

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**15.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 DICEMBRE 2015**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<i>sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</i>	
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	3	Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ....	3, 7, 9, 10
<b>Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito dell'esame in sede referente, della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « 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 » (ai</b>		Carloni Anna Maria (PD) .....	8
		De Lorenzis Diego (M5S) .....	8
		Franceschini Dario, <i>Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo</i> .....	3, 9
		Iacono Maria (PD) .....	9
		Mura Romina (PD) .....	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Per l'Italia-Centro Democratico (PI-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 14.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito dell'esame, in sede referente, della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « 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 ».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito dell'esame, in sede referente, della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « 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 ». Nel corso dell'esame del testo di legge potremmo provare a sintetizzare il titolo. Voglio ringraziare il Ministro Franceschini per l'istantanea sensibilità manifestata. Dopo un'ora dalla ri-

chiesta della disponibilità, abbiamo già avuto le date per l'audizione. Personalmente ritengo che, insieme ad altri soggetti, il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo sia l'architrave di questo progetto, iniziato circa un anno fa grazie all'onorevole Iacono e a colleghi di altri Gruppi che hanno presentato analoghe proposte, in corso di esame presso la Commissione Ambiente.

Nel corso dei nostri lavori vedremo le convergenze e le sintesi possibili con la Commissione Ambiente, ma intanto mettiamo a disposizione, in vista della definizione di una legislazione compiuta sul tema, i materiali già acquisiti, che sono diversi, notevoli e anche particolari. Ci sono elementi forniti dalle regioni, dagli enti locali, da Rete ferroviaria italiana (RFI) e dalla Fondazione Ferrovie dello Stato. Dopo il passaggio di oggi con il Ministro Franceschini, credo che potremmo concludere il ciclo di audizioni e cominciare a fare una riflessione, provando a rimodellare il testo di legge sulla base degli elementi emersi. Chiederei sin da subito ai diversi soggetti di coadiuvare il Comitato ristretto che costituiamo con esperti che ci metteranno a disposizione. Lo chiedo soprattutto al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo. Nel ringraziarlo nuovamente, cedo la parola al Ministro Franceschini per la relazione.

DARIO FRANCESCHINI, *Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo*. Grazie, presidente. Ho accettato immediatamente l'invito e molto volentieri, non soltanto perché un Ministro deve accettare gli inviti molto volentieri quando vengono dal Parlamento, ma perché, in aggiunta a questo dovere istituzionale che non va mai dimenticato — io ho avuto molti ruoli parlamentari e molto spesso in tale veste

mi sono lamentato di atteggiamenti non adeguati del Governo e cerco di non dimenticarlo —, il tema da voi trattato è centrale nelle strategie su cui stiamo lavorando come Ministero della cultura e del turismo. Una proposta di legge che va esattamente in questa direzione, e sulla quale c'è la possibilità di lavorare, integrare, aggiungere e migliorare, mi pare un fatto importante.

Il tema delle ferrovie storiche è al centro dell'attività del Ministero da quando, poco più di un anno e mezzo fa, abbiamo iniziato questo lavoro. Partiamo da una considerazione di fondo che proverò a esporre molto brevemente. Stiamo cercando di ridisegnare il piano strategico del turismo, come ci chiede la legge. Stiamo costruendo un percorso molto partecipato, attraverso il coinvolgimento di tutti i livelli istituzionali, di tutte le organizzazioni di categoria e le associazioni che si occupano di turismo, perché è evidente che una scelta strategica così importante per i prossimi anni funziona solo se è condivisa da tutte le parti. Privato, pubblico, diversi livelli istituzionali fanno la propria parte del lavoro, ma ci vuole condivisione degli obiettivi.

Gli obiettivi partono da una valutazione di fondo. Il turismo in Italia sta crescendo. È cresciuto il turismo internazionale anche negli anni della crisi, nel 2013 e 2014, mentre in quegli stessi anni si è ridotto il turismo interno per ragioni dovute alla crisi e alla difficoltà in cui versano le famiglie. Nel 2015 si è aggiunta anche una crescita del turismo interno e quindi siamo di fronte a un fenomeno positivo di crescita, che è destinato a moltiplicarsi nei prossimi anni.

