



ALLEANZA
MOBILITÀ
DOLCE



Federazione
Italiana
Ferrovie
Turistiche e
Museali

Treni turistici e ferrovie locali: la mobilità dolce per una ripartenza green

GIOVEDÌ 22 OTTOBRE
DALLE 15 ALLE 17
WEBINAR ONLINE



FONDAZIONE
CESAREPOZZO
PER LA NATURALITÀ

La forza
ecologia



ISCRIZIONI
ONLINE

LO STATO DELL'ARTE DI TRENI E FERROVIE TURISTICHE

RELATORE

Alberto Sgarbi
Presidente FIFTM

LEGGE 9 agosto 2017, n. 128.

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 Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

LEGGE 11 luglio 2019, n. 71.

Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche. (19G00078)

- **Le leggi 128/2017 e 71/2019 sono il punto di riferimento per il riconoscimento legislativo e normativo del concetto di ferrovia turistica e dei treni turistici effettuati con materiale rotabile d'epoca, anche su linee aperte all'esercizio. Realtà già presenti e attive fin dagli anni '90, in varie parti d'Italia, ma senza uno specifico inquadramento.**
- **Grazie a queste due leggi è iniziato un percorso condiviso per definire contenuti e decreti attuativi al fine di realizzare concretamente quanto in esse contenuto.**
- **Gli attori in campo sono diversi, in rappresentanza dei tanti soggetti coinvolti nella complessa definizione dei vari aspetti: ANSF, MIT, MIBACT, GRUPPO FS (Fondazione FS, RFI, Trenitalia), ASSTRA (altri GI e IF, come FNM, ARST, FdC ecc..) FIFTM e AMODO (associazioni di cultura ferroviaria e mobilità dolce).**

ASPETTI POSITIVI E CRITICITÀ

Coinvolgimento e partecipazione dei più importanti soggetti istituzionali.

Coinvolgimento del mondo associativo ferroviario e delle altre organizzazioni di valorizzazione territoriale.

Disponibilità al lavoro comune e capacità di ascolto.

Volontà di cercare soluzioni condivise

Realtà territoriali e regionali che hanno attivato percorsi virtuosi per le rispettive linee.

Rilevante impegno del Gruppo FS sul tema, con investimenti da parte di RFI e Fondazione FS su linee e rotabili.

Impegno di altri soggetti quali ARST, Ferrovie della Calabria.

Difficoltà nel processo elaborazione di norme e regole, poiché l'esercizio " turistico " di veicoli e linee ha caratteristiche molto diverse da quello ordinario.

Disinteresse di alcune Regioni sia per linee già inserite nella Legge 128/2017 (Fano-Urbino. Castelvetro-Porto Palo ecc..) sia sul tema in generale, pur avendo la disponibilità di linee e rotabili di elevato valore turistico, ancorché non citati esplicitamente nella legge.

Difficoltà di gestione delle linee e treni turistici per Aziende diverse dal Gruppo FS, alcune delle quali sono state tra le prime a valorizzare le tratte dismesse al servizio ordinario ma con grande valore paesaggistico.

Grande difficoltà nel coinvolgimento attivo delle Associazioni in alcuni ambiti dell'esercizio, col fine di ridurre i costi dei servizi turistici.

COSA È STATO REALIZZATO PER ATTUARE LE LEGGI 128/2017 E 71/2019

A LIVELLO AMMINISTRATIVO E NORMATIVO

Nota ANSF prot. 014104/2017: Livelli di sicurezza delle ferrovie turistiche e relative misure compensative o mitigative del rischio (articolo 6, comma 2, della legge 9 agosto 2017, n° 128)

Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 12 aprile 2018, n.191, relativo all'iscrizione dei rotabili storici e turistici al registro di immatricolazione nazionale.

Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 235 del 10 giugno 2019 sui requisiti di idoneità alla circolazione dei rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione dei veicoli ferroviari.

D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50: Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. In questo decreto sono espressamente citate le ferrovie turistiche.

Sarebbe in corso di pubblicazione il "Decreto linee" da parte del MIT, essenziale per le 18 linee già incluse nella L.128 e per gli ampliamenti successivi.

