



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 36

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

332^a seduta (pomeridiana): mercoledì 2 agosto 2017

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2670) *Deputati Maria IACONO ed altri. – 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*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione della discussione)

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5
ARACRI (FL (Id-PL, PLI))	4, 5
CANTINI (PD), relatrice	3, 4
CONSIGLIO (LN-Aut)	5
DELRIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 4
GIBIINO (FI-PdL XVII)	3, 5
SCIBONA (M5S)	3
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	7

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

La seduta inizia alle ore 15,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2670) Deputati Maria IACONO ed altri. – 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, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2670, sospesa nella seduta del 25 luglio.

Ringrazio il ministro Delrio per la sua presenza e avverto che sono stati presentati emendamenti e ordini del giorno, pubblicati in allegato al disegno di legge in discussione. Avverto inoltre che sono stati acquisiti i prescritti pareri delle Commissioni 1^a e 5^a e che la 5^a Commissione ha espresso parere contrario sugli emendamenti 2.3 e 2.4, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Sui restanti articoli ed emendamenti il parere è favorevole.

Non essendovi richieste di intervento, cedo quindi la parola alla relatrice per l'espressione dei pareri.

CANTINI, *relatrice*. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G/2670/1/8, G/2670/6/8 e G/2670/8/8, a condizione che gli stessi siano riformulati come impegno al Governo «a valutare l'opportunità di» adottare le iniziative o misure ivi indicate. Esprimo poi parere favorevole sugli ordini del giorno G/2670/2/8, G/2670/3/8, G/2670/4/8, G/2670/5/8 e G/2670/7/8. Per quanto riguarda gli emendamenti, esprimo parere contrario su tutte le proposte, invitando al ritiro.

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere conforme alla relatrice.

SCIBONA (*M5S*). Accolgo l'invito della relatrice e riformulo l'ordine del giorno G/2670/1/8 nel senso indicato.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Riformulo l'ordine del giorno G/2670/4/8 in un nuovo testo, teso ad affiancare alla nuova ferrovia turistica Noto-Pachino anche un percorso ciclabile «greenway». Riformulo poi l'ordine del giorno G/2670/6/8 in un nuovo testo, accogliendo l'indicazione della relatrice.

ARACRI (*FL (Id-PL, PLI)*). Faccio mio l'ordine del giorno G/2670/8/8 e lo riformulo in un nuovo testo, accogliendo l'invito della relatrice.

CANTINI, *relatrice*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G/2670/4/8 (testo 2).

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere conforme.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/1/8 (testo 2).

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/2/8.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/3/8.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/4/8 (testo 2).

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/5/8.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/6/8 (testo 2).

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/7/8.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno G/2670/8/8 (testo 2).

È approvato.

Passiamo alla votazione sugli articoli del disegno di legge in esame, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati. Segnalo che gli emendamenti presentati si riferiscono esclusivamente all'articolo 2.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo quindi alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

CONSIGLIO (*LN-Aut*). Faccio miei gli emendamenti 2.1, 2.2 e 2.5.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.2.

Non è approvato.

Ricordo che la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 2.3 e 2.4.

ARACRI (*FL (Id-PL, PLI)*). Faccio mio l'emendamento 2.3.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.3.

Non è approvato.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Ritiro gli emendamenti 2.4 e 2.7.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.5.

Non è approvato.

Dichiaro l'emendamento 2.6 decaduto per assenza del proponente.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 9.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 10.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 11.

È approvato.

Non essendovi richieste di intervento per dichiarazioni di voto finali, pongo quindi in votazione il disegno di legge nel suo complesso, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

È approvato.

(All'unanimità).

I lavori terminano alle ore 15,50.

ALLEGATO

DISEGNO DI LEGGE N. 2670

d'iniziativa dei deputati IACONO, ALBANELLA, AMATO, AMODDIO, ANTEZZA, CAPODICASA, CARELLA, CARRA, CULOTTA, D'INCECCO, FAMIGLIETTI, FONTANELLI, LAURICELLA, MAGORNO, MALISANI, MARANTELLI, MELILLI, MONGIELLO, MOSCATT, NARDUOLO, PASTORINO, PICCIONE, TARICCO, TERROSI, TULLO, VENITTELLI, ZANIN e ZARDINI, già approvato dalla Camera dei deputati

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

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge ha come finalità 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, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli.

Art. 2.

(Individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, per il periodo 2017-2022, di cui all'articolo 34-quinquies, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, previa intesa in sede di 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 centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate e classificate 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 ai sensi del comma 5, purché sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri ai sensi dell'articolo 4,

comma 2. Con successivi decreti, da adottare con le modalità di cui al periodo precedente, si procede, anche su proposta delle regioni interessate, alla revisione e all'integrazione del suddetto decreto.

2. In deroga a quanto previsto dal comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, ove risultino rispettate le condizioni di cui al comma 3, 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.

3. Le linee di cui al comma 2 sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico a condizione che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti e che le medesime regioni, per le linee di loro competenza, non ne richiedano l'esclusione con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Qualora sopravvengano modificazioni delle condizioni di cui al comma 3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centoventi giorni dal verificarsi delle predette modificazioni, si provvede alla revisione della classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico effettuata ai sensi del comma 2, fermo restando l'elenco ivi indicato.

5. 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 pre-

sente 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 22 gennaio 2004, n. 42.

6. Nell'ambito dell'individuazione delle tratte di cui al presente articolo, particolare attenzione è prestata alla presenza di manufatti e immobili di valore culturale e artistico che, ad esempio, siano stati utilizzati come luoghi di ripresa cinematografica.

Art. 3.

(Sezione dei rotabili storici e turistici nel registro di immatricolazione nazionale)

1. Sono rotabili storici:

a) i mezzi ferroviari, motori e trainati, non più utilizzati per il normale esercizio commerciale, che abbiano compiuto il cinquantesimo anno dall'entrata in esercizio del primo esemplare o che abbiano compiuto il venticinquesimo 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;

b) le locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto.

2. Sono rotabili turistici i mezzi che hanno un utilizzo esclusivamente turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

3. 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, è disciplinata, nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, una sezione dedicata ai rotabili storici e turistici. L'iscrizione avviene, con oneri a carico del richiedente, a cura dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che può avvalersi, tramite apposita convenzione, della Fondazione FS Italiane, della Federazione italiana delle ferrovie turistiche e museali – FIFTM e di altre associazioni di categoria.

4. Nella sezione di cui al comma 3 sono iscritti, su richiesta del soggetto proprietario, del concessionario o dell'impresa ferroviaria, i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie di cui all'articolo 2, nonché sulle altre tratte ferroviarie nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 7. Nella richiesta di iscrizione, il soggetto proprietario, il concessionario o l'impresa ferroviaria produce la documentazione necessaria a dimostrare l'idoneità del rotabile alla circolazione ai sensi degli articoli 6 e 7. I rotabili di cui ai commi 1 e 2 non idonei alla circolazione possono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura della Fondazione FS Italiane.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della pre-

sente legge, sono determinati i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3, che devono essere equivalenti in termini di sicurezza complessiva rispetto ai requisiti prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale, ma comunque tali da consentirne la valorizzazione e l'uso. Con il medesimo decreto è definita la tariffa ai fini dell'iscrizione nella sezione di cui al comma 3, in modo da consentire l'integrale copertura dei costi a carico del richiedente.

