DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/2277 DA COMISSÃO

de 15 de novembro de 2022

que defere um pedido apresentado pela República Italiana nos termos do artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho com vista à não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão

[notificada com o número C(2022) 8068]

(Apenas faz fé o texto na língua italiana)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia ([1]), nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

(1) Em 28 de julho de 2022, a Itália apresentou à Comissão um pedido com vista à não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão ([2]) ao túnel de Miglionico, pertencente à linha férrea de Ferrandina-Matera La Martella. Em 16 de agosto de 2022, a Comissão recebeu uma resposta ao seu pedido de informações complementares de 8 de agosto de 2022, que veio completar o pedido, pedido esse apresentado com base no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva (UE) 2016/797.

(2) O túnel existente é um túnel de via única com 6,6 km de comprimento. As obras na linha de Ferrandina-Matera La Martella foram parcialmente realizadas, embora não concluídas, entre 1984 e 2000, com base em normas nacionais. A linha nunca entrou em serviço, uma vez que essas obras de construção não puderam ser concluídas por falta de fundos. O procedimento de concurso tendo em vista a finalização, a modernização e a abertura da linha de Ferrandina-Matera La Martella, após ter sofrido atrasos significativos, foi lançado e deverá estar concluído até ao final de 2022 (a seguir designado por «projeto»). A finalização, a modernização e a abertura do túnel de Miglionico preveem a aplicação de todas as disposições pertinentes da especificação técnica de interoperabilidade (ETI) estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1303/2014, com exceção do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do respetivo anexo, que exige que as saídas laterais e/ou verticais de emergência para a superfície existam, pelo menos, a cada 1 000 metros; a alternativa que consiste na aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 2), não é viável, uma vez que se trata de um túnel de tubo único.

(3) Como medida alternativa, o projeto prevê a criação de um acesso a uma zona segura através de uma saída de emergência vertical para a superfície após 3,895 km da entrada do túnel de Miglionico, com o objetivo de evacuar passageiros e permitir o acesso a veículos de salvamento. A medida proposta corresponde ao requisito estabelecido no Decreto Ministerial italiano de 28 de outubro de 2005, «Segurança nos túneis ferroviários» ([3]), que prevê a construção de uma saída de emergência aproximadamente a cada 4 km para túneis com mais de 5 km. O gestor da infraestrutura italiano efetuou uma análise de risco específica e pormenorizada em conformidade com o

([1]) JO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

([2]) Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para a segurança nos túneis ferroviários da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

([3]) O Decreto Ministerial italiano, de 28 de outubro de 2005, «segurança nos túneis ferroviários» está a ser revisto na sequência de uma avaliação negativa efetuada em conformidade com o procedimento previsto no artigo 26.º do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 da Comissão ([4]), que demonstra que, no caso vertente, todos os riscos identificados estão abaixo do nível de inaceitabilidade, concluindo, por conseguinte, que a segurança do túnel é considerada aceitável e que, com a medida de atenuação em vigor, a não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 não comprometeria a segurança do túnel.

(4) Indeferir o pedido apresentado pela República Italiana comprometeria a viabilidade económica do projeto. De acordo com as informações prestadas pelo gestor da infraestrutura italiano, o custo total do projeto atual eleva-se a 315,49 milhões de euros; o custo dos trabalhos suplementares para assegurar a conformidade com o ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 foi quantificado em 165 milhões de euros, dos quais 137 milhões de euros seriam destinados à execução dos trabalhos e o montante remanescente a estudos e apoio. Tal iria aumentar em mais de 50% o custo de investimento do projeto, elevando-se a um montante de 500 milhões de euros. Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, alínea b), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2020/424 da Comissão ([5]), a análise da viabilidade económica, realizada pelo gestor da infraestrutura italiano e apresentada à Comissão, teve em conta as receitas de exploração se a não aplicação permitir uma implantação mais precoce e uma viabilidade económica a mais longo prazo do projeto no âmbito do sistema ferroviário nacional e europeu. Com base nas informações fornecidas, a linha não faria parte da rede RTE-T global e serviria principalmente as funções de transporte local, ligando a cidade de Matera à principal rede ferroviária italiana. Se o pedido de não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 for deferido, espera-se que o projeto aduza benefícios para a comunidade superiores aos recursos utilizados. Inversamente, presume-se que, se o pedido for indeferido, o projeto não produza benefícios que compensem os custos.

(5) Pelos motivos acima invocados, podem considerar-se satisfeitas as condições estabelecidas no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797.

(6) A não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 deve ser autorizada até à próxima adaptação ou renovação do túnel.

(7) Na pendência da aplicação da derrogação, os pressupostos ou as considerações subjacentes em que se baseia a análise de risco referida no considerando 3 podem sofrer alterações. Por conseguinte, nesse caso, é conveniente solicitar à República Italiana que informe rapidamente a Comissão dessas alterações e de quaisquer outras eventuais medidas de atenuação a aplicar.

(8) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité referido no artigo 51.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/797,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O pedido da República Italiana de não aplicar o ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 ao túnel de Miglionico é deferido até à próxima adaptação ou renovação do túnel desde que seja aplicada a medida alternativa proposta pela República Italiana.

A República Italiana notificará imediatamente a Comissão caso disponha de informações que possam razoavelmente pôr em causa a conclusão de que a não aplicação do ponto 4.2.1.5.2, alínea b), ponto 1), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 não compromete a segurança do túnel de Miglionico.

([4]) Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 da Comissão, de 30 de abril de 2013, relativo a um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 352/2009 (JO L 121 de 3.5.2013, p. 8).

([5]) Regulamento de Execução (UE) 2020/424 da Comissão, de 19 de março de 2020, relativo à apresentação de informações à Comissão sobre a não aplicação das especificações técnicas de interoperabilidade em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 (JO L 84 de 20.3.2020, p. 20).

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 15 de novembro de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão