2025/1715

1.8.2025

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/1715 DE LA COMISIÓN

de 30 de julio de 2025

por la que se establecen normas detalladas para la aplicación del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la ejecución del proyecto transfronterizo Lyon-Turín en el corredor europeo de transporte mediterráneo

[notificada con el número C(2025) 5111]

(Los textos en lenguas francesa e italiana son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 ([1]), y en particular su artículo 55, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) Como se subraya en los planes de trabajo para el corredor mediterráneo, el proyecto transfronterizo Lyon-Turín (en lo sucesivo, «el proyecto») desempeña un papel crucial a la hora de garantizar el funcionamiento del corredor con una conexión interoperable y eficiente, a través de los Alpes, entre Francia e Italia, para el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril.

(2) La descarbonización del transporte mediante la creación de las condiciones para un cambio modal ambicioso del transporte de mercancías y pasajeros a modos de transporte eficientes desde el punto de vista energético es un objetivo político clave de la Unión y está en consonancia con los objetivos de la Unión en materia de lucha contra el cambio climático.

(3) En este contexto, el fomento del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros es una prioridad clara de la política de transporte de la Unión, como se destaca en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ([2]) y es una prioridad desde hace tiempo para el desarrollo de la red RTE-T.

(4) Mediante la finalización del ferrocarril Lyon-Turín, el corredor europeo de transporte mediterráneo y su tramo transfronterizo transalpino estarán equipados con infraestructuras de transporte ferroviario modernas, seguras y eficientes desde el punto de vista energético que contribuyan al cambio modal.

(5) El enlace transfronterizo Lyon-Turín figura como enlace transfronterizo predeterminado en el corredor europeo de transporte mediterráneo que puede optar a financiación de la Unión, en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», en la parte III del anexo del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]).

(6) Tres tratados bilaterales y un protocolo adicional entre Francia e Italia ([4]) regulan y planifican el proyecto dentro del marco político, jurídico y financiero acordado. El 4 de agosto de 2023 se firmó otro acuerdo bilateral sobre transferencias transfronterizas de material para la construcción del proyecto.

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

([2]) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final].

([3]) Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) «Acuerdo entre el Gobierno de la República Italiana y el Gobierno de la República Francesa», de 30 de enero de 2012, ratificado por Francia mediante la Ley n.º 2013-1089, de 2 de diciembre de 2013, y por Italia mediante la Ley n.º 71/2014.
«Acuerdo entre el Gobierno de la República Italiana y el Gobierno de la República Francesa para el inicio de las obras finales del tramo transfronterizo de la nueva línea ferroviaria Turín-Lyon», de 24 de febrero de 2015; «Protocolo adicional, con anexo» de 8 de marzo de 2016; «Reglamentos contractuales», de 7 de junio de 2016, ratificados todos ellos por Francia mediante la Ley 2017-116, de 1 de febrero de 2017, y por Italia mediante la Ley 1/2017.

(7) El Plan de Trabajo para el Corredor Mediterráneo hace hincapié en la necesidad de garantizar la finalización del proyecto en su totalidad, que incluye el túnel de base transfronterizo y las líneas de acceso entre los nodos urbanos predeterminados de Lyon y Turín.

(8) Todas las secciones del proyecto son esenciales para el buen funcionamiento del corredor europeo de transporte mediterráneo. Se planificarán de conformidad con las normas establecidas en los artículos 16 y 18 del Reglamento (UE) 2024/1679.

(9) El proyecto es una inversión transfronteriza a largo plazo compleja en la que participan Francia, Italia y sus respectivas regiones colindantes de Auvernia-Ródano-Alpes y Piamonte. También beneficia a otros Estados miembros, que dependen de una conexión moderna entre Francia e Italia a través de los Alpes.

(10) El proyecto implica la creación de nuevas infraestructuras y la mejora de la existente. Para respaldar la ejecución coordinada y puntual del proyecto, es preciso adoptar disposiciones que describan las acciones y un calendario para su ejecución. El proyecto es un compromiso a largo plazo que requiere una planificación de las inversiones de varios ciclos presupuestarios, tanto a nivel nacional como de la Unión. Contribuirá a alcanzar los objetivos transfronterizos del Plan de Trabajo para el Corredor Europeo de Transporte Mediterráneo, incluida la construcción de líneas de acceso que garantizarán el tránsito de 24 millones de toneladas de mercancías al año y de 1,5 millones de pasajeros al año.

