

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2023/696 DELLA COMMISSIONE

del 27 marzo 2023

che accetta una domanda, presentata dalla Repubblica italiana a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, di non applicazione del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione a dieci veicoli ETR675 fino al 30 giugno 2024

[notificata con il numero C(2023) 1916]

(Il testo in lingua italiana 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 23 settembre 2022 l'Italia ha presentato alla Commissione una domanda di non applicazione temporanea, fino al 30 giugno 2024, del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ⁽²⁾, che prevede che i veicoli nuovi siano equipaggiati con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) di bordo Baseline 3 entro il 1° luglio 2023. La domanda riguarda dieci veicoli nuovi ETR675 con numeri di identificazione consecutivi da ETR675.17 a ETR675.26, forniti da Alstom Ferroviaria SpA. I dieci veicoli appartengono a un parco esistente di 26 veicoli ETR675 di proprietà di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (Italo-NTV SpA).
- (2) Le informazioni fornite dalle autorità italiane a sostegno della domanda hanno consentito alla Commissione di effettuare l'analisi.
- (3) Conformemente al punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, i veicoli nuovi autorizzati dopo il 16 giugno 2019 devono essere conformi al gruppo di specifiche # 2 o # 3 (ETCS Baseline 3) di cui alla tabella A 2 dell'allegato A di tale regolamento ⁽³⁾.
- (4) Il punto 7.4.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 mira ad agevolare il passaggio dal sistema ETCS Baseline 2 al sistema ETCS Baseline 3 attraverso proroghe dei termini. Conformemente al punto 3, lettera b), di tale punto, determinati veicoli equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2 e autorizzati prima del 31 dicembre 2020 in conformità a un'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata anteriormente al 1° gennaio 2019 possono beneficiare di una proroga fino al 1° luglio 2023 del termine entro cui dovranno conformarsi al sistema ETCS Baseline 3.
- (5) I dieci veicoli di cui alla domanda sono stati ordinati in lotti diversi come opzioni di acquisto a seguito della firma, il 28 ottobre 2015, del contratto iniziale tra Italo-NTV SpA e Alstom Ferroviaria SpA per la fornitura e la manutenzione di 26 veicoli ETR675 (noti anche come Pendolino EVO).
- (6) I sei veicoli da ETR675.17 a ETR675.22 sono stati ordinati prima del 16 giugno 2019, sono equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2 e sono stati autorizzati a essere immessi sul mercato prima del 31 dicembre 2020. Conformemente al punto 7.4.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, tali veicoli sono tenuti a conformarsi al sistema ETCS Baseline 3 entro il 1° luglio 2023.
- (7) I due veicoli ETR675.23 ed ETR675.24 sono stati ordinati dopo il 16 giugno 2020, ossia il 31 luglio 2020, sono equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2 e sono stati autorizzati a essere immessi sul mercato prima del 31 dicembre 2020. Conformemente al punto 7.4.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, tali veicoli sono tenuti a conformarsi al sistema ETCS Baseline 3 entro il 1° luglio 2023.

⁽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⁾ Il gruppo di specifiche # 1 corrisponde a ETCS Baseline 2 e GSM-R baseline 1, il gruppo di specifiche # 2 corrisponde a ETCS Baseline 3 Maintenance Release 1 e GSM-R baseline 1, e il gruppo di specifiche # 3 corrisponde a ETCS Baseline 3 Release 1 e GSM-R baseline 1.

