

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/2277 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Νοεμβρίου 2022

για την αποδοχή αιτήματος που υπέβαλε η Ιταλική Δημοκρατία σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 8068]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 28 Ιουλίου 2022, η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή αίτημα για τη μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> στη σήραγγα Miglionico που ανήκει στη σιδηροδρομική γραμμή Ferrandina-Matera La Martella. Το αίτημα της Επιτροπής της 8ης Αυγούστου 2022 για περαιτέρω πληροφορίες έλαβε απάντηση στις 16 Αυγούστου 2022, οπότε και ολοκληρώθηκε. Το εν λόγω αίτημα υποβλήθηκε βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (2) Η σήραγγα, μονής γραμμής, έχει μήκος 6,6 km και υπάρχει ήδη. Οι κατασκευαστικές εργασίες στη γραμμή Ferrandina-Matera La Martella εκτελέστηκαν εν μέρει από το 1984 έως το 2000 βάσει εθνικών προτύπων, αλλά δεν ολοκληρώθηκαν. Η γραμμή δεν τέθηκε ποτέ σε λειτουργία, καθώς οι κατασκευαστικές εργασίες δεν ολοκληρώθηκαν λόγω έλλειψης πόρων. Η διαδικασία του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση, την αναβάθμιση και το άνοιγμα της γραμμής Ferrandina-Matera La Martella, μετά από σημαντικές καθυστερήσεις, έχει δρομολογηθεί και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2022 (στο εξής: το έργο). Η ολοκλήρωση, η αναβάθμιση και η παράδοση της σήραγγας Miglionico προβλέπει την εφαρμογή όλων των σχετικών διατάξεων της τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2014, εκτός από το σημείο 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματός του, το οποίο απαιτεί να προβλέπονται πλευρικές και/ή κατακόρυφες εξοδοί κινδύνου προς την επιφάνεια του εδάφους τουλάχιστον κάθε 1 000 μέτρα· το εναλλακτικό σημείο 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 2) δεν μπορεί να εφαρμοστεί διότι πρόκειται για σήραγγα μονού κλάδου.
- (3) Ως εναλλακτικό μέτρο, το έργο προβλέπει τη δημιουργία πρόσβασης σε ασφαλή περιοχή μέσω κατακόρυφης εξόδου έκτακτης ανάγκης προς την επιφάνεια μετά από 3,895 km από την είσοδο της σήραγγας Miglionico, με σκοπό την εκκένωση των επιβατών και την πρόσβαση των οχημάτων διάσωσης. Το προτεινόμενο μέτρο ανταποκρίνεται στην απαίτηση του ιταλικού υπουργικού διατάγματος της 28ης Οκτωβρίου 2005 «ασφάλεια σε σιδηροδρομική σήραγγα» <sup>(3)</sup>, το οποίο προβλέπει την κατασκευή εξόδου κινδύνου κάθε 4 km περίπου για σήραγγες που ξεπερνούν σε μήκος τα 5 km. Ο ιταλικός

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394).

<sup>(3)</sup> Το ιταλικό υπουργικό διάταγμα της 28ης Οκτωβρίου 2005 «ασφάλεια σε σιδηροδρομική σήραγγα» τελεί υπό αναθεώρηση μετά από αρνητικό αποτέλεσμα εξέτασης που διενεργήθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

διαχειριστής υποδομής διενήργησε ειδική και λεπτομερή ανάλυση κινδύνου, σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 402/2013 της Επιτροπής (\*), η οποία αποδεικνύει ότι, στην περίπτωση αυτή, όλοι οι εντοπισθέντες κίνδυνοι είναι κάτω από το επίπεδο απόρριψης και, ως εκ τούτου, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ασφάλεια της σήραγγας θεωρείται αποδεκτή και ότι, με το μέτρο μετριασμού που εφαρμόζεται, η μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 δεν θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια της σήραγγας.

- (4) Η μη αποδοχή του αιτήματος της Ιταλικής Δημοκρατίας θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του έργου. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τον ιταλικό διαχειριστή υποδομής, το συνολικό κόστος του τρέχοντος έργου ανέρχεται σε 315,49 εκατ. EUR· το κόστος των πρόσθετων εργασιών για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το σημείο 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 προσδιορίστηκε σε 165 εκατ. EUR, εκ των οποίων 137 εκατ. EUR για την εκτέλεση των εργασιών και το υπόλοιπο για μελέτη και υποστήριξη. Αυτό θα αύξανε πάνω από 50 % το επενδυτικό κόστος του έργου, ανερχόμενο σε 500 εκατ. EUR. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/424 της Επιτροπής (†), η ανάλυση οικονομικής βιωσιμότητας, που διενεργήθηκε από τον ιταλικό διαχειριστή υποδομής και υποβλήθηκε στην Επιτροπή, έλαβε υπόψη τα έσοδα εκμετάλλευσης που θα προέκυπταν από τη μη εφαρμογή που επέτρεψαν την ταχύτερη εγκατάσταση και την πιο μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα του έργου στο πλαίσιο του εθνικού και του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η γραμμή δεν θα αποτελούσε μέρος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ και θα εξυπηρετούσε κυρίως τοπικές μεταφορικές λειτουργίες για τη σύνδεση της πόλης Matera με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας. Εάν γίνει δεκτό το αίτημα για μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014, το έργο αναμένεται να αποφέρει οφέλη για την κοινότητα τα οποία είναι μεγαλύτερα από τη χρήση των πόρων. Αντιθέτως, αναμένεται ότι, εάν το αίτημα απορριφθεί, το έργο δεν θα αποφέρει οφέλη που υπερβαίνουν τα κόστη.
- (5) Για τους λόγους αυτούς, μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και του άρθρου 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (6) Η μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 θα πρέπει να επιτρέπεται έως την επόμενη αναβάθμιση ή ανακαίνιση της σήραγγας.
- (7) Εν αναμονή της εφαρμογής της παρέκκλισης, οι υποκείμενες παραδοχές ή εκτιμήσεις στις οποίες βασίζεται η ανάλυση κινδύνου που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3 ενδέχεται να αλλάξουν. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση αυτή, είναι σκόπιμο να ζητηθεί από την Ιταλική Δημοκρατία να ενημερώσει αμέσως την Επιτροπή σχετικά με τις εν λόγω αλλαγές και σχετικά με κάθε άλλο πιθανό μέτρο μετριασμού που θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

Το αίτημα της Ιταλικής Δημοκρατίας για τη μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 στη σήραγγα Miglionico γίνεται δεκτό έως την επόμενη αναβάθμιση ή ανακαίνιση της σήραγγας, υπό τον όρο ότι θα εφαρμοστεί το εναλλακτικό μέτρο που προτείνει η Ιταλική Δημοκρατία.

Η Ιταλική Δημοκρατία ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σε περίπτωση που διαθέτει πληροφορίες που μπορούν εύλογα να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση ότι η μη εφαρμογή του σημείου 4.2.1.5.2 στοιχείο β) 1) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της σήραγγας Miglionico.

(\*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, της 30ής Απριλίου 2013, σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 121 της 3.5.2013, σ. 8).

(†) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/424 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2020, για την υποβολή στην Επιτροπή πληροφοριών σχετικά με τη μη εφαρμογή τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 (ΕΕ L 84 της 20.3.2020, σ. 20).

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 15 Νοεμβρίου 2022.

Για την Επιτροπή  
Adina VĂLEAN  
Μέλος της Επιτροπής

---