

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1178

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

IACONO, ALBANELLA, AMATO, ANTEZZA, CAPODICASA, CARELLA, CARRA, CULOTTA, FONTANELLI, LAURICELLA, MAGORNO, MARRANTELLI, MELILLI, MONGIELLO, MOSCATT, NARDUOLO, PASTORINO, TARICCO, TULLO, VENITTELLI, ZANIN, ZARDINI

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico

Presentata il 10 giugno 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — Parallelamente alla rapida riconversione di alcuni tracciati ferroviari dismessi in piste ciclopedonali, in Italia si va rapidamente diffondendo il cosiddetto « turismo ferroviario », che interessa, in particolar modo, linee ferroviarie, generalmente a scarso traffico, che attraversano luoghi di particolare bellezza o che raggiungono siti archeologici, riserve naturali o vari punti di notevole interesse sotto il profilo culturale e naturalistico. Mediante l'organizzazione di convogli costituiti da materiale storico, o di semplici treni ordinari, numerose associazioni, in tutto il territorio della Repub-

blica, organizzano con successo, da anni, e in collaborazione con la società Ferrovie dello Stato Spa, treni straordinari che richiamano l'attenzione di centinaia di visitatori, anche e soprattutto dall'estero. Mentre altrove, come in Austria o in Svizzera, la gestione delle ferrovie turistiche e l'organizzazione di convogli ferroviari speciali a carattere storico sono da tempo regolamentate, apportando notevoli benefici all'economia turistica di quei Paesi, in Italia, nonostante gli sforzi posti in essere dalla società Ferrovie dello Stato italiane Spa, da amministrazioni comunali, da associazioni fer-amatoriali, dall'Agenzia

nazionale per la sicurezza delle ferrovie e da vari enti, vi è un vuoto normativo che, ad oggi, impedisce la corretta fruizione dei tracciati ferroviari secondari, esponendo gli stessi al rischio concreto di soppressioni e di successive alienazioni di impianti e di opere d'arte, quando invece tali tracciati potrebbero essere sfruttati come vere e proprie ferrovie turistiche al servizio del territorio.

Si tratta di percorsi costruiti tra la fine dell'ottocento e i primi del novecento che, oltre ad attraversare luoghi ricchi di fascino e di storia, conservano, quasi intatti, importanti elementi di archeologia industriale e ferroviaria, ponti e gallerie ancora in eccellenti condizioni statiche, stazioni e magazzini dall'inconfondibile stile ferroviario italiano: infrastrutture che, in un modo o nell'altro, hanno fatto la storia del nostro Paese e che vanno assolutamente tutelati. Nell'ultimo ventennio il continuo sviluppo del vettore stradale ha reso superfluo e, in molti casi, antieconomico il mantenimento dell'esercizio commerciale lungo queste tratte: motivo per cui l'ente gestore non ha potuto far altro che limitare il traffico ai soli treni straordinari, storici o turistici, riscontrando l'effettivo gradimento da parte dell'utenza. In tale ottica appare encomiabile l'operato svolto dalle associazioni che in Italia, grazie a convenzioni o a comodati stipulati con le società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane Spa, gestiscono e mantengono intere aree ferroviarie, rimesse di locomotive, e magazzini di merci, promuovono e organizzano treni storici, curandone spesso anche il restauro, che, in sintesi, tengono in vita la memoria storica di una ferrovia che, nell'era dell'alta velocità, è solo un ricordo.

Con l'istituzione e con la regolamentazione delle ferrovie turistiche sarà finalmente possibile gettare ponti d'oro tra l'amministrazione ferroviaria, la società civile, l'associazionismo fer-amatoriale e l'economia turistica dei territori attraversati dai tracciati, superando diversi problemi relativi ai regolamenti, alla custodia degli impianti e alla fruizione degli stessi.

In Italia vi sono almeno sei percorsi ferroviari ufficialmente ancora esistenti nell'elenco della rete ferroviaria, dove circolano, quasi esclusivamente, treni straordinari e che hanno tutte le caratteristiche necessarie alla loro trasformazione in ferrovia turistica: la ferrovia Palazzolo-Paratico (Lombardia), la ferrovia Asciano-Monte Antico (Toscana), la ferrovia della Valmorea (Lombardia), la ferrovia Ceva-Ormea (Piemonte), la ferrovia Sulmona-Casteldisangro-Carpinone (Abruzzo-Molise), la ferrovia Agrigento-Porto Empedocle (Sicilia). Questo primo elenco, a cui si potranno eventualmente aggiungere in futuro altre tratte ferroviarie in cui è possibile una totale riconversione come ferrovia a solo scopo turistico, racchiude le principali linee a scartamento ordinario dove la riattivazione non comporta rilevanti costi di ripristino, considerato che sono già interessate da, seppur sporadici, treni turistici o, comunque, che l'armamento ferroviario versa in condizioni tali da consentire il passaggio di convogli passeggeri. La presente proposta di legge, dunque, si prefigge i seguenti obiettivi:

1) salvaguardia di alcuni tracciati ferroviari in disuso o in corso di dismissione e che attraversano luoghi di particolare interesse sotto il profilo culturale, naturalistico e turistico;

2) tutela del prezioso patrimonio architettonico e di tutte le opere d'arte che compongono tali linee ferroviarie (stazioni, magazzini, caselli, ponti, gallerie, infrastrutture realizzate *illo tempore* mediante espropri di terreni per pubblica utilità) e conseguente inalienabilità;

3) istituzione di ferrovie turistiche da gestire con la collaborazione delle realtà associative già esistenti e operanti nel territorio della Repubblica e che hanno, o hanno avuto, contratti di comodato o convenzioni con società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane Spa finalizzati alla salvaguardia e al recupero dell'infrastruttura ferroviaria, nonché all'organizzazione di treni straordinari a carattere turistico.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge ha come finalità la salvaguardia e la valorizzazione dei tracciati ferroviari, delle stazioni e delle relative opere d'arte in disuso, o in corso di dismissione, ove comunque sia ancora possibile il ripristino dell'esercizio ferroviario in un'ottica turistica e che attraversano territori di particolare pregio naturalistico o archeologico.

