



N. 154 - febbraio 2017

## **A.S. n. 2670 - 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**

Il disegno di legge A.S. n. 2670, **già approvato dalla Camera dei deputati**, reca 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 merito il provvedimento si compone di 11 articoli.

**L'articolo 1** individua le finalità dell'intervento legislativo:

- ✓ la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte **ferroviarie di particolare pregio** culturale, paesaggistico e turistico (che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze) e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle;
- ✓ la disciplina dell'utilizzo dei **ferrocicli**.

**L'articolo 2** detta disposizioni relative **all'individuazione delle tratte ferroviarie da destinare ad uso turistico**. In particolare l'articolo demanda ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, in prima applicazione- entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge- di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali (MIBACT) e il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), in

coerenza con quanto stabilito nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, previa intesa con la Conferenza Stato - Regioni l'individuazione e la classificazione come tratte ferroviarie ad uso turistico le tratte, dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, suscettibili di essere utilizzate e valorizzate, purché sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del Contratto di programma con Rete ferroviaria italiana ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna Regione agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria di competenza. Nel rispetto della medesima procedura, su proposta delle Regioni interessate, possono essere adottati ulteriori decreti modificativi o integrativi.

L'articolo, poi, prevede che, in deroga alla suddetta disciplina, sempre con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il MIBACT e con il MEF, da adottare entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, siano classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, a condizione che siano comunque assicurati i requisiti di copertura finanziaria. L'elenco ricomprende le seguenti linee:

- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;
- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio;

- d) Sacile-Gemona;
- e) Palazzolo-Paratico;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- l) Sassari-Palau Marina;
- m) Macomer-Bosa;
- n) Alcantara-Randazzo;
- o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi;
- p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle;
- q) Noto-Pachino;
- r) Asciano-Monte Antico;
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte;
- t) Fano-Urbino.

In caso di mutamento delle condizioni su ricordate, mediante decreto ministeriale (da adottarsi di concerto con il MIBACT e il MEF entro 120 giorni dal verificarsi delle modificazioni) si provvede alla revisione della classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico.

I tracciati ferroviari, le stazioni individuate come luogo di fermata, le opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico, nonché le relative pertinenze possono essere utilizzati e valorizzati per le finalità della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, fermo restando il rispetto del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al [decreto legislativo n. 42](#) del 2004. Inoltre nella individuazione delle tratte deve essere assicurata particolare attenzione alla presenza di manufatti e immobili di valore culturale ed artistico, che ad esempio siano stati utilizzati come luoghi di ripresa cinematografica.

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

La disposizione 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, della Federazione italiana delle ferrovie turistiche e museali (FIFTM) 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).

La **Fondazione FS** è costituita nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per

**preservare, valorizzare e consegnare** integro, a vantaggio anche delle generazioni future, un **Patrimonio di storia e di tecnica**, simbolo del progresso e strumento di rafforzamento dell'unità degli Italiani.

La **Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM)** è un'associazione costituita nel 1995, con lo scopo statutario di rappresentare e promuovere le attività culturali, turistiche e museali svolte dai Gruppi ed Associazioni ad essa affiliati, rapportandosi ad Enti Pubblici e Privati a livello nazionale, ed anche internazionale. Il fulcro dell'attività delle Associazioni affiliate è quello di mettere in campo azioni per valorizzare il patrimonio ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda i rotabili, sia per quanto riguarda le linee, i tracciati e le opere d'arte, considerando il valore storico e socio-antropologico del trasporto su rotaia.

La disposizione 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, le stazioni, le relative opere d'arte e pertinenze **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'in-

frastruttura sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione alle rispettive infrastrutture ferroviarie regionali. 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. Nel caso di infrastruttura ferroviaria regionale le tariffe sono invece approvate con provvedimento della Regione.

L'**articolo 5** stabilisce che **per l'affidamento dei servizi di trasporto turistico e di tutte le attività commerciali connesse**, (ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa sia a bordo che nelle stazioni) **le amministrazioni competenti procedano alla previa pubblicazione sul proprio sito internet**, per almeno trenta giorni, **di un apposito avviso** per la ricerca di soggetti gestori o per comunicare 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, fermo restando il rispetto dell'articolo 80 del Codice degli appalti sui motivi di esclusione (che disciplina le ragioni di esclusione di un operatore dalla partecipazione alle procedure di appalto).

Il **soggetto che intende assumere la gestione del servizio di trasporto e delle altre attività commerciali connesse** deve farne domanda o al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o alle Regioni interessate a seconda del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Nella domanda il richiedente deve indicare:

- ✓ le tratte in cui si intende operare,
- ✓ i rotabili da utilizzare,
- ✓ la frequenza delle corse;
- ✓ l'impresa ferroviaria che eserciterà il servizio
- ✓ le tipologie di attività che si è intenzionati ad avviare.

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**. E' comunque fatta salva 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. **Le procedure** in esame, precisa l'articolo, **devono essere esperite unicamente per via telematica**.

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 fer-**

**roviaria**. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria deve provvedere alla 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**. Spetta ai gestori delle infrastrutture, mediante specifiche istruzioni tecniche e operative, la definizione delle misure compensative o mitigative del rischio da adottare, 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 e operative all'Agenzia che entro trenta 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, decorsi i trenta giorni, il gestore dei servizi di trasporto turistico 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** prevede la **possibilità per** i gestori dei servizi di trasporto e delle attività commerciali connesse **di avvalersi, previa stipula di apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato con specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale.** Tali 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 i gestori dei servizi di trasporto e delle attività commerciali connesse assicurino l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse ai servizi con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

L'**articolo 10** reca la **disciplina relativa all'utilizzo dei ferrocicli** (o *vélorail*). In particolare la disposizione consente la circolazione sulle linee ferroviarie dismesse o sospese dei veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalla norme UNI. La definizione delle modalità di utilizzo è rimessa al proprietario o al gestore dell'infrastruttura. E' in ogni caso vietata ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.

L'UNI - Ente Nazionale Italiano di Unificazione - è un'associazione privata senza scopo di lucro riconosciuta dallo Stato e dall'Unione Europea (**[Elenco degli organismi nazionali di normazione ai sensi dell'articolo 27 del regolamento \(UE\) n. 1025/2012](#)**), che elabora e pubblica norme tecniche volontarie – le norme UNI – in tutti i settori industriali, commerciali e del terziario.

In particolare per quanto concerne i ferrocicli è opportuno segnalare che, lo scorso mese di luglio, nell'ambito della Commissione **[Tra-](#)**

**[sporto guidato su ferro](#)** è stato costituito un nuovo Gruppo di lavoro, **GL 05** “Ferrociclo” (UNI CT 050/GL 05), chiamato ad operare sui requisiti tecnici dei ferrocicli relativi a veicoli a pedalata naturale e/o assistita atti a circolare sulle infrastrutture ferroviarie dismesse e sospese. I veicoli possono essere configurati come singoli o in formazione di convoglio, destinati al trasporto di persone a ridotta mobilità, al trasporto di bagagli e/o merci o ad altri specifici utilizzi.

L'**articolo 11** 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.

*a cura di C. Andreuccioli*

**L'ultima nota breve:**

*[Violenza di genere e femminicidio: dalla ratifica della Convenzione di Istanbul all'istituzione di una Commissione di inchiesta ad hoc](#)*  
(n. 153 - febbraio 2017)

**nota breve**

sintesi di argomenti di attualità  
del Servizio Studi del Senato

I testi sono disponibili alla pagina:

<http://www.senato.it> – leggi e documenti – dossier di documentazione. Servizio studi – note brevi

**[www.senato.it](http://www.senato.it)**