Art. 4.

(Gestione dell'infrastruttura)

1. Le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie individuate ai sensi dell'articolo 2 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, che sono classificate, ai fini della manutenzione e dell'esercizio, con apposita categoria turistica.

2. Gli interventi di ripristino della tratta ferroviaria nonché quelli relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura 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 all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le tariffe da corrispondere al gestore medesimo per l'utilizzo della stessa ai sensi dell'articolo 5. Nel caso di infrastruttura ferroviaria regionale le tariffe sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura medesima, con provvedimento della regione.

Art. 5.

(Gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse)

1. Per l'affidamento dei servizi di trasporto turistico e delle 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 di cui al comma 2 procedono alla previa pubblicazione nel proprio sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso, con il quale rendono nota la ricerca di soggetti gestori, 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, fermo restando il rispetto dell'articolo 80 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. I soggetti che intendono manifestare il proprio interesse ovvero candidarsi alla gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse ne fanno domanda:

a) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le tratte di competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

b) alle regioni interessate per le ferrovie regionali.

3. Nella domanda il richiedente indica le tratte ferroviarie interessate, la tipologia dei rotabili che intende utilizzare, la frequenza delle corse, l'impresa ferroviaria che eserciterà il servizio di trasporto, di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o la regione, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni interessate, ciascuno per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato alla presentazione della candidatura o della manifestazione di interesse entro sessanta giorni dalla ricezione, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti idoneo alla gestione dei servizi. Nel caso di domanda indirizzata alle regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministero 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, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, sono vincolanti.

4. Alle procedure di affidamento di cui al presente articolo si applicano, ove ne ricorrano i presupposti, le disposizioni del citato codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

5. Resta salva la facoltà delle amministrazioni di cui al comma 2 di procedere ad affidamenti diretti per le attività connesse al servizio di trasporto turistico 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 11 agosto 2014, n. 125, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381.

6. Le procedure di cui al presente articolo sono esperite esclusivamente per via telematica.

Art. 6.

(Condizioni di sicurezza della circolazione)

1. Sulle tratte ferroviarie ad uso turistico possono circolare i rotabili ordinari e i rotabili storici e turistici iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3.

2. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle tratte di cui all'articolo 2, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie determina, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i 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. Il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 4 definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura trasmette per via telematica le istruzioni tecniche e operative all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, 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, trascorso il termine di cui al periodo precedente, le istruzioni tecniche e operative stabilite dal gestore dell'infrastruttura sono adottate dal soggetto che ha in gestione i servizi di trasporto turistico ai sensi dell'articolo 5.

Art. 7.

*(Circolazione dei rotabili storici e turistici
sull'infrastruttura ferroviaria nazionale)*

1. Al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico, i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3 possono circolare anche su tratti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, previa disponibilità della relativa traccia oraria.

2. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie stabilisce le misure di sicurezza che devono essere adottate per la circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, determinando misure per la circolazione equivalenti in termini di sicurezza complessiva a quelle prescritte per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale e che comunque devono garantire la piena operatività dei rotabili storici unitamente a condizioni di marcia che rendano sostenibile e attrattiva l'offerta commerciale derivante dai viaggi turistici.

Art. 8.

*(Convenzioni con associazioni
e organizzazioni di volontariato)*

1. I soggetti che hanno in gestione i servizi di trasporto turistico e le attività commerciali connesse di cui all'articolo 5 possono avvalersi, tramite apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato che abbiano specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale. Le convenzioni possono prevedere la partecipazione delle associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati dai soggetti di cui all'articolo 5.

Art. 9.

(Attività di promozione e valorizzazione del territorio)

1. I gestori dei servizi e delle attività di cui all'articolo 5 assicurano l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse ai servizi con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

Art. 10.

(Ferrocicli)

1. La circolazione dei veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalle norme UNI può essere consentita sulle linee ferroviarie dismesse o sospese, con modalità definite dal proprietario o dal gestore dell'infrastruttura, evitando comunque ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.

Art. 11.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI
AL DISEGNO DI LEGGE N. 2670**

G/2670/1/8 (testo 2)

MORONESE, CIOFFI, SCIBONA, NUGNES, CASTALDI

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante «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»;

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento individua le finalità dell'intervento legislativo, tra cui figura 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;

all'articolo 4 si prevede che 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 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;

considerato che:

è doveroso garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'accessibilità alle tratte recuperate, alle stazioni, alle banchine, al materiale rotabile e agli altri servizi alle persone connessi, tenuto conto che i principi di uguaglianza e di pari dignità e opportunità per ogni persona costituiscono le fondamenta su cui si basa la nostra vita sociale e civile. I diritti che da essi derivano, quale il diritto all'accessibilità e alla fruibilità del patrimonio pubblico, sono troppo spesso vanificati a causa di attrezzature e strutture non fruibili da persone con disabilità o a mobilità ridotta;

consapevoli della peculiarità delle strutture e del materiale rotabile a cui fa riferimento il provvedimento in esame, che rendono sicuramente più complicata l'accessibilità a tutti i cittadini;

impegna il Governo:

ad adottare, d'intesa con le Regioni, misure finalizzate a rendere pienamente accessibili i percorsi individuati ai sensi del presente provvedimento anche alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;

a valutare l'opportunità di stanziare, nell'ambito del contratto di programma con RFI, ulteriori risorse volte ad assicurare la realizzazione degli interventi di riqualificazione idonei ad eliminare le barriere architettoniche e a migliorare l'accessibilità alle stazioni e ai mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrere le tratte ferroviarie da destinare ad uso turistico.

G/2670/1/8

MORONESE, CIOFFI, SCIBONA, NUGNES, CASTALDI

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante «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»;

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento individua le finalità dell'intervento legislativo, tra cui figura 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;

all'articolo 4 si prevede che 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 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;

considerato che:

è doveroso garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'accessibilità alle tratte recuperate, alle stazioni, alle banchine, al materiale rotabile e agli altri servizi alle persone connessi, tenuto conto che i principi di uguaglianza e di pari dignità e opportunità per ogni persona costituiscono le fondamenta su cui si basa la nostra vita sociale e civile. I diritti che da essi derivano, quale il diritto all'accessibilità e alla fruibilità del patrimonio pubblico, sono troppo spesso vanificati a causa di attrezzature e strutture non fruibili da persone con disabilità o a mobilità ridotta;

consapevoli della peculiarità delle strutture e del materiale rotabile a cui fa riferimento il provvedimento in esame, che rendono sicuramente più complicata l'accessibilità a tutti i cittadini;

impegna il Governo:

ad adottare, d'intesa con le Regioni, misure finalizzate a rendere pienamente accessibili i percorsi individuati ai sensi del presente provvedimento anche alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;

a stanziare, nell'ambito del contratto di programma con RFI, ulteriori risorse volte ad assicurare la realizzazione degli interventi di riqualificazione idonei ad eliminare le barriere architettoniche e a migliorare l'accessibilità alle stazioni e ai mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrere le tratte ferroviarie da destinare ad uso turistico.

G/2670/2/8

BORIOLI

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge 2670, recante «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»;

premesso che:

la revisione periodica dell'elenco delle tratte ferroviarie ad uso turistico, contemplata al comma 1 dell'articolo 2, connota il provvedimento come corpo normativo destinato ad applicarsi su un quadro infrastrutturale in divenire. Ciò permette di valutare non solo l'eventuale incremento della rete inquadrabile nelle finalità della legge, ma anche di affinarne la definizione;

è plausibile, infatti, che oltre alle tratte definitivamente non recuperabili agli utilizzi commerciali di trasporto pubblico di persone e merci, si evidenzino per altre tratte l'opportunità di un utilizzo misto, in parte riconducibile alle attività ordinarie di trasporto, in altra parte direttamente connesso alle disposizioni di cui al presente provvedimento;

si renderebbe pertanto utile indicare esplicitamente, nei processi di revisione e integrazione degli elenchi, anche le tratte che, pur conservando un seppur circoscritto o residuale potenziale di utilizzo per gli usi ordinari di trasporto pubblico, possono compiutamente rientrare nelle finalità del presente provvedimento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere, nei provvedimenti di revisione e integrazione di cui al comma 1 dell'articolo 2, la specifica individuazione di tratte ferroviarie che, pur conservando in misura limitata o residuale funzioni direttamente connesse alle funzioni primarie di trasporto pubblico, possono essere in parte rilevante e prevalente destinate agli utilizzi di natura turistica;

a determinare nei casi di cui al precedente periodo le condizioni di compatibilità tra le due tipologie di esercizio nonché i meccanismi di affidamento delle attività di trasporto turistico, non escludendo in questo la possibilità, finché compatibile con le attuali normative vigenti, di assegnarle al medesimo gestore.

G/2670/3/8

PAGLINI, BOTTICI, CIOFFI, SCIBONA

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge 2670, recante «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»;

premesso che:

l'articolo 2 del disegno di legge in esame 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 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;

la predetta disposizione, inoltre, dispone che, in deroga alla disciplina delineata, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, a condizione che siano comunque assicurati i requisiti di copertura finanziaria, quelle espressamente individuate nell'elenco di cui al comma 2;

il comma 6 del medesimo articolo 2 dispone che 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;

considerato che:

la linea dismessa Marina di Carrara-Ravaccione-Colonnata (c.d. Ferrovia Marmifera Privata di Carrara) presenta le caratteristiche previste dal disegno di legge in esame, in quanto tratta ferroviaria di particolare pregio culturale, paesaggistico, naturalistico e storico;

il tracciato della Ferrovia Marmifera di Carrara suscitò l'interesse dei fratelli Auguste Marie Louis Nicholas e Louis Jean Lumière, inventori del cinema. Nel 1897 presso una delle gallerie della Ferrovia Marmifera (Galleria Fantiscritti-Ravaccione) fu registrato, su commissione dei fratelli Lumière, il filmato conosciuto come «*Train sortant d'un tunnel*», che rappresenta uno dei primi film della storia;

tale circostanza rappresenta un valido motivo per prevedere una specifica e chiara indicazione della Ferrovia Marmifera di Carrara tra le linee individuate nell'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, del provvedimento in esame, tenuto conto dell'unicità del filmato realizzato dai fratelli Lumière e anche dell'utilizzo successivo della ferrovia in altri film, tra cui «*La strada dei giganti*» (1960) del regista Guido Malatesta e il documentario «*Ultima fumata*» (1963-1964) del cineoperatore Bruno Dell'Amico;

la Ferrovia Marmifera di Carrara, oltre ad essere importante per la storia del cinema, rappresenta una straordinaria opera di ingegneria ferroviaria ottocentesca, le cui stazioni, gallerie, ponti in ferro e viadotti ferroviari – tra cui i celebri «*Ponti di Vara*» – sono tuttora ammirati e studiati da ricercatori di ogni parte del mondo;

le ingiurie del tempo, l'incuria e il disinteresse delle passate amministrazioni comunali hanno lasciato la maggior parte degli edifici nel degrado ed alcune infrastrutture sono state abbattute. Tuttavia la maggior parte delle strutture sono giunte fino ai nostri giorni e meritano una tutela specifica;

alcune stazioni ferroviarie dismesse conservano edifici di pregio quali la stazione di Miseglia inferiore, con un fabbricato principale con eleganti arcate ed altri edifici adibiti a magazzino, oppure la stazione di Ravaccione con un fabbricato di servizio che, oltre ad ospitare la dirigenza del movimento, ospitava anche il servizio sanitario e l'imponente carro-ponte usato per il carico dei blocchi sui carri ferroviari, tutt'ora conservato;

la Ferrovia Marmifera di Carrara disponeva, inoltre, dell'uso del tracciato Carrara Avenza-Carrara Città (poi denominata stazione di Carrara San Martino). La prima convenzione per l'uso di quel tracciato fu stipulata con la «*Società delle Ferrovie dell'Alta Italia*» il 27 aprile 1876, a cui, dopo ulteriori passaggi di proprietà, subentrarono le «*Ferrovie dello Stato*»;

il tracciato ferroviario attraversava un paesaggio unico al mondo, che dal mare (porto di Marina di Carrara), raggiunge la stazione di Carrara-Avenza, per poi spingersi fino alla stazione di Carrara San Martino, per raggiungere dopo la stazione di Monterosso, la stazione di Miseglia inferiore, la stazione di Torano, la stazione delle Canale, la stazione di Miseglia superiore e del Tarnone, punto di diramazione per i due tracciati che conducono verso la stazione terminale di Fantiscritti e poi Ravaccione e dall'altro ramo la stazione terminale di Colonnata, nel cuore dei bacini marmiferi;

l'interesse e le potenzialità turistiche di tale tratta ferroviaria erano ben noti già nel passato, tant'è che nella guida pubblicata dal Touring