(11) Francia e Italia ya han llevado a cabo importantes acciones, como estudios y obras de infraestructura. Estas acciones incluyen la construcción en curso del túnel de base en ambos países (a partir del 31 de octubre de 2024), en el que se han excavado 38,6 km de galerías, de los cuales 14,7 km corresponden al túnel de base), la planificación de las líneas de acceso en el territorio italiano, la planificación de la modernización de la línea ferroviaria convencional Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne, a partir de 2027, con un presupuesto específico de 700 millones EUR, y la modernización en curso de la línea ferroviaria convencional entre Bussoleno y Avigliana. Por lo que se refiere a las nuevas líneas ferroviarias francesas, mediante un decreto de 13 de agosto de 2013 ([5]) se declaró que las obras eran de interés público, por lo que se aprobó la vía férrea detallada. Los estudios «avant-projet détaillé» (APD), cofinanciados por la Comisión, Francia y las autoridades regionales francesas, se iniciarán en 2025.

(12) Para planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de financiación de la Unión, nacional y regional, también es importante definir con claridad las acciones necesarias para completar el proyecto y fijar el calendario para su ejecución. La cofinanciación de la Unión tiene un efecto multiplicador esencial en la toma de decisiones a nivel nacional y regional para la ejecución de las acciones. Por tanto, es importante determinar las acciones restantes necesarias para la completar del todo el proyecto, de modo que puedan aprovecharse al máximo los recursos de la Unión, en consonancia con la planificación respectiva y los porcentajes de cofinanciación aplicables, junto con los recursos financieros disponibles a nivel nacional y regional. De conformidad con el Reglamento (UE) 2021/1153, todas las secciones del proyecto pueden optar a financiación de la Unión (hasta un máximo del 55 % para el túnel de base y del 50 % para las líneas de acceso). Las acciones restantes deben demostrar un alto grado de integración en la planificación y ejecución de las acciones y estar en consonancia con los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 14 del Reglamento (UE) 2021/1153. Por tanto, los recursos financieros deben optimizarse plenamente con el máximo esfuerzo de todas las partes implicadas.

(13) El Acuerdo entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Italiana para la construcción y explotación de una nueva línea ferroviaria Lyon-Turín ([6]) y el protocolo adicional especifican el coste certificado del túnel de base transfronterizo y, tras restar la contribución de la Unión y la parte financiada mediante peajes, la clave de asignación de costes es del 57,9 % para Italia y del 42,1 % para Francia. Cualquier coste adicional se asignará equitativamente entre Italia y Francia. En el protocolo adicional también se prevé la posibilidad de revaluación monetaria y evolución de los costes de los factores de producción de las obras.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* n.º 197, de 25 de agosto de 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* n.º 206 de 16 de septiembre de 2014.

(14) La empresa franco-italiana Tunnel Euralpin Lyon Turin, como entidad binacional, es responsable de gestionar y construir el tramo transfronterizo del proyecto. Los administradores de infraestructuras nacionales de Francia e Italia son responsables, respectivamente, de la construcción de las rutas de acceso.

(15) Para hacer un seguimiento de los avances en la ejecución del proyecto, Francia e Italia deben presentar a la Comisión los correspondientes informes periódicos sobre los tramos situados en sus respectivos territorios, y notificar los retrasos que se produzcan.

(16) De conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/1679, los Estados miembros deben adoptar las medidas adecuadas para desarrollar la red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2030. No obstante, esta obligación está sujeta a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 5, de dicho Reglamento, que hacen hincapié en que la ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de madurez, del cumplimiento de los procedimientos jurídicos nacionales y de la Unión y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

(17) El calendario de ejecución debe entenderse sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos definidos en el Derecho internacional y de la Unión, en especial las disposiciones para proteger el medio ambiente y la salud humana. El calendario ha de permitir a los Estados miembros planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de financiación, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión. En ningún caso debe ir en menoscabo de las normas de la Unión y de los Estados miembros en materia de protección del medio ambiente y participación pública.

(18) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 54, apartado 3, del Reglamento (UE) 2024/1679, procede iniciar la revisión de la presente Decisión antes de que finalice 2026, a fin de reflejar con precisión el estado de planificación y construcción de las acciones indicadas en el artículo 2.

(19) Francia e Italia han aprobado las medidas previstas en la presente Decisión.

(20) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 61, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/1679.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

La presente Decisión establece las acciones y el calendario para la ejecución del proyecto ferroviario transfronterizo y sus correspondientes líneas de acceso que conectan los nodos urbanos de Lyon y Turín (el «proyecto»), así como las correspondientes disposiciones de gobernanza.

