

MISSIONE 3 – ANALISI DEL “DECRETO INFRASTRUTTURE” (D.L. 121 DEL 10 SETTEMBRE 2021) – ART. 3



PNRR

LE SCHEDE SINTETICHE

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi

Articolo 3 dal comma 1 al comma 9

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

L'articolo 3 contiene misure urgenti volte ad accelerare l'attuazione del "Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario". Vengono inoltre introdotte alcune disposizioni per assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera), nonché ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

Il **comma 1** prevede le disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System ("ERTMS") e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS. L'ERTMS/ETCS (System/European Train Control System) è un sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento di bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità. A tal fine lo stesso comma 1 prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione pari a 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

Il **comma 2** fa presente che le risorse finanziarie citate nel comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe «B» al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Si precisa che la quantificazione dei costi pari, a 300 milioni di euro, è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, considerando la necessità di adeguare i

sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna. Si precisa che possano beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'UE, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

Il **comma 3** rinvia ad un decreto del MIMS, da adottare di concerto con il MEF, la definizione delle modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. La disposizione di cui al comma 3 subordina l'efficacia del citato decreto all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

Il **comma 4** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, in particolare si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Il **comma 5** al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'art. 47, comma 11-quinquies, primo periodo, del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, prevede la proroga al 2021 del termine di operatività del fondo destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci.

Articolo 3 dal comma 6 al comma 8

Disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera)

Il **comma 6** autorizza la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari, a tal fine impiegati, per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica. La linea da Tirano, in Italia, fino a Campocologno, in Svizzera, venne realizzata su concessione di costruzione per una tranvia elettrica a scartamento ridotto. Dopo il subentro della Ferrovia Retica nella titolarità della concessione (intervenuto nell'anno 1950), il relativo servizio è stato, tuttavia, sempre

effettuato con materiale rotabile di tipo ferroviario, e con modalità di esercizio parimenti assimilabili al trasporto ferroviario.

Il **comma 7** stabilisce che, nel territorio italiano, il relativo servizio di trasporto ferroviario debba avvenire in conformità alle norme per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario. L'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'art. 2, comma 4, e all'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, dove le reti ferroviarie isolate sono quelle reti concesse dallo Stato e quelle attribuite alle regioni ed adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Il **comma 8** stabilisce che entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento d'urgenza, il Comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria debbano definire il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali.

Articolo 3 comma 9

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

Il **comma 9** introduce una modifica all'articolo 51, comma 6, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 in materia di trasporto pubblico locale. L'art. 51, prendendo in considerazione l'emergenza epidemiologica da COVID-19, aveva incrementato la dotazione del fondo di cui all'art. 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021, al fine di finanziare i servizi aggiuntivi programmati per il trasporto pubblico locale per far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al DPCM adottato ai sensi dell'art. 2 del D.L. 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35. Con la disposizione in esame si novella il comma 6 dell'art. 51, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, al fine di prevedere che eventuali risorse residue dallo stanziamento di cui al comma 1 del medesimo art. 51, siano destinate, oltre che per le finalità previste dall'art. 200, comma 1, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, anche al potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico

locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19.

Articolo 3 comma 9-bis ***(Copertura minori entrate dell'Autorità dei Trasporti)***

Il **comma 9-bis** dell'art. 3, introdotto dalla Camera dei deputati, autorizza l'Autorità di Regolazione dei Trasporti a far fronte alla copertura delle minori entrate mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2020. In dettaglio, la disposizione autorizza, in considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza COVID-19 registrati nell'anno 2020 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto, l'Autorità di regolazione dei trasporti, per l'esercizio finanziario 2022, a far fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dal contributo per il funzionamento, previsto nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato maturato alla data del 31 dicembre 2020. Il contributo è dovuto all'Autorità dei Trasporti in base all'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, istitutivo dell'Autorità.

Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'art. 6, comma 2, del D.L. 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

Articolo 3 comma 9-ter ***(Tratta ferroviaria Torino-Lione)***

Il **comma 9-ter** dell'art. 3, introdotto dalla Camera dei deputati, estende le aree considerate di interesse strategico nazionale, ai fini della realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione. All'art. 19 della legge n. 183 del 2011, in riferimento a questi interventi si apportano le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, che prevede che le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica e per la realizzazione del tunnel di base

costituiscano aree di interesse strategico nazionale, si estende tale previsione anche alle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze;

b) si aggiunge il nuovo comma 1-bis che dispone che le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri comuni e delle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscano aree di interesse strategico nazionale, al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di Chiomonte;

c) al comma 2, si estende, di conseguenza, alle fattispecie del nuovo comma 1-bis la previsione che chiunque si introduca abusivamente nelle aree di interesse strategico nazionale ovvero impedisca o ostacoli l'accesso autorizzato alle aree medesime, sia punito a norma dell'articolo 682 del codice penale (ingresso arbitrario in luoghi ove l'accesso è vietato nell'interesse militare dello Stato), fatta salva l'ipotesi di più grave reato.

Riferimenti normativi	D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267)
Tag	Trasporto ferroviario, ERTMS, ETCS, ferrovie, trasporti
Voci di glossario	ERTMS; ETCS

Per approfondimenti si veda il link:

[D.L. 121/2021- Infrastrutture e trasporti \(camera.it\)](#)