A LIVELLO OPERATIVO E DI ESERCIZIO

Riapertura da parte di RFI di numerose linee, sia comprese nell'elenco della legge 128, sia altre significative e meritevoli dal punto di vista turistico e paesaggistico, per un totale di circa 600 km.

Conservazione delle reti e tratte ferroviarie turistiche di Sardegna (ARST) e Calabria (FdC).

Programma di ripristino e revisione e, ove possibile, di adeguamento ai sistemi di sicurezza attuali, di numerosi rotabili storici da parte di Fondazione FS per destinarli all'esercizio turistico.

Accordi da parte di Fondazione FS con alcune Regioni e associazioni (quali Le Rotaie Molise) per l'effettuazione di treni turistici a calendario che permettano al turista di programmare le date delle escursioni. Allo stesso modo hanno agito anche ARST e Ferrovie della Calabria.

COSA RIMANE DA FARE

Aumentare le risorse nel prossimo Contratto di Programma di RFI e per gli investimenti delle Regioni per le loro linee regionali. Questo per consentire l'adeguamento e la riapertura delle linee ferroviarie turistiche, sia delle 18 fissate dalla legge 128, che le ulteriori tratte proposte dalle Regioni al MIT.

Potenziamento degli investimenti sulle Linee ferroviarie locali e regionali.

Sensibilizzare alcuni Enti Locali e Regioni che dispongono di linee e tracciati che avrebbero grandi potenzialità turistiche ma che non sono valorizzati.

Attenzione costante da parte del MIBACT nel settore cultura, riguardo il patrimonio storico di immobili e rotabili, in particolare per tutto ciò che non è di proprietà del Gruppo FS, sulla base degli artt. 10 e 11 del D.Lgs 42/2004 sui Beni Culturali e Paesaggio.

Parimenti, il MIBACT settore turismo, deve sempre mantenere uno sguardo complessivo su tutto il sistema delle ferrovie turistiche, per essere un sostegno e un riferimento sui cui tutte le realtà operanti nel settore possano contare.

Riguardo gli enti che curano i settori normativi e legislativi (ANSF, MIT e GI) chiediamo, anche in futuro, una particolare attenzione e un preciso studio di norme "ad hoc" per il sistema delle ferrovie turistiche, che sono necessarie per due ordini di motivi. Il primo è che abbiamo a che fare con mezzi e sistemi obsoleti per i quali le norme comuni del sistema ferroviario sono applicabili con difficoltà, o quando non lo sono affatto. Il secondo è quello di non appesantire il sistema con i costi esorbitanti che potrebbero derivare dall'applicazione delle norme comuni. Tutto questo senza ovviamente rinunciare alla sicurezza

COSA RIMANE DA FARE

Considerati la complessità e i costi connessi alla gestione di un sistema di ferrovie turistiche attuato in modo non episodico, ma calendarizzato sul lungo periodo, riteniamo che sia opportuno nei prossimi anni ragionare su una sorta di "contratto di servizio" appositamente dedicato, che le Regioni potrebbero mettere in pista, derivando una piccola quota dal bilancio previsto per il normale contratto di servizio.

Anche i GI (Gestori dell'infrastruttura) sarebbe opportuno che attivassero norme interne specifiche per le linee esclusivamente turistiche, che vedono un esercizio molto diverso e, per tanti aspetti, più "semplice" delle linee ordinarie in fatto di velocità massime, frequenze, masse assiali, circolazioni singole, ecc.. Sempre fatto salvo il livello necessario di sicurezza.

La gestione delle ferrovie turistiche di aziende fuori dal Gruppo FS è sempre fatta con la stessa struttura del TPL e questo, per vari motivi, potrebbe comportare difficoltà. Sarebbe opportuno studiare, eventualmente in collaborazione con ASSTRA, modelli gestionali diversi.

Infine, secondo il dettato della legge 71/2019, riteniamo che sia necessario attivarsi per mettere a frutto il prezioso contributo delle associazioni, ad oggi largamente inespresso, riguardo alcuni compiti inerenti l'esercizio ferroviario turistico, come accade normalmente nel resto d'Europa, ai fini del contenimento dei costi e per garantire la sostenibilità nel tempo delle iniziative. In molti casi, la passione, la competenza e la motivazione degli appassionati, sono in grado di fare la differenza e di decretare il successo dei progetti attivati.