Artículo 2

Acciones

Francia e Italia garantizarán la ejecución de las siguientes acciones de conformidad con el calendario establecido en el artículo 3:

a) El tramo transfronterizo del túnel junto con las estaciones de enlace de Saint Jean de Maurienne y Susa.

b) Líneas de acceso en el territorio italiano, compuestas por:

   i) mejora de la línea convencional existente: tramo Bussoleno-Avigliana:

      — Lote 1: Realización de nuevas instalaciones tecnológicas para la gestión del tráfico en el tramo Bussoleno-Avigliana;

      — Lote 2: Eliminación de dos pasos a nivel en Borgone Susa;

— Lote 3: Aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad para las personas con movilidad reducida en las estaciones de Sant'Ambrogio, Borgone y Bruzolo;

— Lote 4: Construcción de dos vías prioritarias con módulos de 750 m de longitud, una en Condove y otra en Bruzolo;

— Lote 5: Adaptación del sistema de línea de suministro eléctrico mediante la construcción de dos nuevas subestaciones eléctricas, una en Avigliana y otra en Borgone;

— Lote 6: Demolición de 281 pilotes de la línea eléctrica principal de 66 kV;

— Lote 7: Mitigación acústica;

— Lote 8: Implica la sustitución completa de la actual línea de tracción eléctrica, la línea estándar de la Rete Ferroviaria Italiana, entre las estaciones de Bussoleno y Avigliana, con una sección de 540 mm cuadrados y la adición de un alimentador de refuerzo de 230 mm cuadrados, necesario para el funcionamiento correcto de la línea con arreglo al tráfico ferroviario previsto para el futuro;

ii) construcción de la nueva línea del tramo Avigliana-Orbassano;

iii) reestructuración de la estación de clasificación de Orbassano, incluido el enlace sur;

iv) conectividad dentro del nodo urbano ferroviario de Turín:

— finalización de la variante ferroviaria de Turín, tramo Porta Susa - Stura;

— mejora de la línea de alta velocidad entre Porta Susa y Porta Nuova, nueva línea independiente de doble vía de 4,5 km de longitud, y construcción de varias nuevas paradas en el sistema ferroviario de Turín;

— aceleración de la línea Turín-Génova;

— mejora tecnológica y de las infraestructuras del nodo urbano ferroviario de Turín y las líneas conexas, y renovación de los sistemas centralizados de gestión de la circulación o inserción de nuevos sistemas centralizados de gestión de la circulación;

— nueva variante de Orbassano a Settimo Torinese; fase 1b «Gronda Merci».

c) Líneas de acceso en el territorio francés, compuestas por:

i) mejora de la línea convencional existente Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) conectividad dentro de la aglomeración de Lyon; variante ferroviaria de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu y Dagneux;

iii) construcción de la nueva línea entre Lyon y Saint-Jean-de-Maurienne:

— línea ferroviaria mixta de pasajeros y mercancías entre Grenay y Avressieux;

— nueva línea ferroviaria de transporte de mercancías entre Avressieux y Montmélian;

— nueva línea ferroviaria de mercancías entre Montmélian y Saint-Jean-de-Maurienne.

Artículo 3

Calendario

1. El calendario de las acciones a las que se hace referencia en el artículo 2, letra a), será el siguiente:

a) En 2025: inicio de la excavación mecanizada del primer lote francés del túnel de base (obra operativa 7); Francia.

b) De aquí a finales de 2026 / principios de 2027: inicio de la excavación mecanizada de los demás lotes del túnel de base (obras operativas 3-4-5-6); Francia e Italia.

c) De aquí a 2028: fin de las obras de ingeniería civil en el tramo de entrada: San Martín La Porte (obra operativa 8); Francia.

d) De aquí a 2027: propuesta de adjudicación de contrato de instalaciones ferroviarias y no ferroviarias (obra operativa 12); Francia e Italia.

e) De aquí a 2028: inicio de la excavación del túnel de interconexión con el método tradicional en Bussoleno (obra operativa 1); Italia.

f) De aquí a 2029: inicio de las obras de ingeniería civil en la estación internacional de Susa (obra operativa 2); Italia.

g) De aquí a 2030: fin de las obras civiles del centro de intercambio multimodal en la estación internacional de Saint-Jean-de-Maurienne (obra operativa 9); Francia.

h) De aquí a 2031: finalización de la excavación del túnel de base en los lados francés e italiano (obras operativas 3-4-5-6-7-8); Francia e Italia.

i) De aquí a 2031: finalización de la estación internacional de Saint-Jean-de Maurienne con la infraestructura auxiliar correspondiente; inicio de la construcción del equipo de la estación internacional de Susa (obras operativas 9 y 2); Francia e Italia.

j) A más tardar el 31 de diciembre de 2032: finalización de la infraestructura ferroviaria para el tráfico mixto, de conformidad con los parámetros de la RTE-T establecidos en el Reglamento (UE) n.º 2024/1679; Francia e Italia.

k) De aquí a 2033: instalación operativa ERTMS de nivel 2; Francia e Italia.