- (8) La consegna dei due veicoli ETR675.25 ed ETR675.26, ordinati il 31 luglio 2019, era prevista dopo il 31 dicembre 2020. Tali veicoli non rientravano pertanto nell'ambito di applicazione della disposizione transitoria di cui al punto 7.4.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 e avrebbero dovuto essere equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 3 conformemente al punto 7.4.2.1 del medesimo allegato. La decisione C(2021) 3233 final della Commissione ⁽⁴⁾ ha concesso una non applicazione temporanea fino al 30 giugno 2023. Di conseguenza i dieci treni specificati nella domanda sono attualmente equipaggiati unicamente con il sistema ETCS Baseline 2.
- (9) La migrazione dal sistema ETCS Baseline 2 al sistema ETCS Baseline 3 dei dieci veicoli oggetto della presente decisione era programmata per un periodo che terminerà il 1° luglio 2023 conformemente al termine di cui al punto 7.4.2.3 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919.
- (10) Tuttavia la migrazione sicura dal sistema ETCS Baseline 2 di bordo al sistema ETCS Baseline 3 di bordo dipende dalla ristrutturazione della linea Milano-Bologna con il sistema ETCS Baseline 3 a terra per effettuare le prove che garantiscono la compatibilità dei sistemi ETCS Baseline 3 di bordo e a terra. La disponibilità della linea per le prove è stata ritardata a causa dell'installazione tardiva del sistema ETCS Baseline 3 a terra. Sarà possibile effettuare le prove solo nel secondo trimestre del 2023, il che farà slittare le prime nuove autorizzazioni dei veicoli a novembre 2023.
- (11) La non applicazione temporanea del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 per un altro anno ai dieci veicoli ETR675 equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2, fino al loro adeguamento al sistema ETCS Baseline 3 nel corso della regolare manutenzione, tra novembre 2023 e il 30 giugno 2024, consentirebbe la continuità del servizio in assenza di alternative praticabili dal punto di vista commerciale e operativo.
- (12) Un ritardo della migrazione non inciderebbe sull'interoperabilità poiché i dieci veicoli interessati sono già equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2, e secondo il piano di implementazione di ERTMS dell'Italia anche l'infrastruttura a terra è equipaggiata con il sistema ETCS Baseline 2 e migrerà gradualmente al sistema ETCS Baseline 3 fino al 2025, senza che sia compromessa l'interoperabilità con i veicoli equipaggiati con il sistema ETCS Baseline 2 o con il sistema ETCS Baseline 3.
- (13) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, il fabbricante dei veicoli con numeri di identificazione da ETR675.17 e ETR675.26, Alstom Ferroviaria SpA, e il loro proprietario, Italo-NTV SpA, si sono impegnati a realizzare un piano di progettazione e installazione per ristrutturare tali veicoli e il resto del parco con apparecchiature di bordo conformi al sistema ETCS Baseline 3. In base a tale piano, la ristrutturazione dovrebbe essere completata entro il 30 giugno 2024.
- (14) La domanda si fonda sull'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797, che consente la non applicazione di una o più specifiche tecniche di interoperabilità (STI) nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate comprometterebbe la redditività economica del progetto e/o la compatibilità del sistema ferroviario dello Stato membro interessato.
- (15) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane emerge che se la domanda di non applicazione del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 non fosse accettata, l'operatore sarebbe obbligato a installare il sistema ETCS Baseline 3 su dieci veicoli, ritirandoli temporaneamente dal servizio al di fuori della manutenzione programmata ordinaria. Ciò avrebbe un impatto economico negativo significativo sull'operatore in termini di perdita di entrate a causa della mancata prestazione del servizio commerciale, di fatture non pagate e di costi derivanti dallo stazionamento dei dieci veicoli. La disposizione alternativa applicata, vale a dire la continuazione dell'uso del sistema ETCS Baseline 2 fino all'aggiornamento al sistema ETCS Baseline 3, può essere applicata in modo sostenibile, è accettabile in quanto non inciderebbe sull'interoperabilità e garantisce la continuità dei servizi.
- (16) Per tali motivi è opportuno considerare soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797, e autorizzare la migrazione differita dal sistema ETCS Baseline 2 al sistema ETCS Baseline 3 dei dieci veicoli con numeri di identificazione da ETR675.17 a ETR675.26 fino al 30 giugno 2024.

⁽⁴⁾ Decisione di esecuzione C(2021) 3233 final della Commissione, dell'11 maggio 2021, che accetta una domanda di non applicazione di parte della specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea di cui al regolamento (UE) 2016/919, presentata dalla Repubblica italiana alla Commissione a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio.

- (17) È pertanto opportuno accettare la domanda presentata dall'Italia di non applicazione del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 a tali veicoli fino al 30 giugno 2024.
- (18) 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 della Repubblica italiana di non applicazione del punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 a dieci veicoli ETR675 con numeri di identificazione consecutivi da ETR675.17 a ETR675.26 fino al 30 giugno 2024 è accettata.

Articolo 2

La presente decisione si applica nei limiti geografici della rete ferroviaria italiana.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Essa si applica fino al 30 giugno 2024.

Fatto a Bruxelles, il 27 marzo 2023

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione
