DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INVESTIMENTI E SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI, DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

# Art. 3

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

Al fine di accelerare il «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System», di seguito denominato "sistema ERTMS", e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe «B» e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, e' istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sottosistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione. Le risorse di cui al 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" SCMT/SSC o ERTMS "B2" comprensivo di STM SCMT/ SSC o ERTMS "B3 MR1" comprensivo di STM SCMT/SSC al sistema ERTMS versione B3 R2 comprensivo di STM SCMT/ SSC rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilita' 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. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale, soltanto nel caso in cui detti interventi non risultino gia' finanziati dai contratti di servizio in essere con lo

Stato o le regioni. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalita' 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 disponibilita' del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entita' del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entita' della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonche' i criteri di priorita' di accoglimento delle istanze in coerenza con i tempi previsti nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma e' subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Per le finalita' di cui al comma 1 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. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-quinquies, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole «2019 e 2020» sono sostituite dalle seguenti: «2019, 2020 e 2021». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. Al fine di assicurare la continuita' del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera e' autorizzata 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. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformita' alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, interseca il il traffico veicolare e i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole «nell'anno 2021,» sono inserite le seguenti: «per il potenziamento delle attivita' di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformita' alle

misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonche'». In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorita' di regolazione dei trasporti e' autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera b) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. 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'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonche' delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 e' inserito il seguente: "1-bis. Al fine di assicurare uniformita' di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei Comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis".

Versione in vigore dal 1 gennaio 2022, tuttora in vigore · versione 2

## RIFERIMENTI NORMATIVI

| | |
|---|---|
| Atto | Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalita' del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali |
| Estremi | Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 |
| Pubblicazione | Gazzetta Ufficiale del 10 settembre 2021 |

**Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0**
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 27 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/disposizioni-urgenti-in-materia-di-investimenti-e-sicurezza-delle/art-3-disposizioni-urgenti-in-materia-di-investimenti-e-di-sicurezza-nel

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it