



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-A

Dossier n° 189/1 - Elementi per l'esame in Assemblea
20 gennaio 2017

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1178-A
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
Primo firmatario:	IACONO
Date:	
approvazione in Commissione:	21 dicembre 2016

Contenuto

La proposta di legge A. C. [1178](#) Iacono ed altri ha ad oggetto 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.

La proposta di legge consta di 10 articoli ed è diretta a favorire la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte **ferroviarie di particolare pregio** culturale, paesaggistico e turistico, ivi compresi i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, nonché dei rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle (**articolo 1**).

L'**articolo 2** individua **le condizioni e le modalità** secondo le quali sono definite le tratte ferroviarie ad uso turistico. Possono essere classificate "ad uso turistico" **esclusivamente** le tratte ferroviarie **dismesse e sospese** (non è quindi consentito classificare come tratta ad uso turistico una tratta ferroviaria aperta al traffico commerciale) **soltanto nel caso in cui sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione agli investimenti**. Su queste basi si prevede che su **proposta delle Regioni**, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano**, da adottare, in prima applicazione, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di cui si tratta sono individuate e classificate come **tratte ferroviarie ad uso turistico** le tratte **caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico**. Con identica procedura si provvede alla **revisione** e all'**integrazione** del suddetto elenco.

La dismissione di una tratta ferroviaria è autorizzata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previo parere del Ministro della difesa e del Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi di quanto previsto dall'atto di concessione della rete ferroviaria di cui al decreto ministeriale 138T del 30 ottobre 2000. La dismissione comporta che la linea cessa di essere assoggettata agli obblighi previsti in capo al gestore della rete ferroviaria relativamente alla gestione e manutenzione della stessa. La sospensione di una tratta ferroviaria rappresenta invece una situazione nella quale una linea rientrante nell'infrastruttura ferroviaria nazionale non è utilizzata per effettuare servizi di trasporto ferroviario commerciale. Tuttavia, al contrario che nel caso di dismissione, la linea resta soggetta a tutti gli obblighi in capo al gestore.

L'articolo 2 prevede infine che i tracciati ferroviari, le stazioni individuate come luogo di fermata, le opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico, nonché le relative pertinenze, siano utilizzati e valorizzati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, per le finalità indicate nella proposta di legge, fermo restando il rispetto del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al [decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42](#).

L'**articolo 3** prevede la **registrazione** dei **rotabili storici e turistici** individuandone le caratteristiche. Sono definiti **rotabili storici** i mezzi ferroviari, motori e trainati, non più utilizzati per il normale esercizio

commerciale che abbiano compiuto il 50° anno dall'entrata in esercizio del primo esemplare o che abbiano compiuto il 25° anno dall'entrata in servizio del primo esemplare e che, per particolari caratteristiche tecniche, estetiche e industriali, siano testimonianza di significative evoluzioni nel campo del trasporto ferroviario nazionale. Sono inoltre classificate come rotabili storici le locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto. Sono definiti **rotabili turistici** quei mezzi che abbiano esclusivo utilizzo turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

Si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sia disciplinata nell'ambito del **Registro Immatricolazioni Nazionale** una **sezione dedicata ai rotabili storici e turistici**. L'iscrizione avviene a cura dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria, che può avvalersi, tramite apposita convenzione, di Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane e di altre associazioni di categoria. Possono essere iscritti i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie ad uso turistico o nelle altre tratte ferroviarie. I costi dell'iscrizione sono a carico del richiedente.

I rotabili storici e turistici **non idonei alla circolazione** possono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura di Fondazione Ferrovie dello Stato.

Il RIN (*Registro di Immatricolazione Nazionale*) è il registro gestito da ANSF nel quale sono inseriti i dati dei veicoli ferroviari secondo quanto previsto all'[articolo 6 del D. Lgs. 10 agosto 2007, n.162](#) (che ne ha previsto l'istituzione e la disciplina) ed all'[articolo 33 del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n.191](#) (che indica i dati che devono essere presenti nel registro con riguardo a ciascun veicolo ferroviario).

