DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/2277 A COMISIEI

din 15 noiembrie 2022

de acceptare a unei cereri formulate de Republica Italiană în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului de a nu aplica punctul 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei

[notificată cu numărul C(2022) 8068]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ([1]), în special articolul 7 alineatul (4),

întrucât:

(1) La 28 iulie 2022, Italia a transmis Comisiei o cerere de neaplicare a punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei ([2]) în cazul tunelului Miglionico aparținând liniei de cale ferată Ferrandina-Matera La Martella. Solicitarea de informații suplimentare a Comisiei din 8 august 2022 a primit un răspuns la 16 august 2022, care a completat cererea Italiei. Cererea respectivă a fost depusă în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Directiva (UE) 2016/797.

(2) Tunelul, cu linie simplă, are o lungime de 6,6 km și există deja. Lucrările de construcție a liniei Ferrandina-Matera La Martella au fost efectuate, fără să fie finalizate, în perioada 1984-2000, pe baza standardelor naționale. Linia nu a fost niciodată pusă în funcțiune deoarece lucrările de construcție nu au fost finalizate din cauza lipsei de fonduri. După ce a suferit întârzieri semnificative, procedura de licitație pentru finalizarea, modernizarea și deschiderea liniei Ferrandina-Matera La Martella a fost lansată și se preconizează că va fi finalizată până la sfârșitul anului 2022 („proiectul"). Pentru finalizarea, modernizarea și deschiderea tunelului Miglionico, este prevăzută punerea în aplicare a tuturor dispozițiilor relevante ale specificației tehnice de interoperabilitate (STI) stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1303/2014, cu excepția punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la acesta, care stipulează că trebuie prevăzute ieșiri de urgență la suprafață laterale și/sau verticale cel puțin la fiecare 1 000 metri; soluția alternativă de la punctul 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 2 nu se poate aplica deoarece este vorba despre un tunel cu un singur tub.

(3) Ca măsură alternativă, proiectul prevede crearea unui acces la o zonă sigură printr-o ieșire de urgență verticală la suprafață după 3,895 km de la intrarea în tunelul Miglionico, cu scopul de a evacua pasagerii și de a permite accesul vehiculelor de salvare. Măsura propusă corespunde cerinței prevăzute în Decretul ministerial italian din 28 octombrie 2005 privind siguranța în tunelurile feroviare ([3]), care prevede construcția unei ieșiri de urgență aproximativ la fiecare 4 km pentru tunelurile de peste 5 km. Administratorul de infrastructură italian a efectuat o

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare" a sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 394).

([3]) Decretul ministerial italian din 28 octombrie 2005 privind siguranța în tunelurile feroviare este în curs de revizuire în urma unei evaluări negative efectuate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 26 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

analiză a riscurilor specifică și detaliată, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei ([4]), care demonstrează că în acest caz toate riscurile identificate se situează sub nivelul de inacceptabilitate, concluzionând așadar că siguranța tunelului este considerată acceptabilă și că datorită măsurii de atenuare instituite, neaplicarea punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 nu ar compromite siguranța tunelului.

(4) Neacceptarea cererii prezentate de Republica Italiană ar pune în pericol viabilitatea economică a proiectului. Conform informațiilor furnizate de administratorul de infrastructură italian, costul total al proiectului actual este de 315,49 milioane EUR; costul lucrărilor suplimentare pentru asigurarea conformității cu punctul 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 a fost cuantificat la 165 de milioane EUR, din care 137 de milioane EUR pentru execuția lucrărilor, iar restul pentru studii și sprijin. Aceasta ar crește cu peste 50 % costul de investiții al proiectului, care s-ar ridica la 500 de milioane EUR. În conformitate cu articolul 2 alineatul (2) litera (b) punctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/424 al Comisiei ([5]), analiza viabilității economice, efectuată de administratorul de infrastructură italian și prezentată Comisiei, a luat în considerare veniturile din exploatare aferente neaplicării, care permite o implementare mai timpurie, precum și viabilitatea economică pe termen lung a proiectului în cadrul sistemului feroviar național și european. Pe baza informațiilor furnizate, linia nu ar urma să facă parte din rețeaua globală TEN-T și ar fi utilizată în principal pentru transportul local, conectând orașul Matera la rețeaua feroviară italiană principală. În cazul în care cererea de neaplicare a punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 este acceptată, se preconizează că proiectul va produce beneficii pentru comunitate care depășesc resursele utilizate. În schimb, dacă cererea este respinsă, se preconizează că proiectul nu va genera beneficii care depășesc costurile.

(5) Din aceste motive, se poate considera că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 7 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797.

(6) Neaplicarea punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 trebuie permisă până la următoarea modernizare sau reînnoire a tunelului.

(7) Până la aplicarea derogării, ipotezele sau considerațiile care stau la baza analizei riscurilor menționate la considerentul 3 se pot modifica. Prin urmare, într-un astfel de caz, este oportun să se solicite Republicii Italiene să informeze cu promptitudine Comisia cu privire la astfel de modificări și la orice altă măsură de atenuare posibilă care urmează să fie pusă în aplicare.

(8) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 51 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Cererea Republicii Italiene de a nu aplica punctul 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 în cazul tunelului Miglionico este acceptată până la următoarea modernizare sau reînnoire a tunelului, cu condiția aplicării măsurii alternative propuse de Republica Italiană.

Republica Italiană informează de îndată Comisia în cazul în care deține informații care pot pune în mod rezonabil sub semnul întrebării constatarea că neaplicarea punctului 4.2.1.5.2 litera (b) subpunctul 1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 nu compromite siguranța tunelului Miglionico.

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 8).

([5]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/424 al Comisiei din 19 martie 2020 privind transmiterea către Comisie a informațiilor referitoare la neaplicarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 (JO L 84, 20.3.2020, p. 20).

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 15 noiembrie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei