος του 2027

ii) εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

iii) τελικές μελέτες

iv) απόκτηση γης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα μελέτης και κατασκευής

v) εργασίες·

γ) κατασκευή των νέων γραμμών μεταξύ Λυόν και Saint-Jean-de-Maurienne σύμφωνα με τις παραμέτρους του «grand gabarit», που είναι το κύριο σενάριο που διερευνάται στο παρόν στάδιο:

i) λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού για τις ακόλουθες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης και μελετών σχετικά με τα ερευνητικά έργα έως τα μέσα του 2028 (πρόσβαση από την πλευρά της Γαλλίας στη σιδηροδρομική σήραγγα Λυόν–Τορίνο — λεπτομερείς μελέτες — APD):

— μεικτή γραμμή μεταξύ Grenay και Avressieux·

— βελτιώσεις στον σταθμό Ambérieu·

— νέα εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Avressieux και Montmélian, συμπεριλαμβανομένης εμπορευματικής σήραγγας μονής τροχιάς κάτω από τον ορεινό όγκο Chartreuse, για την οποία θα εκπονηθούν λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού παράλληλα με την κατασκευή των ερευνητικών δομών·

— διπλασιασμός της σύνδεσης στον σταθμό Montmélian·

— νέα εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Montmélian και Saint-Jean-de-Maurienne, συμπεριλαμβανομένης εμπορευματικής σήραγγας μονής τροχιάς κάτω από τους ορεινούς όγκους Belledonne και Glandon, για την οποία θα εκπονηθούν λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού παράλληλα με την κατασκευή των ερευνητικών δομών·

ii) εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

iii) κατασκευή των ερευνητικών δομών

iv) τελικές μελέτες

v) απόκτηση γης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα μελέτης και κατασκευής

vi) εργασίες.

*Άρθρο 4*

**Διακυβέρνηση**

Ο Ευρωπαίος Συντονιστής για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Μεσόγειος» και ένας εκπρόσωπος της Επιτροπής καλούνται να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου της Tunnel Euralpin Lyon Turin, καθώς και στις συνεδριάσεις της Διακυβερνητικής Επιτροπής Λυόν–Τορίνο (CIG).

*Άρθρο 5*

**Υποβολή εκθέσεων**

Η Γαλλία και η Ιταλία υποβάλλουν έκθεση τουλάχιστον άπαξ ετησίως στην Επιτροπή και στον Ευρωπαίο Συντονιστή για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Μεσόγειος» σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 και κοινοποιούν τυχόν καθυστερήσεις που σημειώνονται, διευκρινίζοντας τις αιτίες της καθυστέρησης και αναφέροντας τα διορθωτικά μέτρα που έλαβαν. Προς τούτο, η Γαλλία και η Ιταλία μπορούν να χρησιμοποιούν, κατά περίπτωση, το περιεχόμενο των ετήσιων εκθέσεων προόδου που υποβάλλονται στο πλαίσιο των συμφωνιών επιχορήγησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη».

*Άρθρο 6*

**Επανεξέταση**

Η Επιτροπή αρχίζει επανεξέταση των δράσεων και του χρονοδιαγράμματος που αναφέρονται στα άρθρα 2 και 3 έως το τέλος του 2026.

*Άρθρο 7*

**Αποδέκτες**

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία και στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 30 Ιουλίου 2025.

*Για την Επιτροπή*
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
*Μέλος της Επιτροπής*