Club Italiano (TCI), nel 1916, si segnalava la possibilità per chi volesse visitare i bacini marmiferi di Carrara, di inoltrare una richiesta alla società che gestiva la Ferrovia Marmifera, affinché la medesima società provvedesse ad attaccare al convoglio una vettura, dotata di 25 posti, che permettesse la visita;

rilevato che:

la Ferrovia Marmifera potrebbe diventare un mezzo di trasporto utile per esplorare il paesaggio delle Apuane, montagne dove da più di duemila anni si estrae il celebre marmo di Carrara, materiale universalmente conosciuto ed utilizzato fin dall'epoca romana ed usato dai più grandi scultori della storia come Michelangelo Buonarroti, Gian Lorenzo Bernini, Antonio Canova e moltissimi altri artisti. Si tratta di un territorio fatto non solo di cave di marmo, ma anche di una biodiversità che ha da sempre suscitato l'interesse dei botanici di tutta Europa in virtù dell'ingente patrimonio floreale, ricco di entità endemiche. Inoltre, il paesaggio è costellato da numerosi borghi dove si sono sviluppate tradizioni e prodotti gastronomici tipici, tra cui il lardo di Colonnata (prodotto I.G.P., tutelato dall'Unione europea dal 2004);

l'importanza della storia della predetta infrastruttura è testimoniata, inoltre, nei documenti presenti nell'Archivio della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara, conservato presso la Biblioteca Civica di Carrara;

occorre inoltre segnalare l'interesse dell'attuale amministrazione comunale ad intervenire per una tutela e valorizzazione ad uso turistico dell'antico tracciato ferroviario, per cui è stato avviato un proficuo dialogo con la Soprintendenza per i beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici di Lucca e Massa Carrara, concretizzatosi nell'incontro e nella visita sui luoghi della Ferrovia Marmifera in data 21 luglio 2017;

il recupero di tale infrastruttura porterebbe innegabili vantaggi all'economia del territorio e favorirebbe la nascita di nuove opportunità di lavoro. Si tratta, infatti, di un itinerario a forte potenziale turistico-didattico e aggregativo-socializzante. Un'adeguata opera di manutenzione e ripristino delle strutture ancora esistenti preserverebbe un capolavoro di ingegneria ferroviaria per le future generazioni;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, in sede di individuazione delle ferrovie turistiche di cui al presente disegno di legge, di classificare la linea ferroviaria Marina di Carrara-Ravaccione-Colonnata – c.d. Ferrovia Marmifera Privata di Carrara, comprensiva del tratto Carrara Avenza – Carrara San Martino di proprietà di FS – quale tratta ferroviaria ad uso turistico.

G/2670/4/8 (testo 2)

GIBIINO

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge atto Senato n. 2670 recante: «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»;

premesso che:

il disegno di legge in esame, approvato in prima lettura 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;

le finalità dell'intervento legislativo sono 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;

con riferimento alla Regione Siciliana, la ferrovia dismessa che collegava Noto a Pachino – linea conosciuta come la «ferrovia del vino» – costruita agli inizi del XX secolo, è considerata un'opera d'arte, tanto che la Soprintendenza di Siracusa ha espresso parere vincolante su un ponte situato al Lido di Noto;

la predetta ferrovia, a semplice binario non elettrificato, collegava Noto, all'estremo meridionale della Sicilia, con la stazione di Pachino (l'impianto geograficamente più a sud della nazione). L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986; alla fine del 2002, la linea venne dichiarata dismessa con decreto di autorizzazione del Ministro delle infrastrutture e trasporti emesso ai sensi dell'articolo 2 del decreto ministeriale 138 T del 31 ottobre 2000 e in seguito ad istanza di rinuncia alla concessione dell'esercizio della linea presentata dall'amministratore delegato di RFI dopo aver acquisito il parere favorevole della Regione Siciliana, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'economia e infine, il 6 maggio 2002, della Direzione generale del trasporto ferroviario;

con un percorso di poco più di 27 km, tuttavia estremamente interessanti dal punto di vista naturalistico, archeologico e turistico, partendo dalla Stazione di Noto, la linea ferroviaria raggiunge la prima stazione di Falconara Iblea; poi prosegue verso il mare, in direzione di Calabernardo, e dopo una curva raggiunge la stazione di Noto marina e poco dopo la fermata di Noto bagni, quest'ultima in uso solo nel periodo estivo; prosegue quindi verso il fiume Tellaro costeggiando l'importante area archeologica di Eloro. Scavalcato il fiume con un viadotto raggiunge la stazione di Roveto-Bimmisca nei pressi del Pantano Grande e prosegue costeggiando l'importante Oasi di Vendicari. Raggiunge poi la fermata di San Lorenzo lo Vecchio e va in direzione di Marzameni, si avvicina all'impor-

tante Grotta di Calafarina terminando la sua corsa nella stazione di Pachino;

a seguito della sospensione del servizio, la linea Noto-Pachino è stata lasciata in abbandono, ma armata per la quasi totalità dell'estensione del percorso per cui la sede è stata coperta dalla vegetazione spontanea. Ad oggi sono ancora in discreto stato le opere d'arte, ma i vari fabbricati (stazione e caselli) versano in pessimo stato;

evidenziato che:

il percorso tra Noto e Pachino è particolarmente ricco di beni culturali, beni che sorgono all'interno di zone ad altissimo valore ambientale (Noto e il lido di Noto, la Val di Noto, il borgo marinaro di Marzamemi, le zone archeologiche di Colonna Pizzuta, Eoro, Villa del Tellaro e Cittadella Maccari, la riserva naturale di Vendicari, le località balneari di Calabernardo e San Lorenzo e naturalmente la città di Pachino che ospita la coltivazione IGP del pomodoro ciliegino che prende il suo nome). È un territorio che deve essere maggiormente valorizzato ed organizzato affinché si possano determinare effetti positivi in termini economici e sociali – opportunità di lavoro e imprenditoriali – per tutti i Comuni ricadenti attraversati dalla tratta ferroviaria dismessa. La realizzazione di una pista ciclabile, cioè di un percorso «*greenway*», permetterebbe il raggiungimento di questi obiettivi;

il percorso «*greenway*» (con una illuminazione notturna dei siti di maggiore interesse artistico e paesaggistico e l'attivazione di un sistema di videosorveglianza che ne garantisca la sicurezza con modalità continua) permetterebbe di incentivare le attività agricole tipiche e i prodotti di qualità, le attività ricettive, della ristorazione e dell'agriturismo, i mestieri antichi e caratteristici dell'artigianato, la riscoperta e la proposizione di manifestazioni culturali e popolari, nonché l'opportunità di creare attività sportive anche legate al benessere della persona (*wellness*);

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di affiancare alla linea ferroviaria turistica Noto-Pachino, inclusa nell'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, anche un percorso «*greenway*» al fine di valorizzare tutti i territori che vi ricadono, anche attraverso il suo inserimento nella rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza europei EUROVELO.

G/2670/4/8

GIBIINO

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge atto Senato n. 2670 recante: «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»;

premessi che:

il disegno di legge in esame, approvato in prima lettura 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;

le finalità dell'intervento legislativo sono 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;

con riferimento alla Regione Siciliana, la ferrovia dismessa che collegava Noto a Pachino – linea conosciuta come la «ferrovia del vino» – costruita agli inizi del XX secolo, è considerata un'opera d'arte, tanto che la Soprintendenza di Siracusa ha espresso parere vincolante su un ponte situato al Lido di Noto;

la predetta ferrovia, a semplice binario non elettrificato, collegava Noto, all'estremo meridionale della Sicilia, con la stazione di Pachino (l'impianto geograficamente più a sud della nazione). L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986; alla fine del 2002, la linea venne dichiarata dismessa con decreto di autorizzazione del Ministro delle infrastrutture e trasporti emesso ai sensi dell'articolo 2 del decreto ministeriale 138 T del 31 ottobre 2000 e in seguito ad istanza di rinuncia alla concessione dell'esercizio della linea presentata dall'amministratore delegato di RFI dopo aver acquisito il parere favorevole della Regione Siciliana, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'economia e infine, il 6 maggio 2002, della Direzione generale del trasporto ferroviario;

con un percorso di poco più di 27 km, tuttavia estremamente interessanti dal punto di vista naturalistico, archeologico e turistico, partendo dalla Stazione di Noto, la linea ferroviaria raggiunge la prima stazione di Falconara Iblea; poi prosegue verso il mare, in direzione di Calabernardo, e dopo una curva raggiunge la stazione di Noto marina e poco dopo la fermata di Noto bagni, quest'ultima in uso solo nel periodo estivo; prosegue quindi verso il fiume Tellaro costeggiando l'importante area archeologica di Eloro. Scavalcato il fiume con un viadotto raggiunge la stazione di Roveto-Bimmisca nei pressi del Pantano Grande e prosegue costeggiando l'importante Oasi di Vendicari. Raggiunge poi la fermata di San Lorenzo lo Vecchio e va in direzione di Marzamemi, si avvicina all'importante Grotta di Calafarina terminando la sua corsa nella stazione di Pachino;

a seguito della sospensione del servizio, la linea Noto-Pachino è stata lasciata in abbandono, ma armata per la quasi totalità dell'estensione del percorso per cui la sede è stata coperta dalla vegetazione spontanea. Ad oggi sono ancora in discreto stato le opere d'arte, ma i vari fabbricati (stazione e caselli) versano in pessimo stato;

evidenziato che:

il percorso tra Noto e Pachino è particolarmente ricco di beni culturali, beni che sorgono all'interno di zone ad altissimo valore ambientale (Noto e il lido di Noto, la Val di Noto, il borgo marinaro di Marzameni, le zone archeologiche di Colonna Pizzuta, Eloro, Villa del Tellaro e Cittadella Maccari, la riserva naturale di Vendicari, le località balneari di Calabernardo e San Lorenzo e naturalmente la città di Pachino che ospita la coltivazione IGP del pomodoro ciliegino che prende il suo nome). È un territorio che deve essere maggiormente valorizzato ed organizzato affinché si possano determinare effetti positivi in termini economici e sociali – opportunità di lavoro e imprenditoriali – per tutti i Comuni ricadenti attraversati dalla tratta ferroviaria dismessa. La realizzazione di una pista ciclabile, cioè di un percorso «*greenway*», permetterebbe il raggiungimento di questi obiettivi;

il percorso «*greenway*» (con una illuminazione notturna dei siti di maggiore interesse artistico e paesaggistico e l'attivazione di un sistema di videosorveglianza che ne garantisca la sicurezza con modalità continua) permetterebbe di incentivare le attività agricole tipiche e i prodotti di qualità, le attività ricettive, della ristorazione e dell'agriturismo, i mestieri antichi e caratteristici dell'artigianato, la riscoperta e la proposizione di manifestazioni culturali e popolari, nonché l'opportunità di creare attività sportive anche legate al benessere della persona (*wellness*);

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di trasformare la linea ferroviaria dismessa Noto-Pachino in percorso «*greenway*» al fine di valorizzare tutti i territori che vi ricadono, anche attraverso il suo inserimento nella rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza europei EUROVELO.

G/2670/5/8

MORONESE, CIOFFI, SCIBONA, NUGNES, CASTALDI

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante: «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»;

premessi che:

l'articolo 5 del disegno di legge in esame in materia di gestione dei servizi di trasporto turistico fa 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 gover-

native di cui alla legge 26 febbraio 1987, n. 49, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381, ma esclusivamente con riferimento alle attività complementari;

l'articolo 8 del provvedimento 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;

considerato che:

sarebbe opportuno prevedere la presenza di associazioni territoriali dotate di esperienza e competenza anche nella gestione delle reti ferroviarie turistiche e non solo nelle attività complementari e connesse, in quanto tale presenza potrebbe valorizzare il livello organizzativo del servizio di trasporto in ragione della conoscenza delle realtà locali, contribuendo a dare maggiore impulso alle strategie promozionali e di sviluppo;

impegna il Governo:

ad adottare opportune iniziative volte a promuovere una maggior valorizzazione dell'associazionismo territoriale nella gestione dei servizi di trasporto turistico al fine di favorire la crescita delle potenzialità del settore, così come accade anche in altre realtà europee.

G/2670/6/8 (testo 2)

FUCKSIA, CERONI, CARDINALI, MERLONI, BUEMI, GIBIINO, ARACRI, GIOVANARDI, COMPAGNA, PERRONE, BILARDI, QUAGLIARIELLO, DI GIACOMO, D'AMBROSIO LETTIERI, BONFRISCO

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante: «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»;

premessi che:

il disegno di legge prevede norme aventi ad oggetto 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, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli;

l'articolo 2, comma 1, del disegno di legge prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate e classificate 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;

in deroga a quanto previsto dal comma 1, il successivo comma 2 elenca le seguenti linee quali tratte ferroviarie classificate come destinate ad uso turistico: *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;

l'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, è frutto di una serie di emendamenti approvati durante i lavori svolti dalla Camera dei deputati, che ha licenziato il provvedimento lo scorso 24 gennaio 2017 e lo ha trasmesso al Senato della Repubblica in data 26 gennaio 2017;

il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, alla 8^a Commissione lo scorso 7 febbraio 2017 contestualmente alla richiesta dei pareri delle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Pubblica Istruzione, Industria, Ambiente e Questioni regionali;

la 10^a Commissione (Industria, commercio, turismo) durante la seduta pomeridiana dello scorso 28 febbraio 2017, esaminato il disegno di legge, ha espresso, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, invitando la Commissione di merito a valutare l'opportunità di inserire ulteriori tratti di ferrovie turistiche già chiusi ovvero in via di chiusura;

nella seduta dell'8^a Commissione dello scorso 7 marzo 2017 è stato proposto, con il parere favorevole dei Gruppi parlamentari, di richiedere una nuova assegnazione in sede deliberante, per la quale il vice ministro Nencini, pur riservandosi di attendere la formalizzazione della richiesta, ha confermato che non vi sono al riguardo preclusioni da parte del Governo;

considerato che:

la tratta ferroviaria tra Fabriano e Pergola terminata il 12 ottobre 1894 e inaugurata il 28 aprile 1895, è stata sospesa per una presunta frana verificatasi nel 2013 in località di Monterosso di Sassoferrato in corrispondenza del chilometro 22 in direzione Pergola, e rischia addirittura la chiusura;

gli amministratori locali ed i sindaci dei comuni interessati, per un bacino di popolazione di circa 50.000 residenti, – a seguito di una serie di sopralluoghi – hanno evidenziato che in realtà l’ostacolo è costituito da un mero dilavamento della base della massicciata ferroviaria, che pertanto potrebbe essere rimosso tramite un semplice intervento di manutenzione;

questo tratto ferroviario, nel 1926 pioniere dell’esercizio «a dirigente unico», per oltre 70 anni via di trasporto dello zolfo dalle vicine cave insistenti sul territorio ai Paesi limitrofi, con i suoi caratteristici ponti e gallerie, incastonato tra i parchi naturali del Gola della Rossa e di Frasassi e del Monte Cucco, è di sicura rilevanza artistica e naturalistica;

tra le eccellenze presenti, si segnalano: il Sito Archeologico di Sassoferrato, le Grotte di Frasassi, l’Abbazia Monastica di Fonte Avellana, il Museo della Miniera di Cabernardi, i Bronzi Dorati di Pergola, il Museo della Carta di Fabriano, il Museo della Bicicletta, il Teatro Gentile e quant’altro di Fabriano e di tutto il Comprensorio Montano e della vicina Umbria, Gubbio e Assisi;

la linea, oltre a rivestire l’interesse di cui all’articolo 1, comma 1, del disegno di legge n. 2670, rende possibile il collegamento tra tutti e quattro gli atenei della regione e cioè Ancona, Camerino, Macerata e Urbino per un totale di 46.470 studenti regolarmente iscritti;

con riferimento al valore artistico e culturale della zona, i comuni di Pergola e Fabriano hanno deliberato, in sede dei rispettivi Consigli comunali, una mozione, concertata con la Regione Marche, «di istituzione di un Museo della Vaporiera e utilizzo della linea Fabriano-Pergola per treni turistici e d’epoca» da costituirsi all’interno dei locali di Deposito Locomotive e relativa Officina riparazioni della stazione di Fabriano, dismessi dall’ente gestore della tratta;

impegna il Governo:

a valutare l’opportunità di inserire nel decreto interministeriale di cui all’articolo 2, comma 1, del disegno di legge n. 2670, la tratta insistente tra Fabriano e Pergola, assicurandone l’effettiva valorizzazione ai sensi delle disposizioni del provvedimento.

G/2670/6/8

FUCKSIA, CERONI, CARDINALI, MERLONI, BUEMI, GIBIINO, ARACRI, GIOVANARDI, COMPAGNA, PERRONE, BILARDI, QUAGLIARIELLO, DI GIACOMO, D’AMBROSIO LETTIERI, BONFRISCO

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante: «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»;

premessi che:

il disegno di legge prevede norme aventi ad oggetto 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, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli;

l'articolo 2, comma 1, del disegno di legge prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate e classificate 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;

in deroga a quanto previsto dal comma 1, il successivo comma 2 elenca le seguenti linee quali tratte ferroviarie classificate come destinate ad uso turistico: *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;

l'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, è frutto di una serie di emendamenti approvati durante i lavori svolti dalla Camera dei deputati, che ha licenziato il provvedimento lo scorso 24 gennaio 2017 e lo ha trasmesso al Senato della Repubblica in data 26 gennaio 2017;

il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, alla 8^a Commissione lo scorso 7 febbraio 2017 contestualmente alla richiesta dei pareri delle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Pubblica Istruzione, Industria, Ambiente e Questioni regionali;

la 10^a Commissione (Industria, commercio, turismo) durante la seduta pomeridiana dello scorso 28 febbraio 2017, esaminato il disegno di legge, ha espresso, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, invitando la Commissione di merito a valutare l'opportunità di inserire ulteriori tratti di ferrovie turistiche già chiusi ovvero in via di chiusura;

nella seduta dell'8^a Commissione dello scorso 7 marzo 2017 è stato proposto, con il parere favorevole dei Gruppi parlamentari, di richiedere una nuova assegnazione in sede deliberante, per la quale il vice ministro

Nencini, pur riservandosi di attendere la formalizzazione della richiesta, ha confermato che non vi sono al riguardo preclusioni da parte del Governo;

considerato che:

la tratta ferroviaria tra Fabriano e Pergola terminata il 12 ottobre 1894 e inaugurata il 28 aprile 1895, è stata sospesa per una presunta frana verificatasi nel 2013 in località di Monterosso di Sassoferrato in corrispondenza del chilometro 22 in direzione Pergola, e rischia addirittura la chiusura;

gli amministratori locali ed i sindaci dei comuni interessati, per un bacino di popolazione di circa 50.000 residenti, – a seguito di una serie di sopralluoghi – hanno evidenziato che in realtà l'ostacolo è costituito da un mero dilavamento della base della massicciata ferroviaria, che pertanto potrebbe essere rimosso tramite un semplice intervento di manutenzione;

questo tratto ferroviario, nel 1926 pioniere dell'esercizio «a dirigente unico», per oltre 70 anni via di trasporto dello zolfo dalle vicine cave insistenti sul territorio ai Paesi limitrofi, con i suoi caratteristici ponti e gallerie, incastonato tra i parchi naturali del Gola della Rossa e di Frasassi e del Monte Cucco, è di sicura rilevanza artistica e naturalistica;

tra le eccellenze presenti, si segnalano: il Sito Archeologico di Sassoferrato, le Grotte di Frasassi, l'Abbazia Monastica di Fonte Avellana, il Museo della Miniera di Cabernardi, i Bronzi Dorati di Pergola, il Museo della Carta di Fabriano, il Museo della Bicicletta, il Teatro Gentile e quant'altro di Fabriano e di tutto il Comprensorio Montano e della vicina Umbria, Gubbio e Assisi;

la linea, oltre a rivestire l'interesse di cui all'articolo 1, comma 1, del disegno di legge n. 2670, rende possibile il collegamento tra tutti e quattro gli atenei della regione e cioè Ancona, Camerino, Macerata e Urbino per un totale di 46.470 studenti regolarmente iscritti;

con riferimento al valore artistico e culturale della zona, i comuni di Pergola e Fabriano hanno deliberato, in sede dei rispettivi Consigli comunali, una mozione, concertata con la Regione Marche, «di istituzione di un Museo della Vaporiera e utilizzo della linea Fabriano-Pergola per treni turistici e d'epoca» da costituirsi all'interno dei locali di Deposito Locomotive e relativa Officina riparazioni della stazione di Fabriano, dismessi dall'ente gestore della tratta;

impegna il Governo:

ad inserire nel decreto interministeriale di cui all'articolo 2, comma 1, del disegno di legge n. 2670, la tratta insistente tra Fabriano e Pergola, assicurandone l'effettiva valorizzazione ai sensi delle disposizioni del provvedimento.

G/2670/7/8

LA RELATRICE

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante «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»;

premessi che:

l'articolo 1 del provvedimento individua le finalità dell'intervento legislativo, tra cui figura 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;

all'articolo 2 si definisce la procedura per l'individuazione, mediante un apposito decreto ministeriale, delle tratte ferroviarie, dismesse o sospese, da adibire a uso turistico, prevedendo altresì, in deroga alla suddetta procedura e fermo restando il rispetto delle condizioni ivi indicate, un elenco di linee già classificate come ferrovie ad uso turistico;

tra le condizioni richieste per la classificazione delle linee come tratte ferroviarie ad uso turistico, il comma 3 del suddetto articolo 2 prevede espressamente che esse risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti e che le medesime regioni, per le linee di loro competenza, non ne richiedano l'esclusione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità e le scadenze ivi indicate;

l'articolo 4, comma 3, prevede un meccanismo di determinazione delle tariffe (ossia dei canoni) per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o regionale analogo a quello contemplato dall'ormai abrogato articolo 17, comma 11, del decreto legislativo n. 188 del 2003, provvedimento interamente sostituito dal decreto legislativo n. 112 del 2015. Tale meccanismo (censurato anche dalla Corte di giustizia europea) è ora superato da quello stabilito dall'articolo 17, comma 1, del citato decreto legislativo n. 112, che prevede che i canoni siano sostanzialmente definiti dal gestore dell'infrastruttura (nazionale o regionale) sulla base di criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti;

l'articolo 6 stabilisce le condizioni di sicurezza per la circolazione ferroviaria sulle tratte ferroviarie ad uso turistico, prevedendo che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie determini i necessari livelli di sicurezza e che il gestore dell'infrastruttura adotti le conseguenti istruzioni tecniche ed operative, previa verifica della stessa Agenzia;

considerato che:

le ferrovie turistiche possono rappresentare, oltre che uno strumento per la salvaguardia e la valorizzazione di un importante patrimonio

storico e culturale, anche un'occasione per la tutela, lo sviluppo e la promozione ambientale, sociale ed economica dei territori interessati;

affinché ciò possa realizzarsi, ferme restando le competenze attribuite alle regioni, occorre assicurare un quadro di regole chiare ed omogenee su tutto il territorio nazionale, rispettoso anche della disciplina europea, prevedendo un coordinamento a livello centrale, assicurando lo stanziamento di adeguate risorse nell'ambito degli accordi di programma fra Stato e le regioni e dando priorità, nella valutazione dei progetti relativi alle nuove ferrovie turistiche, a quelle già oggetto di progetti di recupero o valorizzazione;

impegna il Governo:

a procedere nell'individuazione delle nuove tratte ferroviarie ad uso turistico, dando priorità alle linee già interessate da iniziative di recupero a tal fine e non ricomprese nell'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, e garantendone lo sviluppo affinché non vengano pregiudicati i progetti già in corso;

a prevedere che la definizione dei livelli di sicurezza e delle conseguenti istruzioni tecniche e operative riguardi non solo l'uso ferroviario in senso stretto delle linee turistiche, ma anche la relazione tra la circolazione ferroviaria e altre forme di mobilità lenta coordinate o integrate che insistono sulle stesse linee (ciclovie affiancate-integrate, cammini, ferrocicli, uso tramviario e altro), in modo da sfruttare al massimo tutte le potenzialità delle nuove «vie», come del resto indicato nel piano strategico di sviluppo del turismo;

ad esercitare, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una specifica attività di coordinamento e assistenza in relazione allo sviluppo delle ferrovie turistiche;

a predisporre, nell'ambito degli accordi di programma con le regioni, un apposito stanziamento allo scopo di garantire l'effettiva copertura finanziaria degli investimenti sulle ferrovie turistiche;

a individuare le tariffe (ossia i canoni) di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o regionale di cui all'articolo 4, comma 3, nel rispetto delle apposite disposizioni vigenti, con particolare riguardo alla procedura di cui all'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 2015.

G72670/8/8 (testo 2)

GIOVANARDI, FUCKSIA, DI GIACOMO, BILARDI, BONFRISCO, ARACRI

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante «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»;

premessi che:

il disegno di legge in esame prevede norme aventi ad oggetto 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, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli;

l'articolo 2, comma 1, del disegno di legge prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate e classificate 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;

in deroga a quanto previsto dal comma 1, il successivo comma 2 elenca quali tratte ferroviarie classificate come destinate ad uso turistico 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;

l'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, è frutto di una serie di emendamenti approvati durante i lavori svolti dalla Camera dei Deputati, che ha licenziato il provvedimento lo scorso 24 gennaio 2017 e lo ha trasmesso al Senato della Repubblica in data 26 gennaio 2017;

il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, alla 8^a Commissione lo scorso 7 febbraio 2017 contestualmente alla richiesta dei pareri delle Commissioni Affari costituzionali, Bilancio, Pubblica Istruzione, Industria, Ambiente e Questioni regionali;

la 10^a Commissione (Industria, commercio, turismo) durante la seduta pomeridiana dello scorso 28 febbraio 2017, esaminato il disegno di legge, ha espresso, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, invitando la 8^a Commissione di merito a valutare l'opportunità di inserire ulteriori tratti di ferrovie turistiche già chiusi ovvero in via di chiusura;

nella seduta della 8^a Commissione dello scorso 7 marzo 2017 è stato proposto, con il parere favorevole dei Gruppi parlamentari, di richiedere nuova assegnazione in sede deliberante, per la quale richiesta il vice ministro Nencini, pur riservandosi di attenderne la formalizzazione, ha confermato che non vi sono al riguardo preclusioni da parte del Governo;

in data 21 luglio 2017 la Presidenza del Senato ha concesso l'assegnazione in sede deliberante al fine di addivenire ad una celere approvazione di questo importante provvedimento;

considerato che:

sulla tratta ferroviaria insistente tra Barletta – Canne della Battaglia – Spinazzola corre il cosiddetto treno dell'archeologia, consentendo di apprezzare quel serpeggiante tratto di binario lungo una settantina di chilometri costruito alla fine dell'Ottocento per collegare l'alta Murgia alle grandi linee di comunicazione attraverso la valle dell'Ofanto, che costeggia nella parte terminale fino all'Adriatico;

il tratto, toccando Canosa di Puglia verso Minervino Murge e Spinazzola per poi innestarsi sulle terre lucane, consente un viaggio dove le suggestioni della storia si mescolano alle tradizioni, il folklore s'intona alle tradizioni culinarie della Regione interessate ed all'ambiente;

in appena nove minuti, immergendosi attraverso lussureggianti vigneti ed oliveti secolari, il treno dell'archeologia lascia Barletta alla volta della stazione di Canne della Battaglia, unica struttura ferroviaria in Italia che consente ai molti turisti e passeggeri la discesa diretta non già in un paese abitato bensì nell'area archeologica di un sito di fama mondiale, segnata indelebilmente dalle tracce del passaggio di Annibale il Cartaginese, che qui, nell'agosto del 216 a.C., durante la Seconda Guerra Punica, sconfisse le legioni romane con la sua avvolgente manovra a tenaglia, applicando una lezione di strategia e di geniale tattica militare tuttora insegnata in tutte le accademie militari del mondo.

dallo sperone calcareo che domina il teatro naturale di quella sanguinosa disfatta nella pianura ofantina, Canne, importante sede episcopale legata alla figura del Santo Vescovo Ruggiero, sovrasta tutto l'orizzonte fino al Gargano con la sua cittadella, ed è essa stessa lo spettacolo di un agglomerato urbano tuttora in fase di scavo, dove si allineano nell'Antiquarium reperti di civiltà che spaziano dal VI millennio prima di Cristo fino al XIII secolo;

dalla stazione si può proseguire verso l'antica fontana di San Ruggiero ed i vicini scavi di San Mercurio, sull'omonima collinetta, o presso il vicino menhir oppure recarsi nella zona dei Sepolcreti, dove le numerose testimonianze della presenza umana organizzata si concentrano nei resti dei villaggi protostorici ben documentati da pannelli didattici illustrativi e sussidi multimediali;

il succinto elenco delle meraviglie naturalistiche, paesaggistiche e storiche presenti lungo il tratto ferroviario oggetto del presente ordine del giorno, testimonia l'evidente valore della stessa ed il pieno diritto di

essere inserita nell'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, del provvedimento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire nel decreto interministeriale di cui all'articolo 2, comma 1, del disegno di legge n. 2670 la tratta insistente tra Barletta – Canne della Battaglia – Spinazzola, assicurandone l'effettiva valorizzazione ai sensi delle disposizioni del provvedimento.

G72670/8/8

GIOVANARDI, FUCKSIA, DI GIACOMO, BILARDI, BONFRISCO

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante «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»;

premessi che:

il disegno di legge in esame prevede norme aventi ad oggetto 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, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli;

l'articolo 2, comma 1, del disegno di legge prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate e classificate 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;

in deroga a quanto previsto dal comma 1, il successivo comma 2 elenca quali tratte ferroviarie classificate come destinate ad uso turistico 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;

l'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, è frutto di una serie di emendamenti approvati durante i lavori svolti dalla Camera dei Deputati, che ha licenziato il provvedimento lo scorso 24 gennaio 2017 e lo ha trasmesso al Senato della Repubblica in data 26 gennaio 2017;

il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, alla 8^a Commissione lo scorso 7 febbraio 2017 contestualmente alla richiesta dei pareri delle Commissioni Affari costituzionali, Bilancio, Pubblica Istruzione, Industria, Ambiente e Questioni regionali;

la 10^a Commissione (Industria, commercio, turismo) durante la seduta pomeridiana dello scorso 28 febbraio 2017, esaminato il disegno di legge, ha espresso, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, invitando la 8^a Commissione di merito a valutare l'opportunità di inserire ulteriori tratti di ferrovie turistiche già chiusi ovvero in via di chiusura;

nella seduta della 8^a Commissione dello scorso 7 marzo 2017 è stato proposto, con il parere favorevole dei Gruppi parlamentari, di richiedere nuova assegnazione in sede deliberante, per la quale richiesta il vice ministro Nencini, pur riservandosi di attenderne la formalizzazione, ha confermato che non vi sono al riguardo preclusioni da parte del Governo;

in data 21 luglio 2017 la Presidenza del Senato ha concesso l'assegnazione in sede deliberante al fine di addivenire ad una celere approvazione di questo importante provvedimento;

considerato che:

sulla tratta ferroviaria insistente tra Barletta – Canne della Battaglia – Spinazzola corre il cosiddetto treno dell'archeologia, consentendo di apprezzare quel serpeggiante tratto di binario lungo una settantina di chilometri costruito alla fine dell'Ottocento per collegare l'alta Murgia alle grandi linee di comunicazione attraverso la valle dell'Ofanto, che costeggia nella parte terminale fino all'Adriatico;

il tratto, toccando Canosa di Puglia verso Minervino Murge e Spinazzola per poi innestarsi sulle terre lucane, consente un viaggio dove le suggestioni della storia si mescolano alle tradizioni, il folklore s'intona alle tradizioni culinarie della Regione interessate ed all'ambiente;

in appena nove minuti, immergendosi attraverso lussureggianti vigneti ed oliveti secolari, il treno dell'archeologia lascia Barletta alla volta della stazione di Canne della Battaglia, unica struttura ferroviaria in Italia che consente ai molti turisti e passeggeri la discesa diretta non già in un paese abitato bensì nell'area archeologica di un sito di fama mondiale, segnata indelebilmente dalle tracce del passaggio di Annibale il Cartaginese, che qui, nell'agosto del 216 a.C., durante la Seconda Guerra Punica, scon-

fisse le legioni romane con la sua avvolgente manovra a tenaglia, applicando una lezione di strategia e di geniale tattica militare tuttora insegnata in tutte le accademie militari del mondo.

dallo sperone calcareo che domina il teatro naturale di quella sanguinosa disfatta nella pianura ofantina, Canne, importante sede episcopale legata alla figura del Santo Vescovo Ruggiero, sovrasta tutto l'orizzonte fino al Gargano con la sua cittadella, ed è essa stessa lo spettacolo di un agglomerato urbano tuttora in fase di scavo, dove si allineano nell'Antiquarium reperti di civiltà che spaziano dal VI millennio prima di Cristo fino al XIII secolo;

dalla stazione si può proseguire verso l'antica fontana di San Ruggiero ed i vicini scavi di San Mercurio, sull'omonima collinetta, o presso il vicino menhir oppure recarsi nella zona dei Sepolcreti, dove le numerose testimonianze della presenza umana organizzata si concentrano nei resti dei villaggi protostorici ben documentati da pannelli didattici illustrativi e sussidi multimediali;

il succinto elenco delle meraviglie naturalistiche, paesaggistiche e storiche presenti lungo il tratto ferroviario oggetto del presente ordine del giorno, testimonia l'evidente valore della stessa ed il pieno diritto di essere inserita nell'elenco di cui all'articolo 2, comma 2, del provvedimento;

impegna il Governo:

ad inserire nel decreto interministeriale di cui all'articolo 2, comma 1, del disegno di legge n. 2670 la tratta insistente tra Barletta – Canne della Battaglia – Spinazzola, assicurandone l'effettiva valorizzazione ai sensi delle disposizioni del provvedimento.

Art. 2.

2.1

CROSIO, CONSIGLIO

Al comma 1, sostituire il primo periodo, con i seguenti: «Le Regioni interessate, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, presentano un elenco delle linee ferroviarie del proprio territorio caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico. Nei successivi 60 giorni, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e i trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni, sono valutate le proposte delle Regioni e quindi classificate come ferrovie turistiche».

2.2

CROSIO, CONSIGLIO

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «delle infrastrutture e dei trasporti», inserire le seguenti: «valutate le proposte delle Regioni.».

2.3

GIOVANARDI, ARACRI

Al comma 1, dopo le parole: «ad uso turistico le tratte, dismesse» sostituire le parole «o sospese» con le seguenti: «sospese o in esercizio».

2.4

GIBIINO

Al comma 2, sopprimere la lettera q).

Conseguentemente, dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

«6-bis. La linea ferroviaria dismessa Noto-Pachino è trasformata in percorso »green way«. Per la realizzazione delle opere necessarie all’attuazione del presente comma, pari a euro 2 milioni per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 di cui all’articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147».

2.5

CROSIO, CONSIGLIO

Al comma 2, dopo la lettera t), aggiungere la seguente:

«t-bis) Malnate Olona – Confine Svizzero (Valmorea)».

2.6

GIOVANARDI

Al comma 2, dopo la lettera t), aggiungere la seguente:

«t-bis) Barletta-Canne della Battaglia-Spinazzola».

2.7

FUCKSIA, CERONI, CARDINALI, MERLONI, BUEMI, GIBINO, ARACRI

Al comma 2, dopo la lettera t), aggiungere la seguente:

«t-bis) Fabriano-Pergola».
