



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 11 novembre 2021
Prot. n. 142/21/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o s e d i

OGGETTO: Legge 9 novembre 2021, n. 156 – Conversione in legge del decreto Infrastrutture

Si informano le associate che sulla Gazzetta Ufficiale n. 267 del 9 novembre 2021 è stata pubblicata la legge 9 novembre 2021, n. 156 recante la “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”. (cfr. [Circolare Agens n. 115/2021](#) sul **Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121**).

Rimane invariata la disposizione di cui **all’art. 3 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi), comma 9**, in materia di potenziamento dell’attività di controllo nel TPL.

L’art. 3 inoltre, al comma 1, reca disposizioni finalizzate ad accelerare il “«Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System» (sistema ERTMS), e a 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. La norma pertanto istituisce nello stato di previsione del MIMS 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.

Si precisa che le 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*” (art. 3, comma 1), e che le stesse 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 (art. 3, comma 2).



Con decreto del MIMS, di concerto con il MEF, saranno definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli, nei limiti dell'effettiva disponibilità del fondo. L'efficacia del decreto è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea (art. 3, comma 3).

Per incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, la norma proroga al 2021 il termine di operatività del fondo¹ destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento ai macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci (art. 3, comma 5).

Durante l'iter di conversione è stata introdotta la norma che, in considerazione degli effetti determinati dall'emergenza, registrati nel 2020 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, autorizza l'Autorità di Regolazione dei Trasporti a far fronte alla copertura delle minori entrate², mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato al 31 dicembre 2020 (art. 3, comma 9-bis).

Si segnalano altresì alcune novità di interesse.

Divieto di circolazione dei veicoli TPL Euro 1, Euro 2 ed Euro 3

I commi da 3-bis a 3-quinquies, dell'art. 4, introdotti durante l'iter di conversione, dispongono il divieto di circolazione su tutto il territorio nazionale, di determinati veicoli a motore adibiti a servizio di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio.

In particolare, “[...] è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.” (art. 4, comma 3-bis).

Per contribuire al rinnovo per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, la norma autorizza la spesa

¹ Fondo di cui 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.

² 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.



di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035 (art. 4, comma 3-ter).

I criteri e le modalità di assegnazione e il riparto dei suindicati contributi, è rimandata ad un decreto del MIMS, di concerto con il MEF, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto (10 novembre 2021), previa intesa in sede di Conferenza unificata, in favore delle regioni e delle province autonome (art. 4, comma 3-quater).

Modifiche al Codice della Strada

Confermate le misure già illustrate con Circolare n. 115/2021 relative alla facoltà dei comuni di riservare limitati spazi alla sosta (art. 1, comma 1, lett. a), nonché quelle sulla lunghezza totale degli autoarticolati e degli autosnodati, portata durante l'iter di conversione da 18 m a 18,75 m; inoltre, è previsto che gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possano raggiungere la lunghezza massima di 24 metri, su itinerari in corsia riservata autorizzati dal MIMS (art. 1, comma 1, lett. b).

La novella all'art. 62, comma 3, del codice della strada, in materia di massa limite, dispone che *“Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 tonnellate e mezza”* (art. 1, comma 1, lett. b-bis).

Modificando l'art. 80 del codice della strada, è previsto che con decreto del MIMS, *“[...] sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa”* (art.1 comma 1, lett. c-bis).

Trasporto interregionale di linea con autobus.

Modificando l'art. 2, comma 1, lett. a) del d.lgs 285/2005 (Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale) è introdotta una nuova nozione di servizio di linea. Per servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati “servizi di linea”, a partire dal 31 marzo 2022, si intendono *“i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di*



traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche” (art. 1, comma 5-sexies). Dunque non è più richiesto il collegamento con più di due regioni, ma è richiesto un percorso della lunghezza suindicata, e il collegamento con almeno due regioni. È stata, inoltre, introdotta la possibilità di sviluppare relazioni di traffico all’interno della stessa regione e, laddove sugli itinerari autorizzati sussistano contratti di servizio pubblico, tali relazioni possono riguardare soltanto collegamenti tra capoluoghi di provincia.

Oltre ad alcune modifiche alla disciplina sull’accesso al mercato (art. 3, del d.lgs. 285/2005), la norma interviene anche in materia di obblighi delle imprese (art. 5, del d.lgs. 285/2005), disponendo che l’impresa è tenuta a *“tenere a bordo dell’autobus adibito al servizio la copia dell’autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest’ultimo oppure in formato digitale originato dall’applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili [...]. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo »*³ (art. 1, comma 5-sexies, lett. c).

È inoltre previsto che entro 60 gg. dall’entrata in vigore della legge di conversione (10 novembre 2021), il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, aggiorni il decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316 (art. 1, comma 5-octies).

Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo natanti

Il nuovo articolo 4-bis, modificando l’articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge n. 34 del 2020 (decreto Rilancio), in deroga alle norme del Codice della Strada, prevede che anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea possono, fino al 30 giugno 2021, essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone.

Incentivi per l’acquisto di veicoli meno inquinanti

Confermato quanto già previsto in materia di ecobonus dall’art. 8, comma 1⁴, il nuovo comma 1-bis dell’art. 8, modifica la disciplina della riqualificazione elettrica dei veicoli,

³ La norma sostituisce la lettera c), dell’art. 5, comma 2, del d.lgs 285/2005.

⁴ Confronta Circolare Agens n. 115/2021.



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

riconoscendo l'incentivo economico⁵ ai proprietari di veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219.

Il provvedimento (testo coordinato) è disponibile sul sito della Gazzetta Ufficiale al seguente [link](#).

Con riserva di fornire eventuali ulteriori approfondimenti, si inviano cordiali saluti.

p. AGENS

⁵ Contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione (lett. b-bis, comma 1031 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145).