Si rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione dei **requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili iscritti alla apposita sezione del Registro** di cui al presente articolo. Si precisa che tali requisiti siano **equivalenti in termini di sicurezza complessiva**, rispetto a quelli prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale ma **comunque idonei a consentirne la valorizzazione e l'uso**. Il medesimo decreto determina anche la tariffa ai fini dell'iscrizione dei rotabili storici e turistici.

L'**articolo 4** precisa che le tratte ferroviarie ad uso turistico **restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari**, che sono responsabili del mantenimento in esercizio, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture. Tali tratte **sono classificate**, ai fini della manutenzione ed esercizio, con **apposita categoria turistica**. Gli interventi da effettuare su tali tratte ferroviarie sia di ripristino sia relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono finanziate dallo Stato nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero, con riferimento alle infrastrutture ferroviarie regionali, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione agli investimenti.

Le tariffe destinate al gestore dell'infrastruttura nazionale derivanti dall'utilizzo di tratte ferroviarie ad uso turistico sono approvate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 5** ha ad oggetto la gestione del servizio. Sono a questo proposito stabiliti alcuni principi fondamentali. In primo luogo **la gestione dei servizi di trasporto sulle ferrovie turistiche** può essere esercitata **esclusivamente** dai soggetti proprietari delle infrastrutture, dai soggetti concessionari oppure dalle imprese ferroviarie. Al contrario la gestione delle attività commerciali connesse al servizio di trasporto sulle ferrovie turistiche, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, possono essere esercitate da soggetti pubblici o privati.

Con riferimento alle **modalità di affidamento del servizio** si prevede, ove siano superate le soglie previste dalla normativa nazionale ed europea in tema di affidamento di servizi, l'applicazione della disciplina generale prevista dal codice degli appalti. Qualora invece tale soglia non sia superata è introdotta una procedura semplificata, modellata su quella prevista dal nuovo codice degli appalti in materia di sponsorizzazioni ([art. 19 del decreto legislativo n. 50 del 2016](#)), secondo la quale le amministrazioni competenti ai fini dell'affidamento dei servizi oggetto della legge, procedono alla previa pubblicazione sul sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso con il quale rendono nota la ricerca di soggetti gestori per i predetti servizi, ovvero comunicano l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto del contratto proposto. Trascorso il periodo di pubblicazione dell'avviso, l'amministrazione può procedere liberamente all'affidamento e alla definizione del conseguente contratto, purché nel rispetto dei principi di imparzialità e di parità di trattamento fra gli operatori che abbiano manifestato interesse. Il **soggetto che intende assumere la gestione del servizio di trasporto** ne fa domanda o al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o alle regioni interessate a seconda del gestore delle tratte. I destinatari della domanda decidono, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni interessate. Ciascuno dei soggetti istituzionali coinvolti, per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato entro 60 giorni dalla ricezione della richiesta, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti comunque idoneo alla gestione

del servizio. Nel caso di domanda indirizzata alle regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per i profili attinenti alla competenza sulle tratte interconnesse alla rete nazionale ai fini della valutazione degli effetti sul sistema ferroviario nazionale. I pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni relativamente alle attività commerciali connesse al trasporto ferroviario sono vincolanti. Vengono comunque fatti salvi sia quanto stabilito dall'[articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50](#) che disciplina le ragioni di esclusione di un operatore dalla partecipazione alle procedure di appalto sia la facoltà delle amministrazioni di procedere ad affidamenti diretti in favore delle associazioni di promozione sociale di cui alla [legge 7 dicembre 2000, n. 383](#), degli enti di volontariato di cui alla [legge 11 agosto 1991, n. 266](#), delle organizzazioni non governative di cui alla [legge 26 febbraio 1987, n. 49](#), e delle cooperative sociali di cui alla [legge 8 novembre 1991, n. 381](#), con riferimento alle attività complementari.