2. El calendario de las acciones a las que se hace referencia en el artículo 2, letra b), será el siguiente:

a) mejora de la línea convencional existente: tramo Bussoleno-Avigliana: fin de las obras entre 2026 y 2032.

b) construcción de la nueva línea Avigliana-Orbassano;

   i) evaluación medioambiental y obtención de los permisos entre 2024 y 2025;

   ii) inicio de las obras a más tardar en 2026;

   iii) fin de las obras a más tardar en 2033;

c) reorganización de la estación de clasificación de Orbassano, incluido el enlace sur, primera fase, en el lado de Turín, de aquí a 2026.

d) conectividad dentro del nodo urbano ferroviario de Turín:

   i) tramo de Porta Susa - Stura: concluido al 98 % (finalización prevista en 2025)

   ii) tramo Porta Susa - Porta Nuova: finalización a más tardar en 2028;

   iii) línea Turín-Génova: a más tardar en 2027 (primera fase):

      — finalización de la adaptación tecnológica de los sistemas del subsistema de control-mando y señalización a bordo (CMS) del tramo Trofarello-Alessandria, con la construcción del ACCM-SCCM (sistema informático central multiestación / sistema de control-mando multiestación) en subfases;

      — finalización del ACC de la estación de Villafranca;

      — finalización del nuevo ACC de Asti.

3. El calendario de las acciones a las que se hace referencia en el artículo 2, letra c), será el siguiente:

a) mejora de la línea convencional existente Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne:

   i) estudios preliminares, incluido un análisis socioeconómico a mediados de 2025;

   ii) inicio de las obras sobre las primeras operaciones a más tardar en 2027;

   iii) estudios de diseño antes de que finalice 2028;

   iv) procedimientos administrativos para la adquisición de terrenos antes de que finalice 2028;

   v) evaluación medioambiental antes de que finalice 2028;

   vi) estudios finales antes de que finalice 2029;

   vii) finalización de las obras a más tardar en 2033:

      — modificación del acceso a la plataforma de Aiton

      — mejoras de la capacidad en Aix-les-Bains

— mejora de la capacidad en Chambéry

— paso a distinto nivel en Montmélian

— mejoras de seguridad en el Lac du Bourget

— mejoras de seguridad en los pasos a nivel

— refuerzo de las instalaciones fijas para la tracción eléctrica

b) conectividad dentro de la aglomeración de Lyon; variante ferroviaria de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu y Dagneux;

i) estudios de diseño detallados antes de que finalice 2027

ii) evaluación medioambiental

iii) estudios finales

iv) adquisición de terrenos en consonancia con el estudio y el calendario de construcción

v) obras

c) construcción de las nuevas líneas entre Lyon y Saint-Jean-de-Maurienne en consonancia con los parámetros del «grand gabarit» como principal hipótesis estudiada en esta fase:

i) estudios de diseño detallados sobre las siguientes operaciones, con inclusión de un análisis socioeconómico y estudios relacionados con las obras de reconocimiento para mediados de 2028 (accesos franceses al túnel ferroviario Lyon-Turín —estudios detallados— APD):

— línea mixta entre Grenay y Avressieux;

— mejoras en la estación de Ambérieu;

— nueva línea ferroviaria de transporte de mercancías entre Avressieux y Montmélian, incluido un túnel de mercancías de vía única bajo el macizo de la Chartreuse, para el que se llevarán a cabo estudios detallados de diseño en paralelo a la construcción de las estructuras de reconocimiento;

— duplicar la conexión en la estación de Montmélian;

— nueva línea ferroviaria de transporte de mercancías entre Montmélian y Saint-Jean-de-Maurienne, incluidos túneles de mercancías de vía única bajo los macizos de Belledonne y Glandon, para los que se llevarán a cabo estudios detallados de diseño en paralelo a la construcción de las estructuras de reconocimiento;

ii) evaluación medioambiental

iii) construcción de las estructuras de reconocimiento

iv) estudios finales

v) adquisición de terrenos en consonancia con el estudio y el calendario de construcción

vi) obras

Artículo 4

Gobernanza

Se invitará al coordinador europeo del corredor europeo de transporte mediterráneo y a un representante de la Comisión a participar en calidad de observadores en las reuniones del Consejo de Administración de Tunnel Euralpin Lyon Turin, así como en las reuniones de la Comisión Intergubernamental Lyon-Turín (CIG).

Artículo 5

Elaboración de informes

Francia e Italia informarán, al menos una vez al año, a la Comisión y al coordinador europeo del corredor europeo de transporte mediterráneo sobre los avances en la ejecución de las acciones contempladas en el artículo 2 y notificarán cualquier retraso encontrado, precisando las causas de este e indicando las medidas correctoras adoptadas. Con este fin, Francia e Italia podrán utilizar, cuando proceda, el contenido de los informes de situación anuales que se presenten conforme a los acuerdos de subvención del Mecanismo «Conectar Europa».

Artículo 6

Revisión

La Comisión iniciará una revisión de las acciones y del calendario a los que se hace referencia en los artículos 2 y 3 antes de que finalice 2026.

Artículo 7

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Decisión son la República Francesa y la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 30 de julio de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión