2025/1715

1.8.2025

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2025/1715 DELLA COMMISSIONE

del 30 luglio 2025

recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'attuazione del progetto transfrontaliero Lione-Torino sul corridoio di trasporto europeo Mediterraneo

[notificato con il numero C(2025) 5111]

(I testi in lingua italiana e francese sono i soli facenti fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 ([1]), in particolare l'articolo 55, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Come sottolineato dai piani di lavoro per il corridoio Mediterraneo, il progetto transfrontaliero Lione-Torino («progetto») svolge un ruolo fondamentale nel garantire il funzionamento del corridoio con un collegamento interoperabile ed efficiente attraverso le Alpi, tra la Francia e l'Italia, per il trasporto ferroviario di merci e passeggeri.

(2) La decarbonizzazione dei trasporti mediante la creazione delle condizioni per un ambizioso trasferimento modale del trasporto a lunga distanza di merci e passeggeri verso modi di trasporto efficienti sotto il profilo energetico costituisce un obiettivo strategico chiave dell'Unione ed è in linea con i suoi obiettivi in materia di lotta ai cambiamenti climatici.

(3) In tale contesto, la promozione del trasporto ferroviario di merci e passeggeri è una chiara priorità della politica dei trasporti dell'Unione europea, come indicato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ([2]), ed è da tempo una priorità nello sviluppo della rete TEN-T.

(4) Con il completamento della linea ferroviaria Lione-Torino, il corridoio di trasporto europeo Mediterraneo e la sua sezione transfrontaliera transalpina saranno dotati di infrastrutture di trasporto ferroviario moderne, sicure ed efficienti dal punto di vista energetico che contribuiranno al trasferimento modale.

(5) Il collegamento transfrontaliero Lione-Torino è elencato come collegamento transfrontaliero individuato in via preliminare sul corridoio di trasporto europeo Mediterraneo ammissibile ai finanziamenti dell'Unione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa all'interno dell'allegato, parte III, del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]).

(6) Tre trattati bilaterali e un protocollo addizionale tra Francia e Italia ([4]) regolamentano e pianificano il progetto all'interno del quadro politico, giuridico e finanziario concordato. Un ulteriore accordo bilaterale per i trasferimenti transfrontalieri di materiale per la realizzazione del progetto è stato firmato il 4 agosto 2023.

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

([2]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro», COM(2020) 789 final.

([3]) Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) «Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese» del 30 gennaio 2012, ratificato dalla Francia con legge n. 2013-1089 del 2 dicembre 2013 e dall'Italia con legge 23 aprile 2014, n. 71.
«Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione» fatto il 24 febbraio 2015; «Protocollo addizionale, con Allegato» fatto l'8 marzo 2016; «Regolamento dei contratti» adottato il 7 giugno 2016, tutti ratificati dalla Francia con legge n. 2017-116 del 1° febbraio 2017 e dall'Italia con legge 5 gennaio 2017, n. 1.

(7) Il piano di lavoro per il corridoio Mediterraneo sottolinea la necessità di garantire il completamento del progetto nella sua interezza, il che comprende la galleria di base transfrontaliera e le linee di accesso tra i nodi urbani individuati in via preliminare di Lione e Torino.

(8) Tutte le sezioni del progetto sono essenziali per il buon funzionamento del corridoio di trasporto europeo Mediterraneo. Saranno pianificate in linea con le norme di cui agli articoli 16 e 18 del regolamento (UE) 2024/1679.

(9) Il progetto è un complesso investimento transfrontaliero a lungo termine che coinvolge la Francia, l'Italia e le rispettive regioni limitrofe dell'Alvernia-Rodano-Alpi e del Piemonte. Ne beneficiano anche altri Stati membri, che possono contare su un collegamento moderno tra la Francia e l'Italia attraverso le Alpi.

(10) Il progetto prevede la realizzazione di nuove infrastrutture e il miglioramento di quelle esistenti. Al fine di sostenere l'attuazione coordinata e tempestiva del progetto è necessario adottare disposizioni che definiscano le azioni e un calendario di attuazione. Il progetto è un impegno a lungo termine che richiede la pianificazione di investimenti in diversi cicli di bilancio sia a livello nazionale che dell'Unione. Contribuirà al conseguimento degli obiettivi transfrontalieri del piano di lavoro per il corridoio di trasporto europeo Mediterraneo, compresa la realizzazione di linee di accesso che garantiranno il transito di 24 milioni di tonnellate di merci all'anno e di 1,5 milioni di passeggeri all'anno.

(11) La Francia e l'Italia hanno già realizzato azioni significative quali studi e opere infrastrutturali. Tali azioni comprendono la costruzione in corso della galleria di base in entrambi i paesi (al 31 ottobre 2024) dove sono stati scavati 38,6 km di gallerie, di cui 14,7 km della galleria di base, la pianificazione delle linee di accesso sul territorio italiano, la pianificazione dell'ammodernamento della linea ferroviaria convenzionale Ambérieu-Saint-Jean-de-Maurienne a partire dal 2027 con un bilancio dedicato di 700 milioni di EUR e l'ammodernamento in corso della linea ferroviaria convenzionale Bussoleno-Avigliana. Per quanto riguarda le nuove linee ferroviarie francesi, un decreto del 13 agosto 2013 ([5]) ha dichiarato i lavori di interesse pubblico e il tracciato ferroviario dettagliato è stato approvato. Gli studi per il progetto preliminare dettagliato, cofinanziati dalla Commissione, dalla Francia e dalle autorità regionali francesi, saranno avviati nel 2025.

(12) Anche la chiara individuazione delle azioni necessarie per completare il progetto e la definizione del relativo calendario di attuazione sono importanti per pianificare e ottimizzare appieno la disponibilità dei finanziamenti a livello dell'Unione, nazionale e regionale. Il cofinanziamento dell'Unione produce un effetto leva essenziale sul processo decisionale, a livello nazionale e regionale, per l'attuazione delle azioni. È pertanto importante individuare le restanti azioni necessarie per il completamento del progetto, in modo da sfruttare appieno le risorse europee, in linea con la rispettiva pianificazione e i tassi di cofinanziamento applicabili, unitamente alle risorse finanziarie disponibili a livello nazionale e regionale. Ai sensi del regolamento (UE) 2021/1153, tutte le sezioni del progetto sono ammissibili al finanziamento dell'Unione (fino a un massimo del 55 % per la galleria di base e del 50 % per le linee di accesso). Le azioni restanti devono dimostrare un elevato grado di integrazione nella pianificazione e nell'attuazione delle azioni ed essere in linea con i criteri di aggiudicazione di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) 2021/1153. Le risorse finanziarie dovrebbero pertanto essere ottimizzate appieno con il massimo impegno di tutte le parti coinvolte.

(13) L'accordo tra il governo della Repubblica francese e il governo della Repubblica italiana per la costruzione e la gestione di una nuova linea ferroviaria Lione-Torino ([6]) e il protocollo addizionale specificano il costo certificato della galleria di base transfrontaliera e, al netto del contributo dell'Unione e della parte finanziata mediante i pedaggi, il criterio di ripartizione dei costi pari al 57,9 % per l'Italia e al 42,1 % per la Francia. Eventuali costi aggiuntivi saranno equamente ripartiti tra Italia e Francia. Il protocollo addizionale prevede inoltre la possibilità di rivalutazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori.

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

(14) La società franco-italiana Tunnel Euralpin Lyon Turin, in qualità di ente binazionale, è responsabile della gestione e della costruzione della sezione transfrontaliera del progetto. I gestori dell'infrastruttura nazionale di Francia e Italia sono rispettivamente responsabili della costruzione delle vie di accesso.

(15) Al fine di monitorare i progressi dell'attuazione del progetto è opportuno che la Francia e l'Italia presentino alla Commissione relazioni periodiche riguardanti le sezioni situate nei rispettivi territori, e comunichino gli eventuali ritardi verificatisi.

(16) Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1679, gli Stati membri devono adottare misure adeguate per sviluppare la rete centrale entro il 31 dicembre 2030. Tale obbligo è tuttavia subordinato alle condizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 5 di detto regolamento, che stabilisce che la realizzazione dei progetti di interesse comune è condizionata da diversi fattori, quali il loro grado di maturità, la conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali nonché la disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

(17) Il calendario di attuazione non dovrebbe pregiudicare il rispetto dei requisiti definiti nel diritto internazionale e dell'Unione, ivi comprese le disposizioni volte a proteggere l'ambiente e la salute umana. Il calendario dovrebbe consentire agli Stati membri di pianificare e ottimizzare al massimo i finanziamenti disponibili, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione. Non dovrebbe in alcun caso compromettere gli standard dell'Unione e degli Stati membri in materia di protezione dell'ambiente e di partecipazione pubblica.

(18) Fatto salvo l'articolo 54, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2024/1679, è opportuno avviare il riesame della presente decisione entro la fine del 2026, affinché rispecchi accuratamente lo stato di pianificazione e costruzione delle azioni di cui all'articolo 2.

(19) La Francia e l'Italia hanno approvato le misure previste dalla presente decisione.

(20) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1679,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto

La presente decisione stabilisce le azioni e il calendario di attuazione del progetto ferroviario transfrontaliero e delle relative linee di accesso che collegano i nodi urbani di Lione e Torino («progetto»), nonché le relative disposizioni in materia di governance.

Articolo 2

Azioni

La Francia e l'Italia garantiscono l'attuazione delle azioni di seguito indicate secondo il calendario di cui all'articolo 3:

a) la sezione transfrontaliera della galleria insieme alle stazioni di collegamento di Saint-Jean-de-Maurienne e Susa;

b) linee di accesso sul territorio italiano, che comprendono quanto segue:

i) ammodernamento della linea convenzionale esistente — tratta Bussoleno-Avigliana:

— Lotto 1: realizzazione di nuovi impianti tecnologici per la gestione del traffico sulla tratta Bussoleno-Avigliana;

— Lotto 2: eliminazione dei passaggi a due livelli presso Borgone Susa;

— Lotto 3: attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità per le persone a mobilità ridotta nelle stazioni di Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo;

— Lotto 4: costruzione di due binari prioritari con moduli di 750 m di lunghezza, uno a Condove e uno a Bruzolo;

— Lotto 5: adeguamento del sistema di alimentazione elettrica della linea mediante la costruzione di due nuove sottostazioni elettriche, una ad Avigliana e una a Borgone;

— Lotto 6: demolizione di 281 pali della linea elettrica primaria a 66 kV;

— Lotto 7: mitigazione acustica;

— Lotto 8: prevede la sostituzione completa dell'attuale linea di trazione elettrica, quella standard della Rete Ferroviaria Italiana, tra le stazioni di Bussoleno e Avigliana con una sezione di 540 mm^2 e l'aggiunta di un alimentatore di rinforzo di 230 mm^F, necessario per il corretto funzionamento della linea in funzione del futuro traffico ferroviario previsto;

ii) costruzione della nuova tratta Avigliana-Orbassano;

iii) riorganizzazione della stazione di smistamento di Orbassano compreso lo svincolo sud;

iv) connettività all'interno del nodo urbano ferroviario di Torino:

— completamento del passante ferroviario di Torino, tratta Porta Susa - Stura;

— ammodernamento della linea ad alta velocità tra Porta Susa e Porta Nuova, nuova linea a doppio binario indipendente, lunga 4,5 km, e costruzione di una serie di nuove fermate nel sistema ferroviario di Torino;

— accelerazione della linea Torino-Genova;

— ammodernamento infrastrutturale e tecnologico del nodo urbano ferroviario di Torino e delle relative linee, nonché rinnovo dei sistemi centralizzati di gestione della circolazione o inserimento di nuovi sistemi centralizzati di gestione della circolazione;