IL FERROCICLO

Si tratta di un modo alternativo di valorizzazione e sfruttamento delle infrastrutture ferroviarie turistiche, possibile sia su quelle non più idonee al passaggio dei treni, ma ancora armate, sia su quelle destinate ai treni turistici, nei giorni in cui questi non sono previsti.

In molti paesi europei sono attive linee di ferrocicli come la Francia che conta oltre 40 linee, con circa 6/700.000 presenze annuali di turisti.

In Italia, unico paese europeo, è stata elaborata una norma UNI (la 11685 del 2017) riguardante la costruzione dei velocipedi ferroviari.

Attualmente è in corso un tavolo di lavoro coordinato dal MIT per definire le linee guida dell'esercizio. In Sardegna e in Calabria sono ormai maturi i tempi per iniziare un esercizio sperimentale e arrivare in breve a un regolamento definitivo.

Serve che il MIT autorizzi o consenta la sperimentazione del Ferrociclo, ai sensi dell'art. 10 della Legge 128/2017.



RAPPORTO FRA FERROVIE TURISTICHE E ALTRI ATTORI DEL TURISMO E MOBILITÀ DOLCE

Come FIFTM, e associazioni di cultura ferroviaria, siamo fortemente convinti che le ferrovie turistiche e il turismo ferroviario possano sussistere solo se integrati in un sistema più ampio che riguardi tutti gli altri attori in gioco, sia di tipo economico, sia associativo.

Si va da tutto il sistema di accoglienza, ristorazione, prodotti tipici, artigianato, per passare attraverso i gestori di altre attività turistiche sui territori e per finire alle associazioni che condividono la visione di un turismo e una mobilità diversi da quelli di massa, come cammini, ciclovie, natura e ambiente, antichi borghi. Che è anche il senso per cui FIFTM è membro fondatore di A.Mo.Do. e ne condivide in pieno le finalità.



ASSOCIAZIONE FERROVIE IN CALABRIA

Il Treno della Sila
Itinerari dell'Acqua

Un evento speciale organizzato dall'Associazione con viaggio sulle carrozze d'epoca trainate dalla storica locomotiva a Vapore del 1926

PROGRAMMA E CONDIZIONI SUL SITO
WWW.FERROVIEDELLEMERAVIGLIE.IT

PRENOTA IL TUO POSTO E I SERVIZI DEI PARTNERS DELL'EVENTO

Pranzo completo in strutture convenzionate

GIUGNO 16

Musica a bordo treno

CONSEGUENZE DELLA PANDEMIA COVID-19

Al pari di tante altre attività, anche le ferrovie turistiche hanno risentito in modo pesante delle conseguenze della pandemia di Covid-19, in termini di blocco delle attività durate diversi mesi. Anche perché, per definizione, la ferrovia serve per trasportare un grande numero di persone, che è invece è proprio quello che si deve evitare.

Non di meno, le riaperture estive (pur con i posti limitati per il distanziamento) e la ripresa di un certo numero di viaggi da parte di Fondazione FS, ARST e Ferrovie della Calabria, hanno messo in luce una, per certi versi non scontata, "voglia" di treno turistico da parte della gente, che è di grande conforto per il lavoro e l'interesse di noi tutti.

Riteniamo che questo possa essere uno stimolo per tutti i soggetti che si stanno impegnando da anni perché anche l'Italia abbia un sistema di ferrovie turistiche al pari di ciò che in Europa, e anche in molti altri paesi nel mondo, è una realtà consolidata da decenni.

Nelle linee guida del Recovery Fund vengono espressamente citate le ferrovie turistiche: mettiamo quindi a frutto la passione, la volontà e le competenze di tutti, come fino ad ora dimostrato, per trasformare questo momento di difficoltà in un nuovo e vigoroso slancio.



Associazioni promotrici



Grazie per l'attenzione!

<https://www.mobilitadolce.net/>



AMODO

ALLEANZA MOBILITÀ DOLCE