

OSSERVAZIONI SUL TESTO BASE “PDL FERROVIE TURISTICHE”

Osservazioni delle Associazioni al testo base “*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*” (AC. 1178 Iacono ed altri), adottato mercoledì 12 ottobre 2016 della IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, Trasporti, poste e telecomunicazioni.

Premessa

Il testo base del “Pdl ferrovie turistiche” si presenta molto diverso dalla versione iniziale, con un impianto organico che è strutturato decisamente meglio rispetto alla versione iniziale.

Ma restano tuttavia diversi punti critici che è opportuno modificare, apportando poche ma significative migliorie per far sì che il sistema delle ferrovie turistiche si avvicini maggiormente a quelli in vigore negli altri paesi europei, nei quali questa attività ha trovato una sicura collocazione negli ambiti legislativo e regolamentare, ponendo le condizioni necessarie che sono alla base di un successo che dura ormai da diversi decenni.

Analisi dei temi oggetto di modifiche e integrazioni del testo base del pdl C 1178:

Inserire il Ferrociclo

Il primo tema oggetto delle modifiche proposte riguarda l’impiego dei veicoli ferroviari “atipici”, quali i FERROCICLI, prevedendone il loro utilizzo sulle linee sospese e dismesse, integrato con altre forme di “mobilità dolce”: in tutta Europa sono state realizzate numerosissime iniziative di impiego dei velocipedi a pedali su linee ferroviarie dismesse e sospese. Questo sistema permette di valorizzare tutte le linee ferroviarie e consente di preservare e utilizzare anche quelle non più percorribili dai treni, benché ancora armate. Su quelle sospese ma ancora atte al transito dei treni, si può ipotizzare, peraltro, sulla base di apposite regole, anche l’utilizzo integrato ed alternato tra Ferrocicli e Treni turistici della stessa linea.

In diverse aree interne del paese esistono ferrovie dismesse e il ferrociclo (o velocipede ferroviario) può rappresentare l’unico strumento che consenta il riutilizzo e la preservazione di

queste tratte ferroviarie divenendo, come li ha definiti il Ministro del Turismo Franceschini, un nuovo MEZZO TURISTICO che contribuirà alla crescita economica e culturale degli operatori dell'accoglienza, dell'enogastronomia e della cultura che operano nei territori attraversati dalle linee ferroviarie non più utilizzate per il trasporto pubblico.

La relativa semplicità di questi mezzi e del loro esercizio, unitamente al fatto che attraggono un profilo di turista molto ricercato, che è quello "attivo", divengono fattori che possono rendere questo progetto accessibile alle realtà economiche, cooperative e associative di tipo generico, presenti in territori situati in zone deboli economicamente.

Estensione del ruolo delle Associazioni e Musei Ferroviari nell'esercizio delle ferrovie turistiche.

In tutti i paesi europei (ma anche nel continente americano) vi sono ferrovie, esclusivamente turistiche, gestite da organizzazioni che non sono imprese ferroviarie ma che sono in possesso dei requisiti stabiliti dalle rispettive legislazioni: si tratta di Musei Ferroviari con sezioni attive e Associazioni con particolari requisiti e competenze in ambito ferroviario e altre tipi di impresa che vedono spesso coinvolte le pubbliche amministrazioni dei territori. Tutto ciò serve a valorizzare le realtà locali, che sono le uniche che possono garantire un contenimento dei costi di esercizio e la certezza di continuità nel tempo dell'attività della ferrovia turistica. Per arrivare a questo risultato serve un corpo normativo, ad oggi praticamente assente, e una specifica struttura tecnica del MIT che si occupi dell'elaborazione delle regole, dell'analisi dei progetti e del rilascio delle relative autorizzazioni. Tutto ciò ha valore generale, ma è importante che possa includere tutto quel mondo associativo che opera sulle linee regionali non RFI (le ex concesse e in Gestione Commissariale Governativa), che racchiudono un pezzo straordinariamente importante della realtà ferroviaria italiana. Inoltre le Associazioni rappresentano anche un formidabile, ed insostituibile strumento di promozione culturale per il trasporto pubblico, la mobilità sostenibile e quella "dolce" che valorizza e rispetta i territori.

Oneri di ripristino e manutenzione delle linee sospese e dismesse e diritti amministrativi.

Come è noto, i costi di manutenzione delle linee ferroviarie sospese (e quelli di ripristino di quelle dismesse) possono essere rilevanti, tanto da impedire la partenza, o la prosecuzione nel tempo, dei progetti di riutilizzo turistico. Se questi costi dovessero ricadere sui gestori dei treni turistici, si avrebbe un forte innalzamento del costo dell'affitto dei treni storici, tale da determinare un innalzamento insostenibile dei prezzi dei biglietti e dei servizi e quindi un innalzamento altrettanto insostenibile del contributo pubblico che quasi tutti i territori interessati impegnano per lo sviluppo delle iniziative. O, in mancanza di questo, di scoraggiare la partecipazione ai treni turistici a causa dei costi elevati dei biglietti.

Si sottolinea che, al momento attuale, pressoché tutte le iniziative di ferrovia turistica in corso sono promosse o coinvolgono gli enti locali, mentre ora sono assenti gli "operatori privati" che puntano a un guadagno diretto sulla iniziativa (che in futuro potranno farsi avanti...).

Riteniamo che le manutenzioni delle linee turistiche, sospese e dismesse, comunque fatte con parametri specifici e tali da determinare ridotti oneri economici rispetto alla rete in esercizio ordinario, debbano essere addebitate al Contratti di Programma in essere fra lo Stato ed il Gestore delle Rete Nazionale, o incluse nei costi che le Regioni sostengono per la manutenzione delle ferrovie regionali con i rispettivi Gestori delle Reti locali.

Naturalmente una parte di questi oneri potrà anche essere addebitata anche al gestore del trasporto turistico, ma con modalità e importi tali da consentire la sostenibilità economica delle iniziative verso l'utenza.

Giova notare che tutte le ricerche svolte dalla Fedecrail, la Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche, indicano che, mediamente, per ogni euro speso dai viaggiatori delle ferrovie turistiche, nei ricadano altri 3 sul territorio, rappresentando così un valore aggiunto che deve essere considerato nel bilancio economico complessivo, che va oltre alla parte strettamente ferroviaria, e che rappresenta il vero valore aggiunto di queste iniziative.

Queste sono le principali osservazioni critiche delle Associazioni. Nel documento allegato avanziamo diversi emendamenti e proposte modificative al testo base che ci auguriamo vengano prese in adeguata considerazione dalla Commissione Trasporti e dalla Relatrice del provvedimento.

23 ottobre 2016

a nome di tutte le associazioni

Il presidente FIFTM

Alberto Sgarbi

