CAMERA DEI DEPUTATI N. 1615

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MARINO, MURA, DE MARTINI, PITTALIS, ROTELLI, BARZOTTI, BRUNO BOSSIO, CABRAS, CADEDDU, CARINELLI, CORDA, DE LORENZIS, DEIANA, FICARA, GRIPPA, ALBERTO MANCA, PENTANGELO, PERANTONI, RAFFA, ROSSO, SCAGLIUSI, SCANU, SOZZANI, TERMINI, VALLASCAS

Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche isolate dalla rete ferroviaria nonché di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza

Presentata il 20 febbraio 2019

ONOREVOLI COLLEGHI ! – La legge 9 agosto 2017, n. 128, prevede 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, con la finalità di salvaguardare e di valorizzare le tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, compresi i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, nonché i mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, e di disciplinare i ferrocicli.

In relazione all'articolo 5, comma 3, della legge n. 128 del 2017 si sono tuttavia rilevate alcune criticità riguardanti l'affidamento dei servizi di trasporto turistico a operatori che si candidano alla gestione dei medesimi servizi e delle attività commerciali connesse, in quanto la disposizione prevede che il servizio di trasporto sia esercitato da un'« impresa ferroviaria » ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante il recepimento della direttiva europea 2012/34/UE che ha istituito lo spazio ferroviario europeo unico.

Per effetto di tale requisito, alcune società che esercitano servizi di trasporto e che, anche se in mancanza della qualifica di imprese ferroviarie, hanno operato nel settore del trasporto turistico ferroviario fino all'entrata in vigore della legge n. 128 del 2017, oggi rischiano di non poter proseguire l'attività in quanto non posseggono tale qualifica. A titolo di esempio, si richiama il caso della società ARST Spa con un socio unico, facente capo alla regione autonoma della Sardegna. A tale riguardo, si ricorda che l'articolo 1, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo n. 112 del 2015 non si applica alle reti ferroviarie isolate, tra cui rientra quella della regione Sardegna. La società ARST Spa, infatti, gestisce il servizio di trasporto ferroviario pubblico locale per 160 chilometri e turistico per 440 chilometri sulla rete ferroviaria regionale senza essere titolare di licenza ferroviaria, in quanto non è obbligata a possederla.

Dalla citata disposizione della legge n. 128 del 2017 sembrerebbe evincersi, invece, che si fosse voluto imporre a tutte le società che hanno svolto o tuttora svolgono il trasporto turistico, comprese quelle che lo esercitano sulle reti ferroviarie isolate, l'obbligo di possedere la qualifica di impresa ferroviaria, di cui al capo II del decreto legislativo n. 112 del 2015.

Nel caso della regione Sardegna, quindi, ne deriverebbe che le uniche ferrovie di proprietà della regione – che non risultano dismesse né sospese dall'esercizio e alle quali la legge regionale 28 luglio 2017, n. 16, ha riconosciuto grande importanza ai fini dell'utilizzo quale strumento di promozione turistica – sebbene in esercizio con una programmazione turistica da oltre venti anni, non potrebbero più essere gestite per uso turistico dall'operatore storico, la società ARST Spa, in quanto priva di licenza ferroviaria, mentre la stessa società potrebbe continuare a esercitare il servizio di trasporto pubblico locale sulle linee ferroviarie di competenza della regione, che costituiscono una rete ferroviaria isolata.

In materia di sicurezza, si evidenzia che per il trasporto pubblico locale su reti a scartamento ridotto il decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 attribuisce le funzioni di vigilanza all'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF). A far data dal 30 giugno 2019, invece, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, come modificato dall'articolo 15-*ter* del decreto-legge n. 148 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 172 del 2017, le reti ferroviarie isolate, come quella della regione Sardegna, saranno soggette alla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Anche per la circolazione dei treni turistici è quindi garantito un regime di continuità per la sicurezza sulle reti ferroviarie isolate.

Appare, quindi, paradossale che una disposizione – attesa da anni dall'intero settore del trasporto ferroviario al fine di regolamentarlo e di favorirne lo sviluppo nonché di valorizzare il turismo ferroviario nazionale – per le criticità rilevate, di fatto rischi di porre ostacoli impedendo agli operatori storici di proseguire le attività svolte arrecando anche gravi danni alle economie locali.

Pertanto, dall'applicazione dell'articolo 5, comma 3, della legge n. 128 del 2017 potrebbe derivare un maggior onere di tipo amministrativo ed economico a carico delle società che attualmente non sono qualificate quali imprese ferroviarie, ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, o addirittura l'impossibilità di continuare a svolgere il servizio di trasporto turistico già esercitato prima dell'entrata in vigore della stessa legge n. 128 del 2017.

La presente proposta di legge, pertanto, modifica il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 128 del 2017 consentendo a tutti i soggetti che svolgono o possono svolgere servizi di trasporto ferroviario, ai sensi del vigente quadro normativo e regolamentare in materia di circolazione ferroviaria, di esercitare i servizi di tipo turistico. Ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, tali servizi potranno essere svolti sia da imprese ferroviarie qualificate ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015 sia dai soggetti che svolgono servizi di trasporto

nel quadro definito dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980.

Inoltre, con la modifica all'articolo 6, comma 2, della stessa legge n. 128 del 2017 si chiarisce che l'ANSFISA vigila sulla corretta applicazione della normativa ai fini della sicurezza ferroviaria. In assenza di tale precisazione si potrebbero determinare incertezze interpretative sulla competenza in materia di sicurezza.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

1. Alla legge 9 agosto 2017, n. 128, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il primo periodo del comma 3 dell'articolo 5 è inserito il seguente: « Sulle reti ferroviarie concesse che, non essendo comprese nell'allegato A annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 15 settembre 2016, sono considerate isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, il servizio di trasporto può essere affidato ai soggetti che già eserciscono tali reti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 »;

b) al primo periodo del comma 2 dell'articolo 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , e vigila sulla corretta applicazione della normativa ai fini della sicurezza ».