

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

PROPOSTA DI LEGGE

N. 52

presentata dai Consiglieri regionali
LI GIOI - CIUSA - SOLINAS Alessandro - MANDAS - SERRA - MATTA

il 16 ottobre 2024

Regionalizzazione della 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)

RELAZIONE DEI PROPONENTI

La 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), rappresenta un significativo passo avanti nella conservazione e valorizzazione del patrimonio ferroviario italiano, in particolare delle linee non più in uso per il trasporto pubblico.

L'obiettivo della legge è stato duplice: preservare le infrastrutture storiche e, allo stesso tempo, stimolare lo sviluppo turistico, economico e culturale delle regioni attraversate.

Il legislatore nella fase di redazione della legge ha avviato confronti anche con enti come la federazione italiana ferrovie turistiche e museali (FIFTM), associata alla Federazione europea dei musei e delle Ferrovie turistiche (Fedecrail) (<https://fedecrail.org/about-fedecrail/introduction/>), evidenziando la volontà di voler conoscere a fondo il contesto europeo nel settore delle ferrovie turistiche.

L'analisi dei dati, di origine Fedecrail, ha evidenziato che il successo delle ferrovie turistiche non è proporzionale alla lunghezza dei binari, ma è fortemente influenzato da forme di gestione che aggregano e integrano le risorse territoriali, come le amministrazioni locali, gli operatori turistici, le associazioni ferramatoriali e le associazioni ambientaliste in un unico modello collaborativo.

Questo approccio ha portato a risultati notevoli in paesi come il Regno Unito e la Francia, dove il numero di turisti trasportati è significativamente molto più alto rispetto a quelli attuali della nostra Italia.

In particolare l'esperienza francese evidenzia una interessante diversificazione del turismo ferroviario sviluppandolo in tre categorie: a) il turismo paesaggistico che, ricorrendo a treni panoramici, attinge alla bellezza ambientale delle Alpi e dei Pirenei; b) il turismo storico culturale ed emozionale, che ricorre a treni d'epoca per offrire un'esperienza immersiva nel passato e c) il turismo esperienziale, che promuove l'interazione diretta e attiva dei turisti con il territorio, attraverso l'uso di quadricicli che si muovono sui binari grazie alla propulsione muscolare esercitata da loro stessi.

Queste ultime due modalità non solo possono coesistere, come dimostrato dalle esperienze francesi, ma, con le dovute attenzioni alla sicurezza dei tragitti, si arricchiscono reciprocamente, creando un'offerta di turismo lento e attivo particolarmente ricercata per la valorizzazione delle ricchezze ambientali e culturali del territorio.

Agli obiettivi generali posti dalla legge nazionale, aggiungiamo il fatto che le ferrovie a scartamento ridotto della Sardegna rappresentano un esempio emblematico di come le infrastrutture storiche possano acquisire nuovi significati e funzioni nel contesto contemporaneo. Queste ferrovie, originariamente costruite per rispondere alle esigenze di trasporto pubblico del diciottesimo secolo, hanno attraversato diverse fasi storiche, trasformandosi, da arterie vitali per lo sviluppo economico dei territori interni della Sardegna in testimonianze di un'era in declino, a causa dell'avvento del trasporto su gomma. Tuttavia, l'esponentiale crescita dell'attenzione mondiale alla salvaguardia dell'ambiente e il favore sempre maggiore raggiunto dal turismo sostenibile, lento, attivo ed esperienziale, offrono ora a queste ferrovie una seconda e più importante prospettiva di rinascita a fini turistici.

Questa trasformazione delle vecchie ferrovie da trasporto pubblico a trasporto turistico non solo preserva e salvaguarda un patrimonio storico e ambientale unico, ma offre anche nuove possibilità allo sviluppo socio economico delle comunità interne della Sardegna, dimostrando che il progresso può coesistere positivamente con la tradizione e la sostenibilità ambientale.

Inoltre l'articolazione della legge n. 128 del 2017, stimola il coinvolgimento responsabile dei territori, permettendo loro di partecipare attivamente alla gestione delle attività turistiche e commerciali correlate, con l'affidamento dei servizi di bordo e di terra, della conduzione dei treni storici e dell'allestimento di spazi museali e di iniziative di promozione turistica. La proposta di legge in discussione rappresenta una naturale evoluzione della precedente proposta di legge regionale n. 307 del 18 settembre 2020, presentata dall'Onorevole Corrias, si inserisce nella cornice normativa delineata dalla legge nazionale n. 128 del 2017, che ha introdotto disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche, ma riserva anche un importante ruolo gestionale alla Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna", istituita con l'articolo 138 della legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie), regionalizzando e prendendo spunto da una analoga iniziativa, nata dal basso in Ogliastra che riguardava come prima tratta sperimentale la linea Seui, Gairo, Arbatax.

Questa proposta di legge regionale rappresenta un passo importante verso la valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie sarde, con una regolamentazione che permetterà le migliori modalità di erogazione e gestione dei servizi turistici ferroviari, offerti sui binari via treno e ferrocicli, e dei servizi di informazione, assistenza e ospitalità offerti invece nelle stazioni, nelle cantoniere e nei musei.

Nell'articolazione della legge una specifica attenzione viene data alla regolamentazione delle attività di manutenzione e di esercizio dell'infrastruttura e dell'affidamento dei servizi turistici, a bordo e a terra, per quanto riguarda le quattro linee attualmente riconosciute dalla