2025/2198

31.10.2025

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2025/2198 DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 2025

sull'attuazione del collegamento ferroviario ad alta velocità Lisbona-Madrid sul corridoio di trasporto europeo Atlantico a norma del regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2025)7130]

(I testi in lingua spagnola e portoghese 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 1,

considerando quanto segue:

(1) La decarbonizzazione dei trasporti, in particolare mediante la creazione delle condizioni per un ambizioso cambio modale del traffico passeggeri su lunghe distanze a favore di modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico, rappresenta uno degli obiettivi politici chiave dell'Unione. Nella sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ([2]), la Commissione fissa specificamente l'obiettivo di raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030.

(2) Il completamento del collegamento ferroviario ad alta velocità della rete centrale tra Lisbona e Madrid è previsto entro la fine del 2030, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, e all'allegato I del regolamento (UE) 2024/1679.

(3) Dopo il completamento del collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid, gli operatori ferroviari dovrebbero avere la possibilità di offrire servizi diretti tra le due capitali in circa tre ore. Data l'ambizione di integrare pienamente il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid nella più ampia rete ad alta velocità di Spagna e Francia, l'adozione dello scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm rappresenta un passo avanti fondamentale. In tal modo sarà rafforzata la competitività del traffico passeggeri a lunga distanza. Collegando Portogallo e Spagna, per proseguire poi fino alla Francia, il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid ha una chiara dimensione transfrontaliera ed europea.

(4) Il progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid è parte del corridoio di trasporto europeo Atlantico. Il 5° piano di lavoro del corridoio Atlantico (luglio 2022) sottolinea l'importanza di accelerare il completamento di questo collegamento ferroviario transfrontaliero ad alta velocità, al fine di fornire un'alternativa praticabile ai quaranta voli giornalieri in entrambe le direzioni tra Lisbona e Madrid.

(5) Il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid è un progetto transfrontaliero complesso che coinvolge il Portogallo e la Spagna e richiede la costruzione di nuove tratte di infrastruttura. Tutte le componenti infrastrutturali per il collegamento sono essenziali al fine di garantire un tempo di percorrenza adeguato, di circa tre ore, dei servizi diretti ad alta velocità. Vi rientrano il ponte sul fiume Tago a Lisbona nonché le tratte delle linee ad alta velocità «Lisbona-Evora», «Evora-Caia», «Caia-Badajoz», «Badajoz-Talayuela» e «Talayuela-Madrid».

(6) È pertanto essenziale un buon coordinamento tra Spagna e Portogallo. Al fine di sostenere l'attuazione coordinata e tempestiva del progetto è necessario adottare disposizioni che definiscano le azioni necessarie e il relativo calendario di attuazione.

(7) È inoltre importante individuare chiaramente le azioni necessarie a completare il collegamento ferroviario ad alta velocità Lisbona-Madrid e il relativo calendario di attuazione, in modo da pianificare e ottimizzare al massimo la disponibilità di finanziamenti dell'Unione, nazionali e regionali, nonché di finanziamenti privati. Il cofinanziamento dell'Unione produce un effetto leva potenzialmente elevato sul processo decisionale, a livello nazionale e regionale, per l'attuazione delle azioni.

([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].

(8) Il Portogallo e la Spagna hanno già attuato misure significative, tra cui studi e lavori infrastrutturali, che contribuiscono alla realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid. La maggior parte delle misure è stata cofinanziata dall'Unione nell'ambito di diversi programmi (Fondo di coesione, Fondo europeo di sviluppo regionale, meccanismo per collegare l'Europa, dispositivo per la ripresa e la resilienza). Le attività sono state e sono attualmente svolte nell'ambito di diverse convenzioni di sovvenzione nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1679, fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 5, di tale regolamento, gli Stati membri sono tenuti ad adottare misure idonee a sviluppare la rete centrale entro il 31 dicembre 2030. L'articolo 8, paragrafo 5, stabilisce inoltre che la realizzazione dei progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dalla conformità con le procedure giuridiche dell'Unione e nazionali e dalla disponibilità di risorse finanziarie, fatto salvo l'impegno finanziario di uno Stato membro o dell'Unione.

(10) La Spagna e il Portogallo hanno compiuto ogni sforzo per rispettare la scadenza del 2030 relativa alla rete centrale, come dimostrano i notevoli progressi compiuti sulle tratte Evora-Merida e Merida-Plasencia. La Spagna si è inoltre adoperata al massimo per completare la nuova linea ad alta velocità tra Talayuela e Madrid entro il 2030. Tuttavia, a causa di vincoli tecnici e finanziari cui deve far fronte il Portogallo, il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid non sarà completato prima della fine del 2030. Dovrebbe essere definitivamente concluso prima della fine del 2034.

(11) Considerando la messa in servizio prevista della nuova linea ad alta velocità Evora-Elvas entro la metà del 2026, nonché l'obiettivo di completare l'intero collegamento ad alta velocità entro la fine del 2034, è necessario garantire una fase intermedia per collegare Lisbona a Madrid con un tempo di percorrenza adeguato di circa cinque ore per i servizi diretti con treni ad alta velocità al più tardi entro il 2030.

(12) Poiché i risultati degli studi per la costruzione delle tratte necessarie a raggiungere il tempo di percorrenza di tre ore entro il 2034 saranno disponibili solo entro la fine del 2027, il calendario e le relative tappe per la costruzione di tali tratte, compresa l'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e la relativa autorizzazione per ciascuno di essi, devono essere concordati in una fase successiva.

(13) La dimensione transfrontaliera del progetto ha richiesto l'istituzione di apposite strutture di governance. Il gruppo europeo di interesse economico «Alta Velocidad(e) España Portugal» (GEIE AVEP) è stato istituito il 26 gennaio 2001. Il suo oggetto sociale comprende l'esecuzione di qualsiasi compito connesso con i collegamenti ferroviari Spagna - Portogallo affidatogli dal governo spagnolo o portoghese o dalle rispettive società di gestione delle infrastrutture «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) e «Infraestruturas de Portugal», SA (IP).

(14) Al fine di monitorare i progressi di attuazione, ciascuno Stato membro interessato dovrebbe fornire alla Commissione relazioni periodiche riguardanti le tratte nei rispettivi territori, compresi gli impegni finanziari assunti nei piani di bilancio nazionali, e comunicare eventuali ritardi significativi riscontrati.

(15) La decisione di esecuzione C(2018) 2356 della Commissione, del 24.4.2018, sul collegamento ferroviario transfrontaliero Evora-Merida lungo il corridoio di trasporto europeo Atlantico riguarda una tratta della linea oggetto della presente decisione. È quindi indispensabile abrogarla. Le azioni che non erano ancora state completate a norma di tale decisione precedente sono integrate nella presente decisione.

(16) Il calendario di attuazione stabilito dalla presente decisione 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 a tutte le parti 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 elevati standard dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e di partecipazione pubblica.

(17) Le misure di cui alla presente decisione sono state approvate dal Portogallo e dalla Spagna.

(18) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 61 del regolamento (UE) 2024/1679,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto

La presente decisione stabilisce le priorità, le azioni e il relativo calendario di attuazione del progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità Lisbona-Madrid, nonché le pertinenti disposizioni in materia di governance.

Articolo 2

Azioni e calendario

1. Il Portogallo e la Spagna garantiscono l'attuazione delle azioni seguenti volte a consentire, al più tardi entro la fine del 2030, servizi diretti dei treni ad alta velocità tra Lisbona e Madrid con un tempo di percorrenza di circa cinque ore, suddiviso approssimativamente in tre ore da Madrid alla frontiera e due ore dalla frontiera a Lisbona:

a) i lavori di costruzione del secondo binario nella tratta di linea convenzionale da Poceirão a Bombel inizieranno nel primo semestre del 2026 e tale tratta sarà messa in servizio entro la fine del 2029;

b) i lavori di costruzione della nuova linea ad alta velocità Evora-Caia saranno completati entro la fine del 2025 e tale tratta sarà messa in servizio entro la metà del 2026;

c) la linea ad alta velocità Plasencia-Talayuela sarà messa in servizio entro la fine del 2028;

d) il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sarà introdotto tra Evora ed Elvas entro la fine del 2027;

e) l'ERTMS sarà introdotto tra Badajoz e Plasencia entro la metà del 2026 e tra Plasencia e Talayuela entro la fine del 2028;

f) l'ERTMS sarà introdotto di concerto sull'infrastruttura esistente tra Elvas e Badajoz entro la fine del 2028;

g) la costruzione e la messa in servizio graduali della tratta di linea ad alta velocità Talayuela-Madrid, integrate dalla progressiva elettrificazione della tratta di linea convenzionale Talayuela-Humanes quale misura abilitante necessaria, garantiscono che il tempo di percorrenza tra Madrid e la frontiera, senza fermate intermedie, possa essere inferiore a tre ore entro la fine del 2030.

2. Il Portogallo e la Spagna garantiscono la tempestiva attuazione delle azioni seguenti volte a consentire, al più tardi entro la fine del 2034, servizi diretti dei treni ad alta velocità tra Lisbona e Madrid con un tempo di percorrenza di circa tre ore, suddiviso approssimativamente in due ore da Madrid alla frontiera e circa un'ora dalla frontiera a Lisbona:

a) gli studi relativi alla nuova tratta di linea ad alta velocità di Lisbona-Evora, compreso un nuovo attraversamento del fiume Tago a Lisbona iniziato nella seconda metà del 2024, saranno conclusi entro la fine del 2027;

b) sulla base dei risultati degli studi di cui alla lettera a), la costruzione delle tratte seguenti nonché l'introduzione e l'autorizzazione dell'ERTMS su ciascuna tratta iniziano a decorrere da una data che garantisca il loro completamento e la loro entrata in servizio entro il 2034:

   i) la nuova tratta di linea ad alta velocità Lisbona-Evora, compreso il terzo ponte sul fiume Tago a Lisbona;

   ii) il doppio binario sulla tratta di linea ad alta velocità Evora-Caia, purché ne sia confermata la giustificazione;

c) gli studi per la tratta ad alta velocità tra Caia e Badajoz sono commissionati da AVEP EEIG. Inizieranno nel secondo semestre del 2025 e saranno conclusi entro la fine del 2027;

d) sulla base dei risultati degli studi di cui alla lettera c), entro la fine del 2027 la Spagna e il Portogallo adottano una decisione riguardante:

i) la possibilità di costruire la tratta ad alta velocità tra Caia e Badajoz e, se del caso, di stabilire il relativo calendario di costruzione, con entrata in servizio entro il 2034;

ii) e l'opportunità di costruire una stazione ferroviaria internazionale.

3. Con l'obiettivo generale di integrare il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lisbona e Madrid nelle più ampie reti ad alta velocità in Spagna e Francia, che funzionano con lo scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm, la Spagna e il Portogallo intraprendono le azioni seguenti:

a) elaborano ciascuno un piano coordinato per l'introduzione dello scartamento nominale secondo la norma europea di 1 435 mm sulla linea ad alta velocità tra Lisbona e Madrid entro la fine del 2027, conformemente all'articolo 17 del regolamento (UE) 2024/1679;

b) coordinano e completano la migrazione dello scartamento tra Lisbona e Madrid conformemente al piano di cui alla lettera a) e in conformità del regolamento (UE) 2024/1679.

4. Tutte le azioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 sono riportate nei piani di investimento nazionali di Spagna e Portogallo.

Articolo 3

Governance

1. Il completamento delle azioni di cui all'articolo 2 è discusso almeno una volta all'anno tra i rappresentanti del Portogallo e della Spagna in un apposito gruppo di lavoro istituito a norma dell'articolo 53, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2024/1679, su invito del coordinatore europeo per il corridoio di trasporto europeo Atlantico.

2. Tramite il gruppo di lavoro di cui al paragrafo 1, il Portogallo e la Spagna condividono i loro piani per quanto riguarda le fasi di costruzione e di entrata in servizio delle diverse tratte di linea di cui all'articolo 2, compresa l'introduzione dell'ERTMS, e ne analizzano congiuntamente l'impatto sull'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario sull'infrastruttura in questione.

3. Il coordinatore europeo per il corridoio di trasporto europeo Atlantico può convocare riunioni con i massimi rappresentanti governativi di entrambe le parti in caso di rischi che potrebbero ostacolare il tempestivo completamento di una delle azioni di cui all'articolo 2, paragrafi 1, 2 e 3.

Articolo 4

Relazioni

Il Portogallo e la Spagna presentano ciascuno alla Commissione e al coordinatore europeo per il corridoio di trasporto europeo Atlantico una relazione sulle rispettive azioni, almeno una volta all'anno e prima delle riunioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

Tali relazioni illustrano i progressi compiuti nell'attuazione delle azioni di cui all'articolo 2, compresi gli impegni finanziari assunti nei piani di bilancio nazionali, e indicano gli eventuali ritardi significativi riscontrati, specificandone le cause e indicando le misure correttive adottate. A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi, se del caso, del contenuto delle relazioni periodiche di avanzamento da presentare nell'ambito delle convenzioni di sovvenzione del meccanismo per collegare l'Europa.

Articolo 5

Abrogazione

La decisione di esecuzione C(2018) 2356 è abrogata.

Articolo 6

Destinatari

La Repubblica portoghese e il Regno di Spagna sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2025

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione