2025/1715

1.8.2025

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/1715 DA COMISSÃO

de 30 de julho de 2025

que estabelece as normas de execução do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à execução do projeto transfronteiriço Lyon-Turim no corredor de transporte europeu mediterrânico

[notificada com o número C(2025) 5111]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas italiana e francesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 ([1]), nomeadamente o artigo 55.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

(1) Tal como sublinhado nos planos de trabalho para o corredor mediterrânico, o projeto transfronteiriço Lyon-Turim («projeto») desempenha um papel crucial para assegurar o funcionamento do corredor com uma ligação interoperável e eficiente através dos Alpes, entre França e Itália, para o transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros.

(2) A descarbonização dos transportes através da criação de condições para uma transferência modal ambiciosa do transporte de mercadorias e de passageiros de longa distância para modos de transporte eficientes do ponto de vista energético é um objetivo político fundamental da União e em consonância com os objetivos da União em matéria de luta contra as alterações climáticas.

(3) Neste contexto, a promoção do transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros é uma prioridade clara da política de transportes da União, tal como delineado na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente ([2]), e uma prioridade de longa data no desenvolvimento da rede RTE-T.

(4) Com a conclusão da linha ferroviária Lyon-Turim, o corredor de transporte europeu mediterrânico e o seu troço transfronteiriço transalpino serão equipados com infraestruturas de transporte ferroviário modernas, seguras e eficientes do ponto de vista energético, que contribuirão para a transferência modal.

(5) A ligação transfronteiriça Lyon-Turim consta da lista de ligações transfronteiriças previamente identificadas no corredor europeu de transporte mediterrânico elegível para financiamento da União ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa, na parte III do anexo do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]).

(6) Três tratados bilaterais e um protocolo adicional entre a França e a Itália ([4]) regulam e norteiam o projeto no âmbito do quadro político, jurídico e financeiro acordado. Em 4 de agosto de 2023, foi assinado um novo acordo bilateral relativo às transferências transfronteiriças de materiais para a construção do projeto.

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

([2]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro, COM(2020) 789 final.

([3]) Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (JO L 249 de 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18.

([4]) «Acordo entre o Governo da República Italiana e o Governo da República Francesa», de 30 de janeiro de 2012, ratificado pela França pela Lei n.º 2013-1089, de 2 de dezembro de 2013, e pela Itália, pela Lei n.º 71/2014.
«Acordo entre o Governo da República Italiana e o Governo da República Francesa para o início das obras finais do troço transfronteiriço da nova linha ferroviária Turim-Lyon», de 24 de fevereiro de 2015; Protocolo Adicional, com anexo, de 8 de março de 2016; Disposições contratuais de 7/6/2016, todas ratificadas pela França pela Lei n.º 2017-116, de 1 de fevereiro de 2017, e pela Itália pela Lei n.º 1/2017.

(7) O plano de trabalho para o corredor mediterrânico salienta a necessidade de assegurar a conclusão do projeto na sua totalidade, que inclui o túnel de base transfronteiriço e as linhas de acesso entre os nós urbanos de Lyon e Turim previamente identificados.

(8) Todos os troços do projeto são essenciais para o bom funcionamento do corredor de transporte europeu mediterrânico. Serão planeados em conformidade com as normas estabelecidas nos artigos 16.º e 18.º do Regulamento (UE) 2024/1679.

(9) O projeto é um investimento transfronteiriço complexo a longo prazo que envolve a França, a Itália e as respetivas regiões vizinhas de Auvérnia-Ródano-Alpes e Piemonte. Beneficia igualmente outros Estados-Membros que dependem de uma ligação moderna entre a França e a Itália através dos Alpes.

(10) O projeto implica a criação de novas infraestruturas e a melhoria das infraestruturas existentes. A fim de apoiar uma execução coordenada e atempada do projeto, é necessário adotar disposições que descrevam as ações e estabeleçam o respetivo calendário. O projeto é um compromisso a longo prazo que exige um planeamento dos investimentos em vários ciclos orçamentais, tanto a nível nacional como da União. Contribuirá para a consecução dos objetivos transfronteiriços do plano de trabalho para o corredor de transporte europeu mediterrânico, incluindo a construção de linhas de acesso que assegurem o trânsito de 24 milhões de toneladas de mercadorias por ano e de 1,5 milhões de passageiros por ano.