L'**articolo 6** concerne la **circolazione dei rotabili storici e turistici e dei rotabili ordinari sulle tratte ferroviarie ad uso turistico** e la definizione dei **livelli di sicurezza ferroviaria**. E' attribuita all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, che provvede entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la definizione **dei livelli di sicurezza** che, in relazione alle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto, devono essere garantiti, indicando **un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio**. Tali misure, di carattere generale, devono essere poi adottate dal gestore dell'infrastruttura che definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare concretamente, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza.

La procedura prevede che il gestore trasmetta in via telematica le istruzioni tecniche adottate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che entro 30 giorni può richiedere modifiche o integrazioni, sulla base di una puntuale analisi che evidenzia l'inadeguatezza delle stesse rispetto ai livelli di sicurezza da garantire. In assenza di richieste di modifiche o integrazioni, trascorso il termine di cui al periodo precedente, l'impresa ferroviaria provvede ad adottare le istruzioni tecniche stabilite dal gestore dell'infrastruttura.

L'**articolo 7** concerne invece la **circolazione dei rotabili storici e turistici** su tratte **diverse quelle destinate ad uso turistico**. Tale circolazione è ammessa **esclusivamente** al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico ed è inoltre subordinata alle seguenti condizioni:

- deve essere disponibile un'apposita traccia oraria;
- devono essere rispettati i requisiti stabiliti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

E' infatti previsto che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie individui **misure di sicurezza** per la circolazione **equivalenti in termini di sicurezza complessiva** a quelle prescritte per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale, garantendo comunque la piena operatività dei rotabili storici unitamente a condizioni di marcia che rendano sostenibile e attrattiva l'offerta commerciale derivante dai viaggi turistici.

L'**articolo 8** stabilisce che le associazioni e le organizzazioni di volontariato con specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale, sulla base di apposite convenzioni con i gestori delle attività commerciali e turistiche, possano essere coinvolte nella gestione di servizi accessori e complementari alla circolazione dei rotabili. Le convenzioni possono anche prevedere la partecipazione delle citate associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati sia dalle imprese che curano le iniziative turistiche che dalle imprese ferroviarie.

L'**articolo 9** prevede che il gestore del servizio di trasporto assicuri l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse al servizio con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

L'**articolo 10** contiene infine la clausola di invarianza finanziaria che stabilisce che le amministrazioni pubbliche interessate provvedano all'attuazione delle disposizioni di cui al presente provvedimento nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Discussione e attività istruttoria in Commissione in sede referente

L'esame della proposta di legge [A.C. 1178](#), presentata il 10 giugno 2013, è iniziato nella seduta del 18 giugno 2014, con la relazione introduttiva. Nella successiva seduta dell'11 novembre 2015 è stato deciso di predisporre un calendario di audizioni. Sono stati quindi sentiti, in audizione informale, nel mese di novembre 2015, i rappresentanti delle regioni Molise e Piemonte, mentre il 3 dicembre sono stati auditi i rappresentanti di **RFI SpA** e della **Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane** nonché i **rappresentanti dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**. Il 16 dicembre 2015 è stato audito inoltre **il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo**. Successivamente sono state svolte le audizioni informali dei

rappresentanti della Confederazione Mobilità Dolce (Co.Mo.Do.) (14 gennaio 2016) e dei rappresentanti della **Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali** (21 gennaio 2016).

Nella seduta del 27 gennaio 2016 è stato istituito un comitato ristretto. Sono frattanto proseguite le audizioni informali, in particolare sono stati sentiti il **Comitato per la riapertura della linea ferroviaria Civitavecchia Capranica Orte e per lo sviluppo economico della Tuscia** (11 febbraio 2016), **l'Associazione in loco motivi** (23 febbraio 2016), nonché i rappresentanti delle regioni Lazio (17 marzo 2016), Calabria (12 aprile 2016), regione siciliana (12 aprile 2016) e Friuli Venezia-Giulia (17 maggio 2016). Il ciclo si è concluso il 14 giugno 2016 con l'audizione della regione Sardegna e dell'**Azienda regionale sarda trasporti** (ARST). Il comitato ristretto, istituito il 27 gennaio 2016, si è riunito nelle sedute del 7, del 15, del 21, del 28 settembre e del 5 ottobre 2016 e, nella seduta del 12 ottobre 2016, ha adottato un testo base. Nella seduta successiva del 6 dicembre 2016 è iniziato l'esame delle proposte emendative presentate al testo. Gli emendamenti al testo, integrati con quelli presentati dalla relatrice, sono stati votati nella seduta del 7 dicembre. Il testo così risultante è stato quindi inviato alle Commissioni competenti per l'espressione del parere. Nella seduta del 18 gennaio 2017 sono stati recepiti i pareri resi dalle Commissioni ed è stato votato il mandato al relatore a riferire oralmente in Assemblea sul testo.

I pareri espressi dalle Commissioni in sede consultiva

Con riferimento alla proposta di legge in oggetto è stato previsto il parere di 9 Commissioni permanenti e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Si sono pronunciate con un **parere favorevole** le Commissioni **VI Finanze, VII Cultura, X Attività produttive, XI Lavoro, XIV Affari europei** e la **Commissione parlamentare per le questioni regionali**.

Il comitato pareri della **I Commissione Affari Costituzionali**, ha espresso parere favorevole **con un'osservazione** volta richiedere alla Commissione di merito di valutare l'opportunità di prevedere, nel caso di domanda di effettuazione del servizio indirizzata alle regioni, anche il parere del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Anche la **XII Commissione Affari Sociali**, ha espresso parere favorevole **con un'osservazione** che invita la Commissione di merito a valutare l'opportunità di reinserire nel testo del provvedimento la disposizione, presente nella formulazione originaria del testo, in base alla quale gli enti gestori, per quanto di loro competenza, siano tenuti a garantire l'accessibilità ai mezzi ed alle strutture anche all'utenza turistica con disabilità fisica, psichica o sensoriale, provvedendo alla rimozione delle barriere architettoniche e prevedendo tutti gli ausili per consentire l'accesso fisico dei soggetti con disabilità in linea con quanto previsto dal Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità. La **Commissione VIII Ambiente**, ha espresso parere favorevole con **due osservazioni**. La prima osservazione invita la Commissione di merito a valutare l'opportunità di un coordinamento tra l'articolo 2 della proposta di legge di cui si tratta e l'articolo 5 del nuovo testo unificato dell'A.C. [72](#) avente ad oggetto norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e la valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono, in corso di esame in Commissione VIII. La seconda osservazione invita la Commissione a valutare l'opportunità di integrare l'elenco di cui all'articolo 11 includendovi la linea ferroviaria Fano-Urbino.

La Commissione **V Bilancio**, infine ha espresso parere favorevole con **alcune condizioni** volte ad escludere che dalla legge derivino **immediati oneri per le finanze pubbliche** rispetto ai quali sarebbe necessaria l'individuazione di opportune coperture finanziarie. A questo scopo è richiesto in primo luogo che le tratte ferroviarie, sospese o dismesse, di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico possano classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico solo **qualora sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione agli investimenti**. Allo stesso modo la valorizzazione dei tracciati ferroviari nonché delle stazioni e delle opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico può essere effettuata senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con altre tre condizioni sono richieste **la soppressione degli articoli 10 e 11** (concernenti rispettivamente la disciplina della circolazione dei velorail sulle linee ferroviarie e l'individuazione *ex lege* in via eventuale e transitoria di alcune linee ferroviarie classificate come turistiche) e l'introduzione di un nuovo articolo (11-bis) contenente la clausola di invarianza finanziaria. Un'altra condizione è diretta a porre a carico del richiedente i costi per l'iscrizione dei rotabili storici e turistici idonei alla circolazione nell'ambito del **Registro Immatricolazioni Nazionale** rimettendo al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che disciplina la nuova sezione del Registro dedicata ai rotabili storici e turistici la definizione della relativa tariffa.