



# 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

## A.C. 1178

Dossier n° 189 - Schede di lettura  
18 giugno 2014

### Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1178
Titolo:	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
Iniziativa:	Parlamentare
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	10 giugno 2013
assegnazione:	16 ottobre 2013
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VI Finanze, VII Cultura, VIII Ambiente, X Attività Produttive, XI Lavoro, XII Affari Sociali, XIV Politiche dell'Unione Europea e della Commissione Commissione speciale istituita con deliberazione Assemblea 26 marzo 2013 ex art. 22 comma 2 reg.

### Contenuto

#### Articolo 1 (Finalità)

L'**articolo 1** individua come **finalità** della proposta di legge la salvaguardia e la **valorizzazione dei tracciati ferroviari** e delle **stazioni** in disuso, o in corso di dismissione, ove comunque sia ancora possibile il **ripristino dell'esercizio ferroviario in un'ottica turistica**, per le linee che attraversano territori di particolare pregio naturalistico o archeologico.

Il **comma 1** della proposta individua in particolare **alcune specifiche linee ferroviarie**, prevedendone la **trasformazione in linea turistica**.

In relazione a tali linee, la Relazione illustrativa specifica che si tratta di 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".

Si tratta delle seguenti:

a) la **ferrovia Palazzolo-Paratico (Lombardia)**, che nel prospetto della rete di RFI collega, in provincia di Brescia, Palazzolo sull'Oglio con il Lago d'Iseo, ed è classificata come linea complementare di tipo D, non elettrificata a binario semplice. L'infrastruttura è gestita da RFI mentre il traffico passeggeri è gestito dalla FTI - Ferrovie Turistiche Italiane

b) la **ferrovia Asciano-Monte Antico (Toscana)**, classificata come linea complementare C non elettrificata, gestita dall'Associazione FTI - Ferrovie Turistiche Italiane;

c) la **ferrovia della Valmorea (Lombardia)**, che non risulta nel prospetto di rete 2014 di RFI ma è stata una linea ferroviaria internazionale che in passato collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino;

d) la **ferrovia Ceva-Ormea (Piemonte)**, a binario semplice non elettrificato, classificata nel prospetto di rete 2014 di RFI come complementare C, nella tratta da Ceva a S. Giuseppe di Cairo;

e) la **ferrovia Sulmona-Casteldisangro-Carpinone (Abruzzo-Molise)**, linea complementare non elettrificata lunga 76 km;

f) la **ferrovia Agrigento-Porto Empedocle (Sicilia)**, classificata come linea

[Linee interessate](#)

complementare di tipo D, gestita dall'associazione Ferrovie KAOS e dalla Fondazione Treno DOC;

g) la **ferrovia Fano-Fermignano (Marche)**, non presente nel prospetto di rete 2014 di RFI.

In proposito occorre ricordare che **nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato** (i soci fondatori sono Trenitalia, Rfi e Ferrovie holding) è stata costituita, il 6 marzo 2013, la **Fondazione FS italiane**, fondazione senza scopo di lucro per preservare, valorizzare e consegnare integro, il patrimonio storico, tecnico e industriale dei treni storici, dei musei ferroviari e dei fondi archivistici in materia, che svolge la sua attività nell'ambito del territorio nazionale italiano e degli altri Paesi dove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è presente

La Fondazione FS si avvale della **collaborazione di numerose associazioni** che, tramite una convezione inizialmente stipulata con Trenitalia – Divisione Passeggeri Regionale, contribuiscono a mantenere il decoro e la pulizia dei rotabili storici e si impegnano a svolgere numerose attività logistiche e di supporto prima, durante e dopo i viaggi dei treni storici. Tra queste vi sono l'Associazione Ferrovie Turistiche Italiane, che gestisce la linea Palazzolo-Paratico e quella Asciano-Monte Antico, l'associazione Ferrovie KAOS che gestisce in Sicilia le stazioni della tratta Agrigento – Porto Empedocle, e la Fondazione Treno DOC che ha sottoscritto nel 2010 un protocollo d'intesa con il Comune di Castelvetro per il ritorno dell'esercizio ferroviario su un tratto della linea a scartamento ridotto Castelvetro - Porto Empedocle.

La **Fondazione FS italiane** ha recentemente avviato (aprile 2014) l'iniziativa "**Binari senza tempo**" con la quale **quattro linee** ferroviarie (che rientrano tra quelle linee individuate nel comma 1 della proposta in esame), sono state elevate a **ferrovie turistiche** e costituiranno un museo dinamico della storia e dell'esercizio ferroviario: la a "**Ferrovia del Parco**" da **Sulmona a Castel di Sangro**, la "**Ferrovia del Lago**", da **Palazzolo sull'Oglio a Paratico/Sarnico** sulle rive del Lago d'Iseo, la "**Ferrovia della Val d'Orcia**", da **Asciano a Monte Antico** e la "**Ferrovia della Valle dei Templi**", da **Agrigento Bassa a Porto Empedocle**. Come evidenziato dal Consiglio di Amministrazione della Fondazione FS il 5 maggio scorso in occasione dell'approvazione del Bilancio 2013 e del programma di attività per il 2014, si tratta di "quattro tratte ferroviarie le cui caratteristiche tecniche e ambientali sono di notevole interesse e bellezza, che saranno dedicate a itinerari con treni storici". Rete Ferroviaria Italiana, garantirà la manutenzione delle quattro linee deputate all'esercizio turistico per consentire il transito di convogli. Inoltre la Fondazione ha annunciato che ricercherà partnership con gli Enti o le Associazioni locali, al fine di commercializzare itinerari inconsueti della "provincia italiana".

Il **comma 2** prevede che per le sei linee ferroviarie indicate nel comma 1 siano **utilizzate a esclusivo scopo turistico anche le relative infrastrutture** ferroviarie.

## **Articolo 2 (Proprietà di tracciati e di stazioni)**

L'**articolo 2** disciplina la **proprietà dei tracciati e delle stazioni**, prevedendo al **comma 1** che **le linee ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte restino nella disponibilità della società Rete ferroviaria italiana S.p.a.**

La norma specifica poi che RFI viene individuato come ente proprietario che si dovrà occupare della manutenzione ordinaria nonché della funzionalità e della sicurezza delle ferrovie turistiche.

Il **comma 2**, nel caso in cui il tracciato di una ferrovia turistica sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità non conciliabili, prevede che la società Ferrovie dello Stato italiane S.p.a., tramite le società controllate, provveda al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.

In base al **comma 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**.

A tale proposito si ricorda che la **nozione di patrimonio culturale** è contenuta nell'**art. 2 del D.Lgs n. 44 del 2004 (Codice dei Beni Culturali e del paesaggio)** che qualifica come

Stazioni e  
impianti  
patrimonio  
culturale

patrimonio culturale:

- i **beni culturali**: cioè le cose immobili e mobili che, ai sensi dell'articolo 10 (i beni culturali a appartenenza pubblica o privata) e dell'articolo 11 (le cose oggetto di specifiche disposizioni di tutela, tra cui i mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni), presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà;
- i **beni paesaggistici**: gli immobili e le aree (quali gli immobili aventi memoria storica, le ville, i giardini, i parchi, le bellezze panoramiche), costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.

Tutti i beni del patrimonio culturale di appartenenza pubblica sono destinati alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela.

Per quanto riguarda la **nozione ed il regime dei beni culturali**, i beni ad appartenenza pubblica sono tutelati dalle norme del Titolo I della Parte seconda del Codice dei beni culturali. L'articolo 10, comma 3, del Codice individua poi altri beni, i quali, a chiunque appartenenti, sono considerati *beni culturali* qualora sia intervenuta la dichiarazione di interesse culturale (art. 13 ss. del Codice); tra questi rientrano (lett. d) le cose immobili e mobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse, particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte, della scienza, della tecnica, dell'industria e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose.

La verifica della sussistenza dell'interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico (c.d. **interesse culturale**), richiesto ai fini della definizione di *bene culturale*, è effettuata, d'ufficio o su richiesta dei soggetti cui le cose appartengono, da parte dei competenti organi del Ministero per i beni e le attività culturali e comporta la sottoposizione del bene privato ai complessi "**vincoli**" di tutela dettati dalla normativa e contenuti nel Titolo I, parte seconda, del Codice dei beni culturali, che vanno dal divieto di interventi sui beni stessi (art. 20), alla necessità di autorizzazione del Ministero o della soprintendenza per qualsiasi tipo di intervento (art. 21), agli obblighi di conservazione (artt. da 29 a 44), alle norme sull'alienazione (artt. da 53 a 59).

Per quanto riguarda il **divieto di alienazione**, il Codice elenca le tipologie di beni del demanio culturale che non sono alienabili (art. 54), tra cui gli immobili e le aree di interesse archeologico, gli immobili dichiarati monumenti nazionali, le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie e biblioteche, gli archivi e gli immobili dichiarati di interesse particolarmente importante ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera d). Tali beni però possono essere oggetto di trasferimento tra lo Stato, le regioni e gli altri enti pubblici territoriali. Per tutti gli altri beni del demanio culturale, non rientranti tra quelli elencati nell'articolo 54, comma 1, è previsto invece che non possano essere alienati senza l'autorizzazione del Ministero.

Il regime dei beni culturali

### Articolo 3 (Gestione ed esercizio)

L'articolo 3 disciplina, al **comma 1**, l'organizzazione dei tronchi di gestione delle ferrovie turistiche. A tal fine si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero per i beni culturali, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, la società RFI S.p.a. e la società Trenitalia S.p.a., entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge istituiscano i tronchi di gestione che dovranno occuparsi dei seguenti aspetti:

- gestione e fruizione dei tracciati e delle stazioni;
- allestimento di spazi museali;
- promozione del servizio.

In questi compiti dovranno essere coinvolte, se presenti, le organizzazioni di volontariato che hanno o hanno avuto contratti di collaborazione o di comodato con società del gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a. con riferimento alle linee turistiche interessate dalla disposizione. In assenza di tali organizzazioni si prevede il coinvolgimento dei comuni attraversati dalle linee ferroviarie turistiche.

Si ricorda che l'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie** è stata istituita dal [decreto legislativo n. 162/2007](#), in attuazione della [direttiva 2004/49/UE](#), con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale. Dotata di personalità giuridica, essa è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico e decisionale, da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione ed ente appaltante. E' sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Organizzazione dei tronchi di gestione

Il **comma 2** dell'articolo 3 prevede che gli operatori dei tronchi di gestione di cui al comma 1 possano conseguire le abilitazioni previste dal regolamento ferroviario e relative a:

- manovra di rotabili e deviatori limitatamente al tronco di gestione di appartenenza (modulo A);
- accompagnamento di treni (modulo D);
- condotta di treni su determinate tratte (modulo E).

Il comma 2 sembra fare riferimento alle [norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria](#) di cui al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria n. 4/2012 del 9 agosto 2012. Tali norme individuano le seguenti specifiche qualifiche che corrispondono solo in parte a quelle individuate dalla disposizione: 1) modulo FT-A - unione e distacco dei veicoli; 2) modulo FT-B - predisposizione dei documenti di scorta ai treni; 3) modulo AT - accompagnamento dei treni; 4) modulo VE - verifica dei veicoli; 5) modulo GC - gestione della circolazione; 6) modulo MV - manutenzione dei veicoli; 7) modulo MI - manutenzione dell'infrastruttura.

Le norme hanno sostituito il sistema di abilitazioni previgente, che la disposizione in commento sembra invece riprendere.

Il **comma 3** prevede i compiti degli operatori dei tronchi di gestione: 1) coordinamento e organizzazione dei treni circolanti sulle ferrovie turistiche; 2) ispezione delle linee ferroviarie; 3) pulizia e decoro delle stazioni interessate dalle ferrovie turistiche; 4) manutenzione e restauro di rotabili ferroviari storici o ordinari.

In base al **comma 4** la circolazione sulle ferrovie turistiche è programmata su base semestrale, sulla base di calendari che devono essere trasmessi alla società RFI S.p.a.. Si prevede che sulle ferrovie turistiche possa circolare sia materiale rotabile storico, anche non attrezzato con appositi sistemi di sicurezza e di ripetizione dei segnali, sia materiale rotabile ordinario. In entrambi i casi il materiale è fornito da Trenitalia S.p.a. sulla base delle esigenze di ciascuna ferrovia turistica.

Programmazione  
circolazione

Il **comma 5** prevede invece il diritto di accessibilità alle ferrovie turistiche per l'utenza affetta da disabilità e l'obbligo di rimozione delle barriere architettoniche.

Accessibilità  
delle strutture

#### Articolo 4 (Disposizioni finanziarie)

L'articolo 4 prevede, al **comma 1**, l'assegnazione di un contributo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di 500.000 euro per il primo anno di esercizio per l'organizzazione dei treni storici e ordinari sulle ferrovie turistiche.

Contributo del  
Ministero

*Al riguardo si segnala che la norma non individua le modalità di copertura finanziaria dell'onere.*

Il **comma 2** dell'articolo 4 prevede che gli operatori dei tronchi di gestione concordino con le rispettive direzioni per il trasporto regionale le modalità e le tariffe per il nolo dei convogli ferroviari.

Tariffe

Il **comma 3** dell'articolo 4 destina i ricavi delle attività svolte sulle ferrovie turistiche 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.

Ricavi

#### Relazioni allegata o richieste

Al testo della proposta di legge è allegata la relazione illustrativa.

#### Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento interviene in ambiti riconducibili alla materia "grandi reti di trasporto", attribuita alla legislazione concorrente (art. 117, terzo comma, Cost.), e alla materia del turismo, attribuita alla potestà legislativa residuale delle regioni ([art. 117, quarto comma, Cost.](#) e sentenza Corte costituzionale n. 197/2003).

*A tale riguardo, merita richiamare la giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 303/2003 e successive) fin qui orientata ad ammettere l'intervento statale in materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale delle regioni, sulla base del principio di sussidiarietà, a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni.*