— nuovo passante ferroviario da Orbassano a Settimo Torinese, fase 1b «Gronda Merci»;

c) linee di accesso sul territorio francese, che comprendono quanto segue:

i) ammodernamento della linea convenzionale esistente Ambérieu-Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) connettività all'interno della zona di concentrazione urbana di Lione – passante ferroviario di Lione tra Saint-Pierre-de-Chandieu e Dagneux;

iii) della nuova linea tra Lione e Saint-Jean-de-Maurienne:

— linea ferroviaria mista passeggeri e merci tra Grenay e Avressieux;

— nuova linea ferroviaria merci tra Avressieux e Montmélian;

— nuova linea ferroviaria merci tra Montmélian e Saint-Jean-de-Maurienne.

Articolo 3

Calendario

1. Il calendario delle azioni di cui all'articolo 2, lettera a), è il seguente:

a) nel 2025: avvio dello scavo meccanico del primo lotto francese della galleria di base (cantiere operativo 7) — Francia;

b) entro la fine del 2026/inizio del 2027: avvio dello scavo meccanizzato degli altri lotti della galleria di base (cantieri operativi 3-4-5-6) — Francia e Italia;

c) entro il 2028: fine delle opere civili nella sezione di ingresso — Saint Martin La Porte (cantiere operativo 8) — Francia;

d) entro il 2027: proposta di aggiudicazione di appalti per gli impianti ferroviari e non ferroviari (cantiere operativo 12) — Francia e Italia;

e) entro il 2028: avvio dello scavo della galleria di interconnessione con metodo tradizionale a Bussoleno (cantiere operativo 1) — Italia;

f) entro il 2029: avvio delle opere civili presso la stazione internazionale di Susa (cantiere operativo 2) — Italia;

g) entro il 2030: fine delle opere civili del polo di scambio multimodale presso la stazione internazionale di Saint-Jean-de-Maurienne (cantiere operativo 9) — Francia;

h) entro il 2031: completamento dello scavo della galleria di base sui versanti francese e italiano (cantieri operativi 3-4-5-6-7-8) — Francia e Italia;

i) entro il 2031: completamento della stazione internazionale di Saint-Jean-de-Maurienne con le relative infrastrutture ausiliarie; avvio della costruzione delle apparecchiature della stazione internazionale di Susa (cantieri operativi 9 e 2) — Francia e Italia;

j) entro il 31 dicembre 2032: completamento dell'infrastruttura ferroviaria per il traffico misto, conformemente ai parametri TEN-T di cui al regolamento (UE) 2024/1679 — Francia e Italia;

k) entro il 2033: installazione operativa del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System — ERTMS) di livello 2 — Francia e Italia.

2. Il calendario relativo alle azioni di cui al paragrafo 2, lettera b), sono le seguenti:

a) ammodernamento della tratta Bussoleno-Avigliana della linea convenzionale esistente: fine lavori tra il 2026 e il 2032;

b) costruzione della nuova linea Avigliana-Orbassano:

   i) valutazione ambientale e autorizzazioni ottenute tra il 2024 e il 2025;

   ii) avvio dei lavori entro il 2026;

   iii) fine dei lavori entro il 2033;

c) riorganizzazione della stazione di smistamento di Orbassano, compreso lo svincolo sud, prima fase, lato Torino, entro il 2026;

d) connettività all'interno del nodo urbano ferroviario di Torino:

   i) tratta Porta Susa-Stura: conclusa al 98 % (completamento previsto entro il 2025);

   ii) tratta Porta Susa-Porta Nuova: completamento entro il 2028;

   iii) linea Torino-Genova: entro il 2027 (prima fase):

      — completamento dell'adeguamento tecnologico dei sistemi del sottosistema «controllo-comando e segnalamento» (CCS) della tratta Trofarello-Alessandria con la costruzione dell'ACCM-SCCM (apparato centrale a calcolatore multistazione-sistema di comando e controllo multistazione) in sottofasi;

      — completamento dell'apparato centrale a calcolatore (ACC) della stazione di Villafranca;

      — completamento del nuovo ACC di Asti.

3. Il calendario delle azioni di cui all'articolo 2, lettera c), è il seguente:

a) ammodernamento della linea convenzionale esistente Ambérieu-Saint-Jean-de-Maurienne:

   i) studi preliminari, compresa un'analisi socioeconomica entro la metà del 2025;

   ii) avvio dei lavori sulle prime operazioni entro il 2027;

   iii) studi di progettazione entro la fine del 2028;

   iv) procedure amministrative per l'acquisizione di terreni entro la fine del 2028;

   v) valutazione ambientale entro la fine del 2028;

   vi) studi finali entro la fine del 2029;

   vii) fine lavori entro il 2033:

      — modifica dell'accesso alla piattaforma Aiton;

      — miglioramenti di capacità presso Aix-les-Bains;

— miglioramenti di capacità presso Chambéry;

— separazione dei livelli sfalsati presso Montmélian;

— messa in sicurezza di Lac du Bourget;

— messa in sicurezza dei passaggi a livello;

— rinforzo degli impianti fissi per la trazione elettrica;

b) connettività all'interno della zona di concentrazione urbana di Lione – passante ferroviario di Lione tra Saint-Pierre-de-Chandieu e Dagneux:

i) studi di progettazione dettagliati entro la fine del 2027;

ii) valutazione ambientale

iii) studi finali;

iv) acquisizione di terreni in linea con il programma di studio e costruzione;

v) lavori

c) costruzione delle nuove linee tra Lione e Saint-Jean-de-Maurienne in linea con i parametri del «grand gabarit» (grande sagoma limite) quale scenario principale esaminato in questa fase:

i) studi di progettazione dettagliati sulle operazioni seguenti, tra cui un'analisi socioeconomica e studi relativi ai lavori di ricognizione entro la metà del 2028 (accessi francesi alla galleria ferroviaria Lione-Torino — studi dettagliati — progetto preliminare dettagliato):

— linea mista tra Grenay e Avressieux;

— miglioramenti presso la stazione di Ambérieu;

— nuova linea ferroviaria merci tra Avressieux e Montmélian, compresa una galleria merci a binario unico sotto il massiccio della Chartreuse, per la quale saranno effettuati studi di progettazione dettagliati parallelamente alla costruzione delle strutture di ricognizione;

— connessione raddoppiata presso la stazione di Montmélian;

— nuova linea ferroviaria merci tra Montmélian e Saint-Jean-de-Maurienne, comprese gallerie merci a binario unico sotto il massiccio di Belledonne e il massiccio del Glandon, per le quali saranno condotti studi di progettazione dettagliati parallelamente alla costruzione delle strutture di ricognizione;

ii) valutazione ambientale

iii) costruzione di strutture di ricognizione;

iv) studi finali;

v) acquisizione di terreni in linea con il programma di studio e costruzione;

vi) lavori.

Articolo 4

Governance

Il coordinatore europeo del corridoio di trasporto europeo Mediterraneo e un rappresentante della Commissione sono invitati a partecipare in qualità di osservatori alle riunioni del consiglio di amministrazione della Tunnel Euralpin Lyon Turin, nonché alle riunioni della commissione intergovernativa (CIG) per il collegamento ferroviario Lione-Torino.

Articolo 5

Relazioni

La Francia e l'Italia riferiscono almeno una volta all'anno alla Commissione e al coordinatore europeo per il corridoio di trasporto europeo Mediterraneo della rete centrale in merito ai progressi nell'attuazione delle azioni di cui all'articolo 2 e comunicano ogni ritardo verificatosi specificandone le cause e indicando le misure correttive adottate. A tal fine, la Francia e l'Italia possono avvalersi, se del caso, del contenuto delle relazioni annuali di avanzamento da presentare nell'ambito delle convenzioni di sovvenzione del meccanismo per collegare l'Europa.

Articolo 6

Riesame

La Commissione avvia un riesame delle azioni e del calendario di cui agli articoli 2 e 3 entro la fine del 2026.

Articolo 7

Destinatari

La Repubblica francese e la Repubblica italiana sono destinatarie della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 luglio 2025

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione