DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2022/2277 DE LA COMISIÓN

de 15 de noviembre de 2022

por la que se acepta la solicitud presentada por la República Italiana con arreglo al artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo para la no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión

[notificada con el número C(2022) 8068]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea ([1]), y en particular su artículo 7, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

(1) El 28 de julio de 2022, Italia presentó a la Comisión una solicitud de no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión ([2]) al túnel de Miglionico, perteneciente a la línea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella. La solicitud de información adicional de la Comisión de 8 de agosto de 2022 fue respondida el 16 de agosto de 2022, completándose así la solicitud. Esta solicitud se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra c), de la Directiva (UE) 2016/797.

(2) Se trata de un túnel ya existente, de vía única y con una longitud de 6,6 km. Las obras de construcción de la línea Ferrandina-Matera La Martella se llevaron a cabo parcialmente entre 1984 y 2000 sobre la base de normas nacionales, pero no se completaron. La línea nunca entró en servicio, ya que las obras de construcción no se finalizaron debido a la falta de fondos. El procedimiento de licitación para la finalización, mejora y apertura de la línea Ferrandina-Matera La Martella, tras haber sufrido retrasos significativos, ya se ha puesto en marcha y está previsto que concluya a finales de 2022 (en lo sucesivo, «el proyecto»). La finalización, mejora y apertura del túnel de Miglionico prevé aplicar todas las disposiciones pertinentes de la especificación técnica de interoperabilidad (ETI) establecida en el Reglamento (UE) n.º 1303/2014, a excepción del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, de su anexo, que exige que se lleven a cabo salidas de emergencia laterales o verticales hacia la superficie al menos cada 1 000 metros; la alternativa del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 2, no puede aplicarse porque se trata de un túnel de un solo tubo.

(3) Como medida alternativa, el proyecto prevé crear un acceso a una zona segura a través de una salida vertical de emergencia a la superficie situada a 3,895 km de la entrada del túnel de Miglionico, con el fin de evacuar a los pasajeros y permitir el acceso a los vehículos de rescate. La medida propuesta responde a la exigencia establecida en el Decreto ministerial italiano de 28 de octubre de 2005 «Seguridad en los túneles ferroviarios» ([3]), que prevé la construcción de una salida de emergencia aproximadamente cada 4 km en los túneles de una longitud superior a 5

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

([2]) Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

([3]) El Decreto ministerial italiano de 28 de octubre de 2005 «Seguridad en los túneles ferroviarios» está siendo objeto de revisión tras una evaluación negativa realizada de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 26 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

km. El administrador de la infraestructura de Italia llevó a cabo un análisis del riesgo específico y detallado de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión ([4]) que demostró que en este caso todos los riesgos identificados estaban por debajo de los niveles de inaceptabilidad y por tanto concluyó que la seguridad del túnel se consideraba aceptable y que, habiendo efectuado la medida de mitigación, dicha seguridad no se vería comprometida por la no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014.

(4) La no de aceptación de la solicitud presentada por la República Italiana pondría en peligro la viabilidad económica del proyecto. Según la información facilitada por el administrador de la infraestructura de Italia, el coste total del proyecto actual asciende a 315,49 millones EUR; el coste de las obras adicionales para garantizar el cumplimiento del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 se ha cuantificado en 165 millones EUR, de los cuales 137 millones EUR irían destinados a la ejecución de las obras, y el resto a estudios y apoyo. Esto aumentaría en más del 50 % el coste de la inversión del proyecto, que asciende a 500 millones EUR. De conformidad con el artículo 2, apartado 2, letra b), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/424 de la Comisión ([5]), el análisis de viabilidad económica, realizado por el administrador de la infraestructura de Italia y presentado a la Comisión, tuvo en cuenta los ingresos de explotación derivados de la no aplicación, la cual permitía acelerar el proyecto y garantizar su viabilidad económica a largo plazo dentro del sistema ferroviario nacional y europeo. Sobre la base de la información facilitada, la línea no formaría parte de la red global de la RTE-T y realizaría principalmente funciones de transporte local para conectar la ciudad de Matera con la principal red ferroviaria italiana. Si se acepta la solicitud de no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014, se espera que el proyecto produzca para la comunidad beneficios superiores al uso de los recursos. Por el contrario, se espera que, en caso de que se rechace la solicitud, el proyecto no produzca beneficios que superen los costes.

(5) Por estas razones, puede considerarse que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, letra c), y en el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797.

(6) Debe permitirse la no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 hasta el próximo acondicionamiento o renovación del túnel.

(7) A la espera de la aplicación de la excepción, pueden cambiar las hipótesis o consideraciones subyacentes en las que se basa el análisis del riesgo mencionado en el considerando 3. Por lo tanto, en tal caso, procede solicitar a la República Italiana que informe sin demora a la Comisión de tales cambios y de cualquier otra posible medida de mitigación que deba aplicarse.

(8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 51, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La solicitud de la República Italiana de no aplicar el punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 al túnel de Miglionico se acepta hasta el próximo acondicionamiento o la próxima renovación del túnel, a condición de que se aplique la medida alternativa propuesta por la República Italiana.

La República Italiana informará sin demora a la Comisión en caso de que disponga de información que pueda poner razonablemente en duda la conclusión de que la no aplicación del punto 4.2.1.5.2, letra b), punto 1, del anexo del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 no compromete la seguridad del túnel de Miglionico.

([4]) Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009 (DO L 121 de 3.5.2013, p. 8).

([5]) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/424 de la Comisión, de 19 de marzo de 2020, relativo a la presentación de información a la Comisión en relación con la no aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 (DO L 84 de 20.3.2020, p. 20).

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 15 de noviembre de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión