

## Osservazioni sul testo approvato dalla Commissione Trasporti “Pdl 1178 Ferrovie Turistiche”

**Osservazioni delle Associazioni al testo del Progetto di Legge “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” (AC. 1178 Iacono ed altri), adottato mercoledì 7 dicembre 2016 della IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, Trasporti, poste e telecomunicazioni.**

### Premessa

Il testo base del “Pdl ferrovie turistiche” è stato modificato con alcuni emendamenti che non migliorano la precedente versione testo base del 12 ottobre 2016. Le osservazioni che la FIFTM e Co.Mo.Do avevano fatto pervenire non sono state accettate e l’unica eccezione è stata l’introduzione del “ferrociclo”, ossia i veicoli a pedali in grado di muoversi sulle linee ferroviarie ancora armate, previsti all’art. 10 bis.

Rimane quindi eluso l’argomento fondamentale dei gestori di treni e ferrovie turistiche che non rientrano nella categoria specifica delle Imprese Ferroviarie, per i quali avevamo fatto pervenire alcune proposte emendative che riproponiamo in modo più preciso.

Giova far notare che tali soggetti, riconducibili al mondo delle Associazioni e dei Musei ferroviari, sono invece molto diffusi all’estero e consentono una copertura capillare del territorio, a vantaggio della valorizzazione turistica e ambientale dei territori stessi.

Altro tema generale è l’intervento delle Regioni in materia di ferrovie turistiche: ci preme ricordare che la gran parte delle ferrovie è di proprietà dello Stato, il quale deve essere il primo soggetto che decide le finalità delle medesime, mentre in vari punti del progetto di legge il ruolo delle Regioni risulta determinante.

Infine, non ci pare opportuno inserire in una legge i nominativi di enti di diritto privato, ma riteniamo che certi ruoli debbano essere ricoperti dalle apposite strutture del Mibact.

Di seguito alcune note esplicative di quanto esposto.

### **Tariffe per l’uso dell’Infrastruttura ferroviaria turistica (Art. 4)**

Premesso che in Italia non esiste ancora un vero mercato dei treni turistici, in grado di muovere rilevanti risorse, come accade all’estero, ci sembra che il richiedere tariffe per l’uso dell’infrastruttura sia rischioso per la tenuta economica dei gestori. Riteniamo che lo sforzo per valorizzare il territorio, svolto da enti locali e associazioni con proprie risorse, sia già sufficiente per le forze di coloro che si accollano tale attività, mentre gli oneri per la manutenzione delle tratte turistiche debbano essere ricollocati nei contratti di programma fra lo Stato, o le Regioni, con i relativi gestori dell’infrastruttura.

Infatti, si tratta per la maggior parte di itinerari al di fuori dei grandi flussi turistici che, proprio per questo, meritano una particolare attenzione per far sì che possano essere attrattivi ai fini di un riequilibrio delle presenze turistiche, a vantaggio di territori che meritano incentivi per uno sviluppo turistico ed economico equilibrato.

In ogni caso, chiediamo che il soggetto primo sia il MIT, che si attiva di concerto col MEF, mentre nell’ultima versione dell’art. 4 è scritto che è il MEF a decidere le tariffe di “uso” di concerto col MIT.

### **Estensione del ruolo delle Associazioni e Musei Ferroviari nell’esercizio delle ferrovie turistiche (Art. 5 comma 1)**

Probabilmente gli emendamenti che avevamo proposto, nei quali vi era il tentativo di inserire, oltre alle Imprese Ferroviarie, altri soggetti che possano esercitare treni e ferrovie turistiche non sono stati ben compresi perché formulati da noi in modo troppo generico, tale da indurre nei rappresentati di ANSF, Ministero e RFI delle perplessità sull’effettiva capacità tecnica dei soggetti citati di entrare nella gestione ferroviaria.

Considerato che la capillarità e la frequenza dei servizi turistici si ottengono solo con soggetti (Enti, Associazioni ecc..) presenti sul territorio, vorremmo ripresentare la proposta, concentrando l'attenzione su coloro che hanno mostrato effettiva capacità ed esperienza gestionale nel corso di almeno dieci anni, nella gestione di rotabili ferroviari propri (o in comodato/affidamento) e/o di iniziative di ferrovie turistiche, in modo da sgombrare il campo da dubbi relativi ad un accesso "indiscriminato" alle attività ferroviarie da parte di soggetti privi della mentalità ed esperienza necessarie per un corretto approccio.

In merito a quanto proposto, giova ricordare che il documento del MIT denominato "**Procedura operativa per il rilascio di licenza ferroviaria nazionale passeggeri ai sensi del decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n. 36 e s.m.i.**" elenca, a pag. 12, alcuni casi di gestori di trasporto ferroviario passeggeri che non sono tenuti a possedere il requisito di licenza di Impresa Ferroviaria con le parole sotto riportate:

**Non sono considerati oggetto di istanza, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i servizi di trasporto realizzati su:**

- **Reti ferroviarie locali e regionali isolate, adibite al trasporto passeggeri;**
- **Reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani.**

**Pertanto, per i suddetti servizi non è necessaria la licenza ferroviaria rilasciata ai sensi del D.M. 36/2011.**

Riteniamo pertanto che vi sia spazio normativo anche per coloro che intendano affacciarsi all'attività di gestione delle ferrovie turistiche, senza il requisito dell'impresa ferroviaria.

Resta inteso che, per coloro che non sono imprese ferroviarie, serviranno appositi regolamenti da parte di Ansf e MIT per disciplinarne l'attività, ai sensi del citato D.M. 36/2011.

### **Ruolo delle Regioni (Artt. 2 e 10 )**

Nell'art. 2 comma 1, al termine del primo capoverso, aggiungere la parola "**anche**" prima dell'ultimo periodo "su proposta delle Regioni".

Nell'art. 10 comma 1, eliminare il seguente periodo: "**salvo che la Regione interessata con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ne richieda l'esclusione**", per evitare il rischio che un eventuale orientamento diverso di una Giunta Regionale possa far fallire un progetto di riuso di una linea ferroviaria sospesa o dismessa.

### **Elenco delle ferrovie turistiche (Art. 10 )**

L'inserimento dell'elenco delle ferrovie turistiche ci vede fortemente critici, poiché si rischia sempre di dimenticare qualche realtà o di inserirne altre in cui non vi sono le condizioni per l'esercizio. Infatti l'elenco delle linee era presente nella prima versione del pdl 1178, poi è stato tolto durante la riscrittura del testo e, infine, è riapparso nella fase degli emendamenti.

In tutto questo ci colpisce la questione della ferrovia Fano-Urbino, che era tra quelle inserite nell'elenco fatto in prima battuta (e successivamente eliminato) ed è l'unica a non essere ricompresa nel nuovo elenco dell'ultima versione.

Se tale elenco dovesse essere mantenuto, proponiamo il **reinsediamento della linea Fano-Urbino** e l'estensione alle seguenti linee:

- **Novara – Varallo**
- **Aosta - Prè Saint Didier**
- **Lanciano – Castel di Sangro**

### **Art. 10 bis Ferrocicli**

Il tema è correttamente inserito ma riteniamo di dover eliminare l'ultima frase "**evitando comunque ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni**" perché si presta ad essere male interpretata ed entra in un campo specifico che è di competenza dei regolamenti che dovranno essere redatti dai proprietari delle infrastrutture dove questi veicoli saranno ammessi a circolare, come peraltro già scritto nella prima parte dello stesso articolo.

05 gennaio 2017

a nome di tutte le associazioni  
Il presidente FIFTM  
Alberto Sgarbi

