

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 731

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PAVANELLI, AMATO, ASCARI, CHERCHI, FEDE,  
L'ABBATE, ONORI, PENZA, SCERRA**

Modifica all'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, in materia di valutazione dei progetti concernenti l'utilizzazione di infrastrutture ferroviarie di carattere locale per il transito di veicoli ferroviari leggeri destinati al trasporto pubblico e la programmazione di servizi di trasporto rapido di massa svolti mediante autobus e filobus snodati

*Presentata il 22 dicembre 2022*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'articolo 2, numero 18), della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, definisce il tram-treno come un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie. In altri termini, il tram-treno può essere inteso come quel sistema di trasporto pubblico che prevede l'interconnessione tra due reti, una tramviaria e una ferroviaria, tale da permettere l'instradamento dei rotabili ferroviari su tratte tranviarie o viceversa, in cui nessuno dei due sistemi viene escluso dal proprio normale esercizio.

Tale sistema di trasporto presenta l'indubbio vantaggio di garantire la velocità e la frequenza delle vetture. Inoltre, viaggiando in superficie su corsie preferenziali dedicate, ovvero anche su corsie preferenziali miste condivise con le autovetture, esso non rappresenta un mezzo di spostamento invasivo o in grado di alterare la scena urbana, ma al contrario è in grado di integrarsi con la stessa anche nell'ottica della rigenerazione urbana. Il tram-treno ha, inoltre, il pregio di eliminare le barriere architettoniche e di ridurre sensibilmente l'inquinamento ambientale e acustico.

La capacità media del tram-treno equivale a circa 3 autobus di normali dimensioni, in grado di sostituire fino a 250 auto, calcolando un numero massimo di 2 persone a metro quadro.

Infine, a fronte di un investimento iniziale, il tram-treno ha il pregio di abbattere sensibilmente i costi di gestione.

L'articolo 1, paragrafo 5, della citata direttiva detta la disciplina generale destinata ai tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, 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 i requisiti essenziali pertinenti. Essi, inoltre, possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. In questo caso, l'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità di sicurezza nazionale competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza pertinenti.

Nonostante tali previsioni, l'Italia non è mai intervenuta per dare attuazione a tali disposizioni, né esistono STI applicabili ai tram-treni, di talché gli stessi non possono essere considerati sistemi di trasporto pubblico omologati. Nonostante numerosi progetti presentati a livello locale, l'operatività dei tram-treni necessita di una deroga espressa.

E in effetti, la stessa direttiva (UE) 2016/797 impone, per i tram-treni che utilizzano un'infrastruttura ferroviaria, che sia garantito « il rispetto di tutti i requisiti essenziali, nonché del livello di sicurezza atteso per le linee interessate ».

La presente proposta di legge si propone l'obiettivo di porre rimedio proprio a questo *deficit* normativo introducendo due nuovi commi nell'articolo 8 del decreto-legge 16

giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, rubricato « Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale ».

Più nel dettaglio, la proposta di legge prevede, entro il 31 dicembre 2023, l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti contenente le linee guida per la redazione e la valutazione di proposte progettuali su rami ferroviari di carattere locale, anche tramite la realizzazione di nuove infrastrutture a esse collegate, che siano utilizzabili da servizi tram o da altri servizi su rotaie.

Le linee guida, in particolare, previa disamina dei regolamenti vigenti negli altri Paesi dell'Unione europea ove sistemi tipo tram-treno sono già operativi (in particolare le « Condizioni speciali per la circolazione di veicoli ferroviari leggeri (VFL) in modalità mista con il controllo dei veicoli ferroviari di trasporto pubblico » adottate in Germania), dovranno indicare, tra l'altro, la definizione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, il campo di applicabilità e i possibili percorsi autorizzativi di servizi di trasporto leggero su rotaia e delle sedi utilizzabili in quanto attrezzate con alcuni componenti tecnologici necessari per consentire il transito di veicoli ferroviari leggeri su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria a fini di connettività, nonché contenere le successive istruzioni operative relative al completamento dello schema normativo e autorizzativo dell'esercizio ferroviario leggero.

Inoltre, si prevede che entro il 31 dicembre 2023, sia emanato un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti contenente le linee guida volte a definire tipologia e caratteristiche degli itinerari dove siano pianificabili servizi di trasporto rapido di massa esperiti con autobus biarticolati e filobus bisnodati di lunghezza fino a 24 metri.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

1. All'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« *12-octies.* Al fine di favorire il recupero, la valorizzazione e il migliore uso allo stato della tecnica in chiave di transizione ecologica di infrastrutture ferroviarie di carattere locale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2023, sono adottate linee guida per la redazione e la valutazione di progetti concernenti l'utilizzazione di strutture ferroviarie di carattere locale, anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture a esse collegate, per il transito di tram e di veicoli leggeri su rotaia. Le linee guida indicano, tra l'altro, la definizione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, il campo di applicabilità e le procedure per l'autorizzazione all'esercizio di servizi di trasporto leggero su rotaia, nonché l'individuazione delle sedi utilizzabili in quanto attrezzate con i componenti tecnologici necessari per consentire il transito di veicoli ferroviari leggeri su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria a fini di connettività; le linee guida devono altresì contenere tutte le ulteriori previsioni necessarie a rendere possibile l'esercizio dei servizi di trasporto leggero su rotaia.

*12-novies.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2023, sono adottate linee guida volte a definire tipologia e caratteristiche degli iti-

nerari nei quali può essere prevista la programmazione di servizi di trasporto rapido di massa svolti mediante autosnodati e filonodati di lunghezza fino a 24 metri, ai sensi del comma 2-*bis* dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