(11) A França e a Itália já realizaram ações significativas, tais como estudos e obras de infraestruturas. Essas ações incluem a construção em curso do túnel de base em ambos os países (a partir de 31 de outubro de 2024, tendo sido escavadas 38,6 km de galerias, dos quais 14,7 km do túnel de base), o planeamento das linhas de acesso no território italiano, o planeamento da modernização da linha ferroviária convencional Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne a partir de 2027, com um orçamento específico de 700 milhões de EUR, e a modernização em curso da linha ferroviária convencional Bussoleno-Avigliana. No que diz respeito às novas linhas ferroviárias francesas, um decreto de 13 de agosto de 2013 ([5]) declarou que as obras eram de interesse público, tendo sido aprovado o traçado ferroviário pormenorizado. Os estudos do anteprojeto pormenorizado («avant-projet détaillé» — APD), cofinanciados pela Comissão, pela França e pelas autoridades regionais francesas, serão lançados em 2025.

(12) A clara identificação das ações necessárias para concluir o projeto e o calendário para a sua execução também são importantes para planear e otimizar ao máximo a disponibilidade de financiamento da União, nacional e regional. O cofinanciamento da União tem um efeito de alavanca essencial na tomada de decisões a nível nacional e regional para a execução das ações. Por conseguinte, é importante identificar as ações ainda em falta necessárias para a plena conclusão do projeto, a fim de utilizar ao máximo os recursos da União, de acordo com o respetivo planeamento e as taxas de cofinanciamento aplicáveis e com os recursos financeiros disponíveis a nível nacional e regional. Nos termos do Regulamento (UE) 2021/1153, todos os troços do projeto são elegíveis para financiamento da União (até um máximo de 55 % para o túnel de base e de 50 % para as linhas de acesso). As restantes ações devem demonstrar um elevado grau de integração no planeamento e na execução das ações e estar em conformidade com os critérios de concessão estabelecidos no artigo 14.º do Regulamento (UE) 2021/1153. Portanto, os recursos financeiros devem ser plenamente otimizados, com o máximo de esforços de todas as partes envolvidas.

(13) O Acordo entre o Governo da República Francesa e o Governo da República Italiana para a construção e exploração de uma nova linha ferroviária Lyon-Turim ([6]) e o protocolo adicional especificam o custo certificado do túnel de base transfronteiriço e, após subtração da contribuição da União e da parte financiada pelas portagens, o critério de repartição dos custos de 57,9 % para a Itália e de 42,1 % para a França. Os eventuais custos adicionais serão repartidos equitativamente entre a Itália e a França. O protocolo adicional prevê igualmente a possibilidade de revalorização monetária e de evolução dos custos dos fatores de produção das 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 setembro de 2014.

(14) A empresa franco-italiana Tunnel Euralpin Lyon Turin, enquanto entidade binacional, é responsável pela gestão e construção do troço transfronteiriço do projeto. Os gestores nacionais das infraestruturas da França e da Itália são responsáveis, respetivamente, pela construção das vias de acesso.

(15) A fim de acompanhar os progressos na execução do projeto, a França e a Itália devem apresentar periodicamente à Comissão relatórios sobre os troços situados nos respetivos territórios e notificar os eventuais atrasos registados.

(16) Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679, os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para desenvolver a rede principal até 31 de dezembro de 2030. No entanto, esta obrigação está sujeita às condições estabelecidas no artigo 8.º, n.º 5, desse Regulamento, sublinhando que a execução de projetos de interesse comum está subordinada a fatores como o seu grau de maturidade, o cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais e a disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.

(17) O calendário de execução deverá ser aplicável sem prejuízo do cumprimento dos requisitos previstos pelo direito internacional e da União, nomeadamente das disposições para proteger o ambiente e a saúde humana. O calendário deve permitir aos Estados-Membros planear e otimizar plenamente a disponibilidade de recursos financeiros, sem antecipar a participação financeira de um Estado-Membro ou da União. Em circunstância alguma deve pôr em causa os elevados níveis da União e dos Estados-Membros de proteção do ambiente e de participação do público.

(18) Sem prejuízo do disposto no artigo 54.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2024/1679, é conveniente iniciar a revisão da presente decisão até ao final de 2026, a fim de refletir com exatidão o estado de planeamento e de construção das ações enumeradas no artigo 2.º.

(19) A França e a Itália aprovaram as medidas previstas na presente decisão.

(20) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité criado pelo artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto

A presente decisão estabelece as ações e o calendário para a execução do projeto ferroviário transfronteiriço e das respetivas linhas de acesso que ligam os nós urbanos de Lyon e Turim («projeto»), bem como as correspondentes disposições de governação.