Nelle classifiche internazionali l'Italia occupa il quinto posto per turismo. Io cerco sempre di ripetere che, più che guardare la posizione in cui siamo in classifica, essendo evidente che, rispetto a 60 o 70 anni fa, sono molti di più i Paesi che sul mercato globale attraggono turismo in entrata, vanno guardati i numeri. Abbiamo superato i 50 milioni di presenze nel 2014 e i dati del turismo internazionale sono enormemente in crescita.

Paesi interi che non immettevano turisti sul mercato del turismo globale adesso, ogni mese, vi immettono milioni di persone. Chiedo scusa a coloro che hanno già sentito questo numero, ma è per dare le dimensioni. I cinesi, fino a dieci o quindici anni fa, non uscivano dal loro Paese, tolta qualche eccezione, per ragioni di turismo. Nel 2014 sono stati 100 milioni i cinesi che sono usciti una volta all'anno dai confini del Paese per turismo o affari. Secondo le previsioni della società del Governo cinese che segue questi profili, fra quattro anni saranno 500 milioni all'anno ad uscire almeno una volta dal Paese, e così molti altri Paesi emergenti entreranno per la prima volta nel mercato del turismo globale.

La principale meta desiderata di viaggio dai turisti internazionali è l'Italia. I turisti, poi, non vengono per molte ragioni che noi contribuiamo a creare, quali immagine, sicurezza, trasporti e voli, ma questo è un altro tema. La meta desiderata di viaggio è l'Italia e questi numeri portano la certezza assoluta che il turismo internazionale in Italia crescerà enormemente. O affrontiamo subito e in modo intelligente questo tema oppure finiremo sempre di più nel paradosso, in cui siamo già oggi, tale per cui alcuni luoghi italiani, come in particolare Venezia, Firenze e Roma, essendo le mete in assoluto più desiderate del turismo internazionale, hanno già oggi un problema di tenuta.

Conoscete il tema del *ticket* a Venezia. Quest'anno lo stesso dibattito si è riprodotto su una parte del centro storico di Firenze. Un Paese che ha il sistema delle città d'arte, che tutela il paesaggio e i beni ambientali è un contenitore fragile, non può reggere un numero di turisti troppo elevato. L'esigenza è perciò quella di moltiplicare i luoghi in grado di attrarre turismo internazionale. Tutta la promozione che stiamo costruendo con la nuova ENIT va in questa direzione. Tutte le strategie che stiamo cercando di mettere in campo, anche insieme alle regioni, puntano essenzialmente a moltiplicare l'offerta turistica e a offrire al turismo internazionale molte occasioni di venire in

Italia in aggiunta – difficilmente si sostituiranno perché chi viene in Italia almeno una volta nella vita vuole vedere il Colosseo, il ponte di Rialto o gli Uffizi – a quelle principali.

Un dato che sicuramente conoscete è che a sud di Roma va soltanto il 15 per cento del turismo internazionale. Eppure a sud di Roma ci sono beni architettonici, archeologici, storici e naturalistici in grado di attrarre turismo internazionale, dalla Campania alla Sicilia, alla Puglia, a tutte le altre regioni del Mezzogiorno.

Nel nostro lavoro di moltiplicazione dell'offerta, fin dal decreto-legge n. 83 del 2014, cosiddetto « art bonus » dell'anno scorso, abbiamo inserito alcune norme di legge che tendono a valorizzare i percorsi. Percorsi significa molte cose. Significa cammini religiosi, cammini puri e semplici, itinerari ciclabili, turismo equestre, itinerari motociclistici e significa ferrovie storiche e turistiche. Delle due norme contenute a questo riguardo nel decreto-legge « art bonus », una punta a risolvere il problema dovuto al fatto che questi itinerari quasi sempre attraversano la competenza territoriale di diverse regioni e diversi comuni.

La via Francigena, per esempio, che è uno dei progetti più avanzati, attraversa molte regioni, molti comuni e molte ex province. Tendenzialmente, in assenza di un governo unico di un progetto, essendo un percorso che attraversa molti territori, ogni ente ha gestito il proprio pezzo a scapito dell'unicità e della promozione del percorso nella sua interezza. La norma (articolo 11, comma 2) prevede la possibilità di costituire una conferenza di servizi « obbligatoria », convocata dal Ministro, tra tutti gli enti. Lo abbiamo fatto per la ciclabile « VENTO », per la via Francigena e lo stiamo facendo per l'Appia antica.

La seconda norma (articolo 11, comma 3) prevede che gli immobili demaniali lungo questi percorsi possano anche essere messi a disposizione gratuitamente di cooperative e imprese giovanili, se diventano strumenti di supporto a questi percorsi. Pensiamo a tutto il patrimonio di caselli,

fari, stazioni ferroviarie, case cantoniere. Questa mattina – si tratta di strade, ma la filosofia è la stessa – abbiamo firmato un accordo di valorizzazione con il Ministro Delrio, l'ANAS e il demanio per il progetto delle case cantoniere, che io trovo straordinario. Sono più di 1.200 le case cantoniere e diventeranno un *brand* formidabile per l'Italia, così rosse e riconoscibili come sono, con la scritta del chilometro e della strada. Faremo delle gare e diventeranno strutture di supporto agli itinerari.

Questo tipo di turismo, colto, intelligente e sostenibile, vuole un certo tipo di ospitalità. Un camminatore del cammino di Santiago di Compostela o del cammino di Francesco la sera non va a dormire in un hotel a 5 stelle in città. Vuole l'ospitalità lungo il percorso e la vuole di un certo tipo: semplice, economica, con una forte identità territoriale e rispettosa dell'ambiente. Il progetto case cantoniere è già avanti e va in questa direzione.

Dentro questa linea dei percorsi, entra totalmente il discorso delle ferrovie storiche, su cui abbiamo iniziato a lavorare un anno fa. Siamo determinati nella volontà di non creare una struttura *ad hoc* nel Ministero perché, anche se il rapporto tra noi e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è ottimo e ci consente di lavorare molto bene, esiste già la Fondazione Ferrovie dello Stato. È qui presente il direttore Cantamessa, che credo abbiate già audito e che conosce ogni centimetro quadrato di ogni treno e di ogni ferrovia italiana.

Questo strumento, che molto intelligentemente le Ferrovie dello Stato hanno costruito, ha consentito di tutelare lo straordinario patrimonio di treni storici, di difendere la dismissione dei binari e di iniziare progetti di valorizzazione turistica di alcuni itinerari. Abbiamo quindi pensato, anziché costruire una struttura *ad hoc* al Ministero, di entrare nella Fondazione. Questo percorso si è chiuso il 3 dicembre, quando il Ministero è entrato formalmente nella Fondazione Ferrovie dello Stato, che nel nostro disegno diventa lo strumento per lavorare in sinergia con altri operatori privati o pubblici e per fare

un investimento nella conservazione e tutela del patrimonio ferroviario e nella promozione turistica.

Anche per questo, in occasione della Conferenza sul turismo sostenibile che si è tenuta il 1° ottobre, abbiamo scelto di portare tutti gli operatori del turismo al Museo Ferroviario di Pietrarsa. Consiglio davvero alla Commissione di organizzare una visita perché è un luogo straordinario, affacciato sul golfo di Napoli, con un capannone che può ospitare convegni di 2.000 persone, dove sono esposte venti locomotive storiche perfettamente conservate, testimonianza formidabile della storia ferroviaria del Paese. È un luogo simbolo di quanto si potrebbe fare, poiché vi si arriva direttamente in treno; abbiamo prelevato i giornalisti scesi da un treno ad alta velocità a Napoli e li abbiamo caricati su un treno storico, con le carrozze reali o presidenziali, e li abbiamo portati dentro il Museo Ferroviario.

Con la Fondazione Ferrovie dello Stato abbiamo organizzato nell'aprile scorso un evento per aiutare a capire le potenzialità di questo progetto. Conoscete meglio di me i numeri relativi agli 800 chilometri di linee dismesse, ma ancora fornite di binari, e alle migliaia di chilometri di linee che attraversano paesaggi straordinari e dove passa un treno o due al giorno. Lì la presenza di un treno storico o turistico potrebbe perfettamente integrarsi.

Utilizzando un treno storico allestito per l'occasione, abbiamo accompagnato circa duecento tra *tour operator*, giornalisti, operatori del settore e ambasciatori su uno di questi itinerari già attivi, cioè l'itinerario della Val d'Orcia. In una stupenda giornata di primavera, ci siamo fermati a mangiare nella stazione di Montalcino e abbiamo mostrato le potenzialità di un investimento di questo tipo. Qui però lo Stato si ferma.

Il nostro compito è quello di indicare la strategia e gli obiettivi, anche attraverso la legge, e di mettere a disposizione quanto possibile in termini di interventi, agevolazioni, superamento di norme problematiche, come quella che impone al treno storico, seppur viaggi a 30 chilometri al-

l'ora su un binario deserto, le stesse regole che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie impone agli altri treni riguardo al numero di conduttori e ad altri elementi, questioni che secondo me andrebbero risolte nell'ambito della legge che la vostra Commissione sta esaminando.

Create queste condizioni dallo Stato, tocca ai privati e per questo abbiamo chiamato gli operatori. Abbiamo avuto una risposta perché qualche mese dopo è arrivata una lettera di apprezzamento da parte di dieci *tour operator* europei, che si dicono pronti a ragionare con noi su come avviare un'iniziativa privata sul tema delle ferrovie turistiche, che — si badi — non coincidono necessariamente con le ferrovie storiche.

Su un percorso di alto valore può viaggiare un treno storico, che aggiunge pregio al viaggio, ma può viaggiare anche un treno turistico moderno. Ci sono Paesi, come Svizzera e Canada, che hanno introdotto treni spettacolari, completamente trasparenti, che attraversano il paesaggio con una visibilità panoramica totale. Capite che questo può avere grande capacità di attrazione turistica. In questo meccanismo, il patrimonio di vecchie stazioni e caselli può diventare, alla stregua del modello delle case cantoniere, elemento di supporto agli itinerari. Le potenzialità di questo progetto risultano del tutto evidenti.

La Fondazione Ferrovie dello Stato ha già cinque linee operative, come credo il direttore Cantamessa abbia già detto in audizione, su cui è possibile affittare il treno in gruppo o viaggiare in alcuni orari prefissati, utili in funzione promozionale. Sarebbe naturale avere una o più iniziative private che comprendano le potenzialità di un progetto di questo tipo, che valorizzi tutte le linee del turismo sostenibile e permetta di vivere l'Italia come grande museo diffuso.

In questa prospettiva, come Ministero abbiamo inviato alla Presidenza del Consiglio e all'Agenzia per la coesione territoriale proposte per l'utilizzo dei Fondi di sviluppo e coesione, individuando alcuni grandi attrattori culturali e turistici, quali

grandi musei o grandi siti archeologici, verso cui orientare risorse sia per il recupero del bene sia per la costruzione di un sistema di infrastrutture collegate.

Tra le proposte abbiamo inserito molti di questi itinerari, che sono stati studiati insieme alla Fondazione Ferrovie dello Stato, che sono già utilizzabili, attraversano paesaggi straordinari o collegano siti archeologici molto importanti. Noi li abbiamo segnalati e il processo è avviato. È gradito ogni aiuto da parte del Parlamento dal momento che un investimento in questo campo è sia un investimento di recupero del patrimonio sia un grande investimento con potenzialità turistiche e quindi economiche elevate.

Stiamo lavorando anche al collegamento via treno dei siti archeologici di maggiore attrazione. Abbiamo fatto una riunione con tutti gli enti locali della Campania sul tema di Pompei. A Pompei arrivano 3 milioni di visitatori ogni anno, molti dei quali scendono dalle grandi navi al porto di Napoli e vengono caricati su pullman con cui arrivano a Pompei, attraversando un'area che è la più densamente popolata d'Italia, con tutti i problemi che conoscete.

Stiamo studiando un collegamento tra Napoli e Pompei, che in realtà esiste già e ha addirittura due vettori. Uno è la ferrovia circumvesuviana della regione e l'altro è un collegamento di Ferrovie dello Stato. Queste compiono due itinerari diversi, arrivano tutte e due vicino a Pompei, ma non hanno mai avuto una forma di collegamento tra di loro.

Abbiamo tenuto più riunioni con le due ferrovie e abbiamo riunito anche l'unità « Grande progetto Pompei ». Ferrovie dello Stato sta lavorando al progetto di una stazione davanti all'ingresso principale di Pompei in cui arrivino entrambe le linee, per cui sarà possibile arrivare direttamente a Pompei sia da Napoli sia con l'alta velocità, peraltro con una fermata davanti al sito archeologico di Ercolano e un'altra dentro il Museo Ferroviario di Pietrarsa.

Cito un altro esempio. Davanti all'ingresso di Paestum, che è uno dei siti in cui

abbiamo fatto l'operazione dei direttori internazionali e su cui stiamo investendo, c'è una stazione ferroviaria. I grandi attrattori turistici possono unire il treno al percorso turistico e fornire un rilevante aiuto alla mobilità.

Mi fermo qui. Ho citato alcune delle cose che abbiamo fatto. È evidente che una legge che metta a sistema quanto già c'è, trovi forme di sostegno e individui questa come una priorità strategica dello sviluppo turistico del Paese è assolutamente importante. Siamo soddisfatti di questo percorso avviato e siamo disponibili, a tutti i livelli, per collaborare, integrare o rispondere a ciò che ci verrà richiesto.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro per il contributo davvero significativo che ha portato ai nostri lavori e per la sua disponibilità — non è una sorpresa per noi — ad alimentare ricerche in questo percorso. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**ROMINA MURA.** Anch'io ringrazio il Ministro Franceschini per la disponibilità a venire in audizione in Commissione, ma ancor di più per aver aperto, così come ha ribadito anche oggi, la strada alla valorizzazione delle destinazioni turistiche minori, con l'approccio di cui ci parlava.

Nelle località turistiche minori spesso le ferrovie turistiche o storiche, oltre che una modalità d'accesso, costituiscono un elemento prevalente del viaggio. La ferrovia storica a volte è il viaggio e non solo il mezzo per raggiungere la destinazione. Condivido quindi l'approccio con cui si affronta la questione, anche perché il nostro lavoro di promozione delle ferrovie turistiche è molto legato all'attenzione che il Ministero ha mostrato per le nuove modalità di viaggio.

La mia domanda riguarda un tema che lei ha già affrontato, ma su cui io credo serva un lavoro maggiore, ossia costruire ulteriori momenti di confronto e di incontro tra le varie istituzioni territoriali che governano le linee ferroviarie turistiche o

storiche. Oltre a Rete ferroviaria italiana, ci sono enti locali, regioni e alcune aziende di trasporto regionale. È di questi giorni un bando regionale della Sardegna destinato alla rifunzionalizzazione dei beni regionali ubicati presso i comuni. Tra questi beni regionali ci sono anche le case cantoniere e le stazioni ferroviarie. La logica è la stessa cui il Ministro faceva riferimento prima.

Occorre mettere insieme tutto quello che c'è e si sta facendo nei territori, in modo tale che il turismo ferroviario diventi una declinazione del prodotto turistico nazionale.

**DIEGO DE LORENZIS.** Intervengo per esprimere al Ministro Franceschini un apprezzamento relativo al fatto che quanto previsto nel « decreto del fare » per il recupero dei fari e per altre iniziative sta procedendo. Ne abbiamo notizia soltanto adesso, ma vorrei che di questo fosse data la massima pubblicità per dare la possibilità a tutti di arrivare preparati, perché al momento non abbiamo notizia dei decreti attuativi o di ciò che il Ministero ha predisposto in termini di futuri bandi di gara.

La seconda osservazione che faccio al Ministro è relativa alla sua affermazione circa il fatto che lo Stato a un certo punto si ferma. Capisco che intorno a queste iniziative turistiche debba sorgere un contesto di imprese private, che valorizzi e tuteli il territorio, e questo esula dalle competenze dello Stato. Mi preme però sottolineare il fatto che lo Stato dovrebbe pensare, nelle modalità che riterrà più opportune, ad un sistema di promozione di queste iniziative o attraverso il sito della Fondazione Ferrovie dello Stato o attraverso i siti del Ministero e del Governo o attraverso un sito *web* apposito. Serve un'iniziativa che consenta di fruire di questi percorsi e di tutte le iniziative territoriali connesse al recupero delle tratte ferroviarie. È un suggerimento che vorrei dare al Ministero.

**ANNA MARIA CARLONI.** Anch'io voglio ringraziare il Ministro per essere qui

con noi oggi e per averci portato importanti motivazioni, da parte del Governo, a operare in questo settore. Ci ha anche fornito informazioni preziose per costruire una sinergia tra i nostri diversi ambiti dei trasporti e del turismo sempre più stretta e che si coniughi utilmente anche sul versante operativo.

Penso, per esempio, al tema del Mezzogiorno, rispetto al quale le ricette sono sempre molto difficili. Possiamo ben vedere come negli ultimi tempi il turismo possa rappresentare una leva di sviluppo fondamentale per la crescita del nostro Mezzogiorno e quanto questo sia impossibile a pensarsi se non sviluppiamo un accesso dei trasporti al Mezzogiorno.

Lo dico anche in riferimento al tema specifico per cui oggi siamo qui, ovvero le ferrovie turistiche. Questa denominazione di ferrovie turistiche può essere fondamentale anche per sottrarre al degrado realtà ferroviarie che invece potrebbero e potranno, grazie alla nostra iniziativa, essere del tutto attive e favorire lo sviluppo di interi territori, come si è visto, evitando il degrado del materiale rotabile. È un punto molto importante.

C'è poi quello che il Ministro diceva a proposito di realtà come Pompei, Paestum e la stessa Pietrarsa. Mi aggiungo anch'io all'invito che faceva il Ministro a recarci, come Commissione, a Pietrarsa perché ho verificato che molti nostri colleghi non la conoscono e invece è una realtà che merita di essere conosciuta dalla nostra Commissione.

Questi luoghi sono collegati tra loro da linee ferroviarie — la Circumvesuviana regionale, cronicamente in crisi e con uno stato di bilancio cronicamente difficile, e il tratto di Ferrovie dello Stato — altamente frequentate. Sono linee che richiederebbero un fortissimo potenziamento sia in ragione della domanda delle popolazioni di quei territori sia con riguardo all'offerta turistica. Non si tratta di ferrovie turistiche, come ovvio. Sono transitate ogni giorno da milioni di persone nell'area forse più densamente popolata d'Europa.



Napoli, con i suoi 8.300 abitanti per chilometro quadrato, credo sia l'area più densamente popolata d'Europa.

Quando parliamo di ferrovie turistiche o, in questo caso, di località che devono avere un'offerta di trasporti che tenga conto anche di un forte impatto turistico, dobbiamo pensare a sinergie molto forti dal punto di vista della operatività di Governo e Parlamento e a normative che affrontino realtà così densamente popolate.

Per quanto mi riguarda avevo presentato alcuni emendamenti, suggerendo altre linee turistiche che credo siano di grande interesse anche per il Ministro Franceschini. Una è la linea Benevento — Bosco Redole, che attraversa la zona di Pietrelcina ed è attualmente dismessa perché temporaneamente sospesa. Potrebbe rientrare nel nostro progetto ed essere di grande interesse anche per il turismo religioso.

L'altra è la linea Avellino — Rocchetta Sant'Antonio, che attraversa montagne, località e comuni veramente splendidi tra l'avellinese, la Basilicata e la Puglia. È temporaneamente sospesa al traffico commerciale e certamente può rappresentare, dal punto di vista dello sviluppo culturale, turistico ed economico di quei territori, una risorsa molto importante.

MARIA IACONO. Intervengo per ringraziare la Commissione per aver dato inizio all'*iter* di questa proposta di legge e il Ministro, che so essere sensibile al tema e che avrei voluto fosse presente alle iniziative e alle manifestazioni che negli scorsi mesi si sono svolte in provincia di Agrigento e soprattutto nella Valle dei Templi.

Vorrei ricordare che noi stiamo svolgendo un compito importantissimo per il futuro turistico dell'Italia. È un segmento che può essere valorizzato nel Paese e che porta con sé una serie di potenzialità straordinarie. Ancora oggi, secondo me, non siamo in grado di intravederle. Mi riferisco alle potenzialità legate allo sviluppo turistico di luoghi di grande pregio, come indicato nella proposta di legge. Si

tratta di territori che dal punto di vista culturale, paesaggistico, archeologico, architettonico e storico hanno un valore straordinario. Nel caso della mia provincia, che ricordo sempre, lo sviluppo della ferrovia turistica unirebbe comuni legati a personalità della cultura e scrittori che hanno reso straordinaria quella terra.

Un ringraziamento particolare va alla Fondazione Ferrovie dello Stato, che subito dopo la presentazione di questa proposta di legge — mi auguro sia stato uno stimolo — ha ulteriormente incrementato l'attività già svolta negli scorsi anni, contribuendo a far nascere straordinarie potenzialità sul territorio.

Ringrazio tutti perché penso che questa iniziativa, che viene dal lavoro di noi parlamentari, possa farci onore.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Franceschini per la replica.

DARIO FRANCESCHINI, *Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo*. Sarò breve. Si tratta di tutti elementi utili. All'onorevole Mura rispondo che stiamo lavorando con le regioni in tanti settori. Come sapete, le competenze del turismo erano state frammentate nelle regioni e stanno tornando allo Stato con la riforma del Titolo V, in particolare per quanto riguarda l'aspetto della valorizzazione. Stiamo cercando di anticipare l'attuazione di quella riforma costituzionale con una serie di collaborazioni e su questo tema c'è totale condivisione. È più complicato, ma non rientra nelle mie competenze, il rapporto tra gestori ferroviari regionali e Ferrovie dello Stato.

Ci sono diverse cose da decidere, anche se non ne abbiamo parlato nella prima parte della discussione. Non tutte le vecchie ferrovie potranno diventare linee turistiche o linee storiche. Soprattutto parlando di privati, ci vuole anche una dimensione economica dell'operazione oppure lo Stato deve valutare che una linea sia importante da mantenere con i binari per ragioni inerenti al trasporto ferroviario.

C'è però il tema della trasformazione delle linee obsolete in percorsi ciclabili.

Bisogna individuare le ferrovie che è bene restino ferrovie e le ferrovie che invece possono diventare percorsi ciclabili. Peraltro, ho chiesto e ho capito che esiste un modo di farlo conservando i binari in sede perché non si sa mai.

Soprattutto, deve essere riconoscibile che non si tratta di una ciclabile qualsiasi, ma di una ciclabile che percorre un tratto ferroviario, lungo il quale vanno mantenuti caselli, stazioni e ponti. Sull'identificazione la legge potrebbe stabilire qualche punto di riferimento. Quali tratte restano e quali si trasformano in ciclabili, pur conservando la storia, è un tema che va affrontato per forza insieme alle regioni.

Onorevole De Lorenzis, nella legge di conversione dell'« art bonus » sono previsti vari provvedimenti attuativi e siamo a buon punto nell'emanazione dei decreti. Li abbiamo quasi completati. Sul piano della mobilità turistica, a cui stiamo lavorando con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, abbiamo scelto di procedere più lentamente perché è difficile stralciarlo dal Piano strategico del turismo. I due sono profondamente collegati.

Siccome il nostro obiettivo è portare a compimento il Piano strategico del turismo entro il primo semestre del 2016, durante quel percorso, insieme al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dovremmo riuscire a perfezionare anche il piano della mobilità turistica, che è un pezzo di quel disegno. Sulla promozione sono assolutamente d'accordo. Non possiamo gestire direttamente linee turistiche, ma la promozione del sistema e la valorizzazione del patrimonio delle linee ferroviarie storiche e paesaggistiche italiane entrerà nei criteri di promozione, all'interno della strategia del turismo sostenibile.

Per quanto riguarda Napoli, senza allargare il discorso, i dati di questa estate

e delle ultime domeniche dimostrano potenzialità di crescita turistica enormi. Non c'entra con il tema di oggi, ma non è secondario che la grande crescita del turismo a Napoli dipenda dal fatto che in città arriva l'alta velocità. È un altro tema, ma riguarda sempre le ferrovie. Come ho detto più volte da Ministro del turismo, senza entrare in campi che non sono di mia competenza, ai fini dello sviluppo turistico del Paese l'alta velocità non può fermarsi a Salerno e non avere una dorsale adriatica. Il requisito è il collegamento con treni e aeroporti integrati e grandi navi. Senza questo sistema, tutto diventa più difficile.

Noi siamo disponibili alla collaborazione. Deciderà la Commissione, nel corso dei lavori sulla proposta di legge, in che modo potremo portare un contributo di idee, nelle diverse sedi di confronto.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro. Raccogliamo questa sua disponibilità. Noi faremo un Comitato ristretto e lì saranno benvenuti i rappresentanti del Ministero dei beni culturali, del Ministero dei trasporti e tutti i soggetti interessati. Agli inizi di gennaio vorremmo accelerare, coordinandoci con le altre iniziative che, in modo frammentato, sono incardinate nella Commissione ambiente.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.45.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. RENZO DICKMANN**

---

*Licenziato per la stampa  
il 21 gennaio 2016.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*17STC0014740\*