2. Nel territorio della Repubblica sono individuate le seguenti linee ferroviarie per la loro trasformazione in ferrovia turistica:

a) la ferrovia Palazzolo-Paratico (Lombardia);

b) la ferrovia Asciano-Monte Antico (Toscana);

c) la ferrovia della Valmorea (Lombardia);

d) la ferrovia Ceva-Ormea (Piemonte);

e) la ferrovia Sulmona-Casteldisangro-Carpinone (Abruzzo-Molise);

f) la ferrovia Agrigento-Porto Empedocle (Sicilia);

g) la ferrovia Fano-Fermignano (Marche).

2. Le infrastrutture ferroviarie delle linee ferroviarie di cui al comma 1 sono anch'esse utilizzate a esclusivo scopo turistico.

ART. 2.

(Proprietà di tracciati e di stazioni).

1. Le linee ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte restano nella dispo-

nibilità della società Rete ferroviaria italiana Spa, ente proprietario che si occupa della manutenzione ordinaria nonché della funzionalità e della sicurezza delle ferrovie turistiche.

2. Nel caso in cui il tracciato di una ferrovia turistica sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità non conciliabili, la società Ferrovie dello Stato italiane Spa, tramite le società controllate, provvede al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.

3. Le stazioni ferroviarie attraversate da ferrovie turistiche e i relativi impianti sono considerati a tutti gli effetti patrimonio culturale della Repubblica e ne è vietata l'alienazione.

ART. 3.

(Gestione ed esercizio).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero per i beni culturali, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, la società Rete ferroviaria italiana Spa e la società Trenitalia Spa istituiscono appositi tronchi di gestione delle ferrovie turistiche a cui demandare la gestione e la fruizione dei tracciati e delle stazioni, attraverso l'organizzazione di convogli ferroviari, l'allestimento di spazi museali e la promozione del servizio, coinvolgendo, ove presenti, le organizzazioni di volontariato che hanno, o hanno avuto, contratti di collaborazione o di comodato con società del gruppo Ferrovie dello Stato Spa, che già operano, o hanno operato, nelle istituenti linee turistiche. In assenza di tali organizzazioni si prevede il coinvolgimento dei comuni attraversati dalle linee ferroviarie turistiche.

2. La società Rete ferroviaria italiana Spa e la società Trenitalia Spa, al fine di risparmiare in termini di risorse umane, garantiscono agli operatori dei tronchi di gestione delle ferrovie turistiche di cui al comma 1, l'opportunità di conseguire le

abilitazioni previste dal regolamento ferroviario relativamente a:

a) modulo A (manovra di rotabili e deviatoi, limitatamente al tronco di gestione di appartenenza);

b) modulo D (accompagnamento di treni);

c) modulo E (condotta di treni su determinate tratte).

3. Agli operatori dei tronchi di gestione di cui al comma 2 sono attribuiti i seguenti compiti:

a) il coordinamento e l'organizzazione dei treni circolanti sulle ferrovie turistiche;

b) l'ispezione delle linee ferroviarie, d'intesa con la società Rete ferroviaria italiana Spa;

c) la pulizia e il decoro delle stazioni interessate dalle ferrovie turistiche oggetto di fermata;

d) la manutenzione ordinaria di scambi e di deviatoi;

e) la manutenzione e l'eventuale restauro di rotabili ferroviari storici od ordinari.

4. L'esercizio sulle ferrovie turistiche è programmato, semestralmente, dai tronchi di gestione che hanno altresì l'obbligo di trasmettere alla società Rete ferroviaria italiana Spa il calendario dei treni in programma. Sulle ferrovie turistiche può circolare materiale rotabile storico, anche non attrezzato con appositi sistemi di sicurezza e di ripetizione dei segnali, e materiale rotabile ordinario. Il materiale rotabile deve essere fornito dalla società Trenitalia Spa in base alle esigenze di ciascuna ferrovia turistica.

5. Gli enti gestori, per quanto di loro competenza, devono garantire l'accessibilità ai mezzi ed alle strutture, anche all'utenza turistica con disabilità fisica, psichica o sensoriale. A tale scopo devono essere rimosse le barriere architettoniche

e previsti tutti gli ausili per consentire l'accesso fisico dei soggetti con disabilità.

ART. 4.

(Disposizioni finanziarie).

1. Al fine di garantire l'avvio di ciascuna ferrovia turistica il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assegna, per il primo anno di esercizio, un contributo pari a 500.000 euro da destinare all'organizzazione dei treni storici e ordinari sulle ferrovie turistiche.

2. Gli operatori dei tronchi di gestione delle ferrovie turistiche concordano con le rispettive direzioni per il trasporto regionale le modalità e le tariffe relative al nolo dei convogli ferroviari.

3. I ricavi delle attività svolte dalle ferrovie turistiche sono, in base al relativo contratto, destinati ai rimborsi delle spese per gli operatori dei tronchi di gestione, alla promozione pubblicitaria delle ferrovie turistiche e al recupero e potenziamento delle infrastrutture delle medesime ferrovie turistiche.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0011150