

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2408

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BONELLI, FRATOIANNI, FERRARI, LAI

Modifiche al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in materia di introduzione del sottosistema tram-treno nell'ambito della rete ferroviaria nazionale

Presentata il 15 maggio 2025

ONOREVOLI COLLEGHI ! – L'oggetto della presente proposta di legge, concernente la disciplina del sottosistema tram-treno in Italia, è di estrema attualità e rientra in modo coerente nell'ambito delle politiche avviate sia a livello nazionale che internazionale per sviluppare azioni, nel campo della mobilità sostenibile, al fine di risolvere i gravi problemi ambientali connessi ai cambiamenti climatici e al riscaldamento globale.

Il sottosistema tram-treno, se realizzato nelle infrastrutture ferroviarie interconnesse e isolate in Italia, può assicurare un servizio di trasporto pubblico extraurbano e urbano più veloce, senza interruzioni di carico, senza trasbordi tra tram e treno e con riduzione notevole dei costi di gestione.

In Germania, negli anni 1993-1995, è stato adottato un pacchetto di disposizioni, tra cui la fondamentale direttiva « Condi-

zioni speciali per la circolazione di veicoli ferroviari leggeri (LNT) in promiscuità con veicoli ferroviari », per disciplinare la circolazione delle automotrici leggere e dei tram-treno sulle ferrovie tedesche. In Olanda, la società ProRail (il gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e gli altri enti interessati hanno effettuato una valutazione dell'applicabilità del sistema tram-treno, che ha condotto poi allo sviluppo del progetto pilota « RijnGouweLijn » lungo il percorso da Gouda ad Alphen Aan den Rijn, attuato nel 2003.

Nel 2012, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, è stato istituito un gruppo di lavoro composto da rappresentanti del medesimo Ministero, dell'allora Agenzia nazionale per la sicurezza

delle ferrovie, dell'Associazione trasporti (ASSTRA), della Confindustria, della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e dell'UNIFER, incaricato di predisporre le « Linee guida per i sistemi tram-treno ».

Il sottosistema tram-treno è stato studiato in diverse regioni italiane ed è considerato alla base del sistema di mobilità sostenibile, in quanto consente una riduzione dei costi sociali dovuti a varie esternalità, quali l'incidentalità, l'inquinamento atmosferico e acustico o l'impatto sul paesaggio.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, di attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione), la determinazione dei requisiti di sicurezza del sottosistema tram-treno è di competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), che deve emanare la relativa normativa tecnica e stabilire i requisiti di sicurezza del veicolo tram-treno, che, poi, in conformità alla normativa attualmente in vigore, dovrà essere omologato e immatricolato con procedure analoghe a quelle previste per i veicoli ferroviari.

Nel novembre 2024 l'ANSFISA ha avviato una consultazione pubblica (chiusa il 31 gennaio 2025) sullo schema di « Norme per l'autorizzazione e per l'esercizio dei veicoli tram-treno », inviando, con la nota

n. 84928/2024, una richiesta di parere sul progetto di normativa alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e agli altri enti competenti in materia. Alla luce delle osservazioni pervenute, l'ANSFISA sta procedendo alla stesura delle suddette norme in forma definitiva ai fini della loro adozione, in riferimento al citato articolo 2, comma 3, del decreto legislativo n. 57 del 2019.

L'articolo 1, paragrafo 5, della citata direttiva (UE) 2016/797 detta la disciplina generale destinata ai tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione europea, applicabile nel caso in cui non esistano specifiche tecniche di interoperabilità (STI). In particolare, gli Stati membri devono provvedere ad adottare norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che i tram-treni soddisfino tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza pertinenti.

Nonostante tali disposizioni, l'Italia non è ancora intervenuta per darvi attuazione, né esistono STI applicabili ai tram-treni, talché gli stessi non possono essere considerati sistemi di trasporto pubblico omologati.

Con la presente proposta di legge si intende apportare alcune modifiche al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie, proprio al fine di realizzare il sottosistema tram-treno nel nostro Paese.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3, lettera b), le parole: « e ai veicoli leggeri su rotaia, nonché » sono soppresse;

b) all'articolo 3, comma 1, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *tt-bis*) sottosistema tram-treno: sistema di trasporto pubblico che consente ai veicoli di circolare sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, su tracciato proprio o condiviso con il traffico stradale, e di raggiungere il centro urbano con più fermate, senza rottura di carico, sia su infrastrutture ferroviarie »;

c) dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. – (*Norme nazionali in materia di sottosistema tram-treno*) – 1. Al fine di incentivare la mobilità sostenibile nonché di far fronte ai gravi problemi ambientali connessi ai cambiamenti climatici e al riscaldamento globale, è istituito il sottosistema tram-treno nell'ambito della rete ferroviaria nazionale.

2. La realizzazione del sottosistema tram-treno è autorizzata nelle infrastrutture interconnesse e isolate della rete ferroviaria nazionale ed è estesa a tutte le linee ferroviarie e tranviarie in regime di concessione, con l'utilizzo dei veicoli leggeri su rotaia. È compresa l'infrastruttura individuata nelle linee ferroviarie di cui all'allegato A annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 15 settembre 2016.

3. Il sottosistema tram-treno comprende:

a) i veicoli tram-treno circolanti sia sulla rete ferroviaria sia sull'eventuale rete tranviaria;

b) l'infrastruttura tranviaria sulla quale sono ammessi a circolare i veicoli tram-treno;

c) l'infrastruttura ferroviaria e le linee di ferrovia sulle quali sono ammessi a circolare i veicoli tram-treno;

d) i tram operanti sull'infrastruttura tranviaria insieme con i veicoli tram-treno;

e) i veicoli ferroviari circolanti sull'infrastruttura ferroviaria sulla quale sono ammessi a circolare i veicoli tram-treno;

f) gli impianti, compresi i depositi e le stazioni.

4. Il sottosistema tram-treno deve garantire i livelli di sicurezza ferroviari e tranviari stabiliti dalle disposizioni in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario e dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.

5. La definizione delle procedure per la realizzazione del sottosistema tram-treno e per il rilascio delle relative autorizzazioni, la vigilanza sul rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza nonché il rilascio delle autorizzazioni medesime sono di competenza dell'ANSFISA.

6. L'autorizzazione alla messa in servizio del sottosistema tram-treno è rilasciata solo alle imprese titolari del certificato di sicurezza unico e con apposita estensione di cui all'articolo 9 del presente decreto.

7. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura che intendono realizzare i sottosistemi tram-treno provvedono a revisionare la documentazione dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, identificando i pericoli e analizzando i rischi connessi »;

d) dopo l'articolo 33 è inserito il seguente:

« Art. 33-bis. – (*Disposizione finanziaria*)
– 1. Per la realizzazione del sottosistema tram-treno nella rete ferroviaria italiana, il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 500 milioni di euro per l'anno 2025 e di 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027, 2028, 2029 e 2030.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 500 milioni di euro per l'anno 2025 e a 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027, 2028, 2029 e 2030, si provvede mediante corrispondente utilizzo di quota parte dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di anidride carbonica effettuate nell'anno 2024 di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, nonché delle risorse derivanti dalla progressiva eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi individuati dal Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221 ».

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0144100