



Ferrovie Turistiche: l'attuazione della Legge 128/2017

Seminario di confronto sui provvedimenti attuativi

Roma - 14 febbraio 2018

Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti

Azioni necessarie e concrete per attuare la norma 128/2017

La norma 128/2017 approvata il 2 agosto 2017, pubblicata sulla GU del 23 agosto ed entrata in funzione il 7 settembre, prevede diversi provvedimenti attuativi che deve emanare con Decreto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il MIbact e il MEF (alcuni previa intesa con le Regioni). L'attuazione della norma richiede la massima collaborazione ed impulso dei soggetti abilitati dalla legge e dalle proprie competenze ordinarie, come ANSF, USTIF, RFI, Regioni, affinché gli obiettivi dichiarati si traducano in linee e treni turistici.

1) Adottare i Decreti attuativi MIT previsti dalla Legge 128/2017 per le linee turistiche

- Entro 180 giorni (6 marzo 2018) Decreto per l'individuazione e classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico. (art. 2 comma 1);
- Entro 180 giorni (6 marzo 2018) Decreto di classificazione del primo elenco di 18 linee ferroviarie turistiche già indicate in elenco dalla norma (art. 2 comma 2). Le regioni entro 150 giorni (4 febbraio) possono chiederne l'esclusione per quelle di propria competenza territoriale;
- Con successivi Decreti si possono modificare e integrare questi elenchi. Analogo ragionamento con le Regioni, per le linee turistiche appartenenti a reti di proprietà regionali;
- Decreto per creare e disciplinare una sezione all'interno del RIN, dedicata ai rotabili storici (in collaborazione con ANSF e FIFTM) (articolo 3 comma 1);
- Decreto per stabilire l'idoneità alla circolazione dei rotabili storici (articolo 3 comma 5);
- Decreto del MEF di concerto col MIT per fissare le tariffe di uso delle linee ferroviarie turistiche (articolo 4).

2) Inserire le linee turistiche nel Contratto di programma di RFI e degli investimenti delle Regioni.

Le linee classificate come turistiche debbono - secondo la norma - essere inserite all'interno del Contratto di Programma con RFI (per le linee di competenza di FS) e nella parte investimenti delle

Regioni (per le linee di competenza delle regioni) di su cui indirizzare la quota parte di finanziamenti per il mantenimento in efficienza. Quindi bisogna provvedere a questo inserimento nel Contratto di Programma degli investimenti di FS e delle Regioni, con un piano decennale che assuma l'obiettivo del mantenimento delle reti in efficienza, che ripristini quelle in stato più degradato. Partendo da una ricognizione dello stato di fatto di queste linee, il piano di ripristino e mantenimento dovrà avere un carattere pluriennale con orizzonte decennale, che dovrà essere assunto nei Contratti di Programma di RFI e nei Piani di investimenti regionali.

Le linee turistiche (art. 4 comma 1), ai fini della manutenzione e dell'esercizio, devono essere classificate con apposita "*categoria turistica*" e dovranno essere i soggetti proprietari ed i concessionari al mantenimento in esercizio ed alla manutenzione.

3) Valutare se vi sono altre linee ferroviarie locali che meritano di essere inserite nell'elenco delle ferrovie turistiche.

All'articolo 2 della norma si chiarisce che la liste delle ferrovie turistiche può essere rivista e integrata, secondo le procedure stabilite dal comma 1 (Decreto MIT e Mibact, anche su proposta delle Regioni). Certamente in Italia vi sono altre linee locali che potrebbero egregiamente far parte della lista delle ferrovie turistiche. Dobbiamo fare una ricognizione delle linee potenziali, avanzare una proposta in questo senso e dialogare con le Regioni ed il MIT per ampliare la lista delle ferrovie turistiche.

4) Fondamentale risolvere le regole d'esercizio per le ferrovie turistiche.

Si tratta di norme di sicurezza, norme di circolazione, norme sulle caratteristiche e tipologia dei rotabili, norme sulle caratteristiche e tipologia delle operazioni manutentive, abilitazioni del personale di officina, condotta e di bordo, caratteristiche delle Imprese ferroviarie che vogliono gestire rotabili storici;

Il MIT deve collaborare con L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, e con l'USTIF per le tratte ancora di competenza, per stabilire i livelli di sicurezza riguardanti i rotabili storici e per la circolazione dei medesimi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale. FIFTM mette a disposizione la propria competenza ed anche l'esperienza dei paesi esteri, conosciuta e analizzata tramite la Federazione Europea Fedecrail, che siede in ERA a tutela degli interessi e peculiarità dei treni turistici e storici.

Come sappiamo c'è in corso un "dialogo" molto serrato con ANSF per la circolare molto restrittiva emanata a dicembre 2017, c'è un tavolo in corso che sta lavorando su questo e che dovrà rivedere le regole "caso per caso". Essenziale che questo lavoro produca risultati concreti per promuovere lo sviluppo delle ferrovie turistiche come prevede la legge 128/2017.

5) Individuazione delle risorse stabili per il finanziamento dei treni turistici all'interno dei Contratti di Servizio delle Regioni.

Esiste il problema di come finanziare in modo stabile il servizio di treni turistici, se vogliamo davvero avere una crescita di offerta ed utenti. FIFTM e l'Alleanza per la mobilità Dolce propongono di destinare una quota fissa (tipo 2%) dei contratti di servizio da parte delle Regioni per questi treni turistici. Dato che stiamo parlando del Fondo unico nazionale per il trasporto Pubblico Locale, il Ministero può indurre questa soluzione. In alternativa si potrebbe immaginare un **Contratto di Servizio Nazionale per i treni turistici**, da aggiungere alla diverse tipologie di servizi che lo Stato richiede e sostiene a livello nazionale.

Un ragionamento specifico andrebbe dedicato alla valorizzazione dei treni storici e turistici delle ferrovie regionali a cui sono destinate poche risorse, il cui valore storico e tecnico è analogo a quello del gruppo FS ed alla cui valorizzazione è deputata la Fondazione FS. Sarebbe opportuno dedicare finanziamenti stabili delle Regioni per tutelare e valorizzare questo patrimonio. Esempi importanti sono in Piemonte (Museo Piemontese / GTT), Lombardia (FNM), Emilia-Romagna (Fer/Tper), Toscana (LFI), Lazio (ATAC), Campania (EAV), Puglia (FSE) ed altri presenti in Sardegna, Calabria e Sicilia.

6) Promuovere i treni turistici anche sulle linee ordinarie.

Come sappiamo nel nostro paese si svolgono già ora altri treni turistici su linee ordinarie locali, a volte anche con materiale rotabile storico, in occasione di speciali ricorrenze, di prodotti e feste locali, di feste religiose, culturali, letterarie, musicali, legate al turismo dolce e termale. Si tratta di una grande opportunità di sviluppo del turismo ferroviario slow che deve essere agevolato e sostenuto in ogni modo. Questi treni turistici devono essere inseriti anch'essi nei Contratti di Servizio di cui al precedente punto 5) e devono far parte della programmazione turistica in modo che l'utente possa agevolmente trovare e scegliere l'offerta di treni turistici sul proprio territorio.

7) Il Ferrociclo, pedalare sui binari: una sperimentazione da fare

Prevista all'articolo 10 della norma 128/2017, la circolazione dei ferrocicli può essere consentita sulle linee ferroviarie dismesse o sospese con modalità definite dal proprietario o gestore dell'infrastruttura. Serve un ruolo attivo del MIT verso ANSF e USTIF per promuovere una esperienza pilota in Italia. Per esempio sulle ferrovie sarde ARST della Regione Sardegna esiste un progetto specifico già proposto da un soggetto privato e su cui l'Azienda regionale è d'accordo per la sua sperimentazione. Una analoga idea sperimentale per il ferrociclo è stata proposta da una associazione locale di appassionati delle ferrovie su una tratta delle Ferrovie della Calabria. Per le caratteristiche generali dell'infrastruttura, e i regolamenti di esercizio e sicurezza, dei ferrocicli, si propone che il MIT (eventualmente in collaborazione con L'ANSF) emani una linea guida che i gestori dell'infrastruttura provvederanno a implementare nelle proprie specifiche realtà.