Artigo 2.º

Ações

A França e a Itália asseguram a execução das seguintes ações, de acordo com o calendário estabelecido no artigo 3.º:

a) O troço transfronteiriço do túnel, juntamente com as estações de ligação de Saint-Jean-de-Maurienne e Susa;

b) Linhas de acesso no território italiano, compostas por:

   i) modernização da linha convencional existente — troço Bussoleno-Avigliana:

      — lote 1: realização de novas instalações tecnológicas para a gestão do tráfego no troço Bussoleno--Avigliana,

      — lote 2: eliminação de duas passagens de nível em Borgone Susa,

— lote 3: aplicação das especificações técnicas de interoperabilidade para pessoas com mobilidade reduzida nas estações de Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo,

— lote 4: construção de duas vias prioritárias com módulos de 750 m de comprimento, uma em Condove e outra em Bruzolo,

— lote 5: adaptação do sistema de alimentação elétrica através da construção de duas novas subestações elétricas, uma em Avigliana e outra em Borgone,

— lote 6: demolição de 281 postes da linha elétrica primária de 66 kV,

— lote 7: atenuação acústica,

— lote 8: implica a substituição completa do cabo da catenária, o tipo de cabo normalmente usado pela Rete Ferroviaria Italiana, entre as estações de Bussoleno e Avigliana, por um cabo com uma secção transversal de 540 mm^2 e acrescentar um cabo de alimentação de reforço com uma secção transversal de 230 mm^2, operações necessárias para o bom funcionamento da linha de acordo com o tráfego ferroviário futuro previsto;

ii) construção do novo troço Avigliana-Orbassano;

iii) remodelação da estação de triagem de Orbassano, incluindo o entroncamento sul;

iv) conectividade no nó ferroviário urbano de Turim:

— conclusão da variante ferroviária de Turim, troço Porta Susa-Stura,

— modernização da linha de alta velocidade entre Porta Susa e Porta Nuova, uma nova linha de via dupla independente com 4,5 km de comprimento e construção de diversas novas paragens no sistema ferroviário de Turim,

— aceleração da linha Turim-Génova,

— modernização infraestrutural e tecnológica do nó ferroviário urbano de Turim e linhas conexas e renovação ou instalação de novos sistemas centralizados de gestão da circulação,

— nova variante ferroviária entre Orbassano e Settimo Torinese — fase 1b «Gronda Merci»;

c) Linhas de acesso no território francês, compostas por:

i) modernização da atual linha convencional Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) conectividade na aglomeração de Lyon — variante ferroviária de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu e Dagneux;

iii) construção da nova linha entre Lyon e Saint-Jean-de-Maurienne:

— linha ferroviária mista de passageiros e mercadorias entre Grenay e Avressieux,

— nova linha ferroviária de transporte de mercadorias entre Avressieux e Montmélian,

— nova linha ferroviária de transporte de mercadorias entre Montmélian e Saint-Jean-de-Maurienne.

Artigo 3.º

Calendário

1. O calendário das ações referidas no artigo 2.º, alínea a), é o seguinte:

a) Em 2025: início da escavação mecanizada do primeiro lote francês do túnel de base (estaleiro de construção operacional 7) — França;

b) Até ao final de 2026/início de 2027: início da escavação mecanizada dos outros lotes do túnel de base (estaleiros de construção operacionais 3-4-5-6) — França e Itália;

c) Até 2028: fim das obras de engenharia civil no troço de entrada — Saint-Martin-de-la-Porte (estaleiro de construção operacional 8) — França;

d) Até 2027: proposta de adjudicação de contratos para instalações ferroviárias e não ferroviárias (estaleiro de construção operacional 12) — França e Itália;

e) Até 2028: início da escavação do túnel de interligação com o método tradicional em Bussoleno (estaleiro de construção operacional 1) — Itália;

f) Até 2029: início das obras de engenharia civil na estação internacional de Susa (estaleiro de construção operacional 2) — Itália;

g) Até 2030: fim das obras de engenharia civil da plataforma multimodal na estação internacional de Saint-Jean-de--Maurienne (estaleiro de construção operacional 9) — França;

h) Até 2031: conclusão da escavação do túnel de base dos lados francês e italiano (estaleiros de construção operacionais 3-4-5-6-7-8) — França e Itália;

i) Até 2031: conclusão da estação internacional de Saint-Jean-de-Maurienne com as respetivas infraestruturas auxiliares; início da construção do equipamento da estação internacional de Susa (estaleiros de construção operacionais 9 e 2) — França e Itália;

j) Até 31 de dezembro de 2032: conclusão da infraestrutura ferroviária para o tráfego misto, em conformidade com os parâmetros da RTE-T estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 2024/1679 — França e Itália;

k) Até 2033: instalação operacional do ERTMS Nível 2 — França e Itália.

2. O calendário das ações referidas no artigo 2.º, alínea b), é o seguinte:

a) Modernização da linha convencional existente Bussoleno-Avigliana: fim das obras entre 2026 e 2032;

b) Construção da nova linha Avigliana-Orbassano:

   i) avaliação ambiental e licenças obtidas entre 2024 e 2025,

   ii) início das obras até 2026,

   iii) fim das obras até 2033;

c) Remodelação da estação de triagem de Orbassano, incluindo o entroncamento sul, primeira fase, do lado de Turim, até 2026;

d) Conectividade no nó ferroviário urbano de Turim:

   i) troço Porta Susa-Stura: 98 % concluído (conclusão prevista em 2025),

   ii) troço Porta Susa-Porta Nuova: conclusão até 2028,

   iii) linha Turim-Génova: até 2027 (primeira fase):

      — conclusão da adaptação tecnológica dos sistemas do subsistema de controlo-comando e sinalização do troço Trofarello-Alessandria com a instalação do ACCM (sistema informático central multiestação) e SCCM (sistema de comando e controlo multiestação) em subfases,

      — conclusão do ACC (sistema informático central) da estação de Villafranca,

      — conclusão do novo ACC (sistema informático central) de Asti.

3. O calendário das ações referidas no artigo 2.º, alínea c), é o seguinte:

a) Modernização da linha convencional Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne:

   i) estudos preliminares, incluindo uma análise socioeconómica até meados de 2025,

   ii) início das obras relativas às primeiras operações até 2027,

   iii) estudos de conceção até ao final de 2028,

   iv) procedimentos administrativos para a aquisição de terrenos até ao final de 2028,

   v) avaliação ambiental até ao final de 2028,

   vi) estudos finais até ao final de 2029,

   vii) fim das obras até 2033:

      — alteração do acesso à plataforma de Aiton

      — melhoria da capacidade em Aix-les-Bains

— melhoria da capacidade em Chambéry

— separação de nível em Montmélian

— melhorar a segurança no lago do Bourget

— melhorar a segurança das passagens de nível

— reforço das instalações fixas para a tração elétrica;

b) Conectividade na aglomeração de Lyon — variante ferroviária de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu e Dagneux:

i) estudos de conceção pormenorizados até ao final de 2027,

ii) avaliação ambiental,

iii) estudos finais,

iv) aquisição de terrenos em conformidade com o calendário de estudos e construção,

v) obras;

c) Construção das novas linhas entre Lyon e Saint-Jean-de-Maurienne em conformidade com os parâmetros do «grand gabarit» como principal cenário explorado nesta fase:

i) estudos de conceção pormenorizados sobre as seguintes operações, incluindo uma análise socioeconómica e estudos relacionados com as obras de reconhecimento até meados de 2028 (acessos do lado francês ao túnel ferroviário Lyon-Turim — estudos pormenorizados — APD):

— linha mista entre Grenay e Avressieux,

— melhoramentos na estação de Ambérieu,

— nova linha ferroviária de transporte de mercadorias entre Avressieux e Montmélian, incluindo um túnel de transporte de mercadorias de via única sob o maciço da Chartreuse, para a qual serão realizados estudos de conceção pormenorizados em paralelo com a construção das estruturas de reconhecimento,

— duplicação da ligação na estação de Montmélian,

— nova linha ferroviária de transporte de mercadorias entre Montmélian e Saint-Jean-de-Maurienne, incluindo túneis de transporte de mercadorias de via única sob o maciço de Belledonne e o maciço do Glandon, para a qual serão realizados estudos de conceção pormenorizados em paralelo com a construção das estruturas de reconhecimento,

ii) avaliação ambiental,

iii) construção das estruturas de reconhecimento,

iv) estudos finais,

v) aquisição de terrenos em conformidade com o calendário de estudos e construção,

vi) obras.

Artigo 4.º

Governação

O coordenador europeu do corredor de transporte europeu mediterrânico e um representante da Comissão são convidados a participar, na qualidade de observadores, nas reuniões do Conselho de Administração da Tunnel Euralpin Lyon Turin, bem como nas reuniões da Comissão Intergovernamental Lyon-Turim (CIG).

Artigo 5.º

Apresentação de relatórios

A França e a Itália devem apresentar relatórios à Comissão e ao coordenador europeu do corredor de transporte europeu mediterrânico, pelo menos uma vez por ano, sobre os progressos na execução das ações referidas no artigo 2.º e devem notificar qualquer atraso verificado, especificando as suas causas e indicando as medidas corretivas tomadas. Para o efeito, a França e a Itália podem utilizar, se for caso disso, o conteúdo dos relatórios anuais a apresentar no âmbito das convenções de subvenção do Mecanismo Interligar a Europa.

Artigo 6.º

Revisão

A Comissão iniciará uma revisão das ações e do calendário referido nos artigos 2.º e 3.º até ao final de 2026.

Artigo 7.º

Destinatários

Os destinatários da presente decisão são a República Francesa e a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 30 de julho de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão