DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2024/378 DELLA COMMISSIONE

del 25 gennaio 2024

relativa all'accettazione di una domanda presentata dalla Spagna a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio di non applicazione del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione a 58 veicoli Stadler E6000

[notificata con il numero C(2024) 388]

(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 7, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il 28 giugno 2023 la Spagna ha presentato alla Commissione, a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, una domanda di temporanea non applicazione del punto 7.4.2.1, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ([2]) a 58 veicoli. Tale punto richiede l'installazione dell'ETCS baseline 3 a bordo di tutti i veicoli nuovi.

(2) La domanda riguarda 58 veicoli nuovi Stadler E6000 acquistati dalle seguenti imprese ferroviarie: Renfe Mercancías (12 locomotive), Alpha Trains (30 locomotive) e Medway (16 locomotive), rispettivamente elencati nell'allegato I.

(3) La domanda è stata presentata in base all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797 con riferimento alla mancata redditività economica per la messa in servizio prima del 31 dicembre 2028 di veicoli completamente equipaggiati con il sistema ETCS (baseline 3), come stabilito al punto 7.4.2.1 del regolamento (UE) 2016/919.

(4) Successivamente alla presentazione della domanda, il regolamento (UE) 2016/919 è stato abrogato dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione ([3]). L'obbligo di installare l'ETCS (baseline 3), stabilito al punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, è stato ripreso nella sostanza nell'allegato I, punto 7.4.2.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695. La domanda originaria dovrebbe pertanto essere considerata una domanda di non applicazione temporanea del punto 7.4.2.1 dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695.

(5) I 58 veicoli nuovi Stadler E6000 opereranno sulla rete spagnola e copriranno la linea L084/984 che comprende la tratta montuosa Puerto de Pajares. Queste locomotive nuove presentano un'elevata capacità di trazione e possono trainare convogli lunghi, possono funzionare con diverse tensioni elettriche (3 kV/25 kV), aspetto necessario per via delle condizioni della rete, e possono essere configurate per gli scartamenti ferroviari sia di 1668 mm (tipo iberico) sia di 1435 mm (tipo UE).

(6) A norma del punto 7.4.2.2 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, i veicoli esistenti dovrebbero essere equipaggiati con l'ETCS. Tuttavia, i veicoli Stadler E6000 non dispongono di apparecchiature ETCS/ERTMS installate a bordo. Pertanto, durante il processo di autorizzazione del tipo di veicolo (numero 1-075-0005-8-001-001), l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ha definito specifiche restrizioni d'uso. In base a dette restrizioni attualmente tali locomotive non possono essere utilizzate sulle linee dotate di sistemi di segnalamento di classe A (ETCS/ERTMS), né tantomeno sui corridoi definiti nell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione ([4]) o sulle linee che collegano i principali porti europei, gli impianti di smistamento, i terminal merci e le aree per il trasporto merci di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del medesimo regolamento di esecuzione.

([1]) GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.
([2]) Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).
([3]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380).
([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione, del 5 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (GU L 3 del 6.1.2017, pag. 6).

(7) Attualmente sulla rete spagnola con scartamento di tipo iberico dedicata principalmente al trasporto merci sono tuttavia molto poche le tratte dotate di ERTMS. Tra queste, la sezione di linea a doppio binario Puerto de Pajares (L084/984), di recente costruzione, rappresenta un'«isola» ERTMS di 50 km, dotata di ERTMS livello 2 (baseline 2.3.0-D) e di un sistema di classe B ASFA. I treni merci sono ora tenuti a utilizzare questo bypass ferroviario, che garantisce risparmi significativi in termini di consumo energetico, distanza percorsa e impatto ambientale e consente di raggiungere velocità più elevate con una maggiore capacità rispetto alla vecchia linea a binario singolo (L130).

(8) Poiché non dispongono di apparecchiature ETCS/ERTMS di bordo, i veicoli Stadler E6000 oggetto della presente richiesta non possono attualmente operare su tale linea. Ammodernare questi veicoli installando a posteriori l'ERTMS di bordo comprometterebbe la fattibilità del progetto, per via dei costi aggiuntivi causati dal ritardo nell'entrata in funzione, stimato in diversi mesi, e della indisponibilità delle locomotive. Inoltre, in questa fase l'ammodernamento apporterebbe benefici limitati a causa della lunghezza limitata della tratta sulla quale può essere utilizzato l'ERTMS e della complessità e dei costi aggiuntivi legati all'uso di due sistemi di segnalamento di bordo. Il piano nazionale di esecuzione spagnolo per lo sviluppo dell'ERTMS prevede l'installazione entro il 2030 dell'ERTMS livello 2 (baseline 3) nelle sezioni adiacenti ai 50 km della sezione Puerto de Pajares (L084/984).

(9) Il fabbricante dei veicoli interessati e i proprietari di detti veicoli si sono impegnati a realizzare un piano di progettazione e installazione per dotare a posteriori i 58 veicoli di ETCS livello 2 (baseline 3) per l'apparecchiatura di bordo, al fine di allinearsi all'installazione a terra dell'ERTMS livello 2. La programmazione più recente è riportata nell'allegato I e conferma la consegna entro il 31 dicembre 2025 per i veicoli di proprietà di Renfe Mercancías ed entro il 31 dicembre 2028 per i veicoli di proprietà di Alpha Trains e Medway.

(10) L'analisi effettuata dalla Commissione conferma che le specifiche alternative e l'uso del sistema digitale ASFA di classe B, applicato fino all'avvenuta installazione a posteriori dell'ERTMS, garantiscono la sicurezza e l'interoperabilità dei veicoli su tale linea.

(11) Sulla base di quanto precede, per i 58 veicoli interessati è opportuno considerare soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797. È pertanto opportuno accettare la domanda presentata dalla Spagna di non applicare a tali veicoli il regolamento (UE) 2016/919 e, a titolo mitigativo, di installare a posteriori l'ETCS livello 2, baseline 3, sui 58 veicoli entro il 31 dicembre 2028.

(12) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La domanda presentata dalla Spagna di non applicazione del regolamento (UE) 2016/919 a 58 veicoli E6000 della società Stadler è accettata, come indicato nell'allegato.

Articolo 2

Entro il 31 dicembre di ogni anno la Spagna informa la Commissione in merito alla pianificazione e allo stato di avanzamento dell'ammodernamento dei veicoli. La Spagna comunica inoltre alla Commissione, non appena disponibili, i numeri di riferimento dei veicoli elencati nell'allegato.

Articolo 3

La presente decisione si applica entro i limiti geografici della linea L084/984 della rete ferroviaria spagnola.

Articolo 4

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Essa si applica fino al 31 dicembre 2028.

Fatto a Bruxelles, il 25 gennaio 2024

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Elenco dei veicoli interessati dalla decisione e data prevista per l'installazione a posteriori del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) a bordo di tali veicoli

Proprietario	Impresa ferroviaria che utilizzerà i veicoli	Numero totale di veicoli	Numero di riferimento dei veicoli autorizzati	Numero di riferimento previsto dei veicoli in corso di autorizzazione	Data prevista per l'installazione dell'ETCS L2
RENFE MERCANCÍAS	RENFE MERCANCÍAS	12	91716-256-101-8 91716-256-102-6 91716-256-103-4 91716-256-104-2 91716-256-105-9 91716-256-106-7 91716-256-107-5 91716-256-108-3 91716-256-109-1 91716-256-110-9	91716-256-111-7 91716-256-112-5	31 dicembre 2025
ALPHA TRAINS	CAPTRAIN	30	91716-256-001-0 91716-256-002-8 91716-256-003-6 91716-256-006-9 91716-256-007-7 91716-256-008-5 91716-256-013-5 91716-256-014-3		30 giugno 2028
	CONTIENTAL RAIL		91716-256-004-4 91716-256-005-1 91716-256-009-3 91716-256-010-1		30 giugno 2028
	MEDWAY		91716-256-011-9 91716-256-012-7 91716-256-015-0 91716-256-016-8 91716-256-017-6		30 giugno 2028
	Non indicato		numeri di riferimento da comunicare in seguito	numeri di riferimento da comunicare in seguito	30 giugno 2028
MEDWAY	MEDWAY	16	numeri di riferimento da comunicare in seguito	numero di riferimento da comunicare in seguito	30 giugno 2028