In questo caso, FIFTM è disponibile a mettere a disposizione la propria competenza in modo proattivo, per implementare e gestire nella fase di avvio le procedure di iscrizione ed immatricolazione dei ferrocicli, la creazione dei regolamenti di esercizio e tutto quanto altro serve per un avvio sperimentale di questo tipo di esercizio.

8) I soggetti da individuare per la gestione dei servizi turistici e commerciali legati alle ferrovie turistiche

Una linea ferroviaria turistica deve rientrare in un progetto di valorizzazione turistica, culturale, naturalistica delle realtà territoriali (Regioni, Province, Comuni) per una rivalutazione che abbia le necessarie potenzialità economiche ed occupazionali. Quasi sempre questi progetti hanno preso corpo perché vi sono state sollecitazioni da gruppi locali di cultura ferroviaria e cultura turistica che poi hanno seguito (e anche in parte gestito) i progetti operativi.

Il tema è come individuare il soggetto (ma potrebbe essere anche un raggruppamento) che crea e gestisce un progetto turistico legato a una ferrovia storica. Quali caratteristiche deve avere a livello progettuale e imprenditoriale? Come privilegiare i soggetti espressioni del territorio e del mondo associativo ferroviario, che di solito sono i più attivi a livello di idee, proprio perché appassionati sia del treno che del territorio?

Come “aiutare” le giuste aspirazioni del mondo associativo no profit, peraltro riconosciute dalla norma al comma 5, articolo 5, che consente al MIT e Regioni di procedere con affidamenti diretti alle Associazioni di promozione sociale, alle Ong ed alle Cooperative sociali?

Si tratta in concreto dei soggetti individuati nell’articolo 5 che si propongono per la gestione e commercializzazione della ferrovia turistica, che devono fare domanda come prescrive il comma 2 agli uffici di MIT per la rete nazionale e alle Regioni per le ferrovie regionali.

Tutto questo riguarda il contenuto dell’articolo 5 deve essere attuato, implementato e devono essere definitivi i tempi.

9) Proposta di costituzione di un TAVOLO TECNICO al MIT con tutti i soggetti coinvolti per l’attuazione della Legge composto da soggetti rappresentativi (Ufficio del MIT, MIBACT, ANSF, USTIF, UNI, REGIONI, Imprese ferroviarie, Gestori di Infrastruttura, Fondazione FS ASSTRA, FIFTM, AMODO) che perseguono le finalità indicate nella legge 128/2017, con funzioni d’indirizzo e di controllo sullo stato di attuazione della legge stessa.

10) Creazione di un COMITATO TECNICO SCIENTIFICO, promosso dal MIT, dei trasporti ferroviari storico-turistici, con un numero ristretto di membri, scelti nell’ambito dei componenti del Tavolo Tecnico dei trasporti ferroviari storici- turistici, a cui spetta il compito di tradurre gli indirizzi in proposte progettuali di valorizzazione e utilizzo delle linee ferroviarie, a scopo turistico culturale da sottoporre all’esame dei soggetti competenti.

Un soggetto analogo a quanto proposto, esiste presso il Ministero Francese dei Trasporti, e vede nella Federazione Francese delle Ferrovie Turistiche (UNECTO), uno dei consiglieri in rappresentanza del mondo associativo, che spesso è principale ispiratore, e spesso gestore, dei progetti di ferrovie turistiche.

Per maggiori informazioni visita i siti:

www.mobilitadolce.net

www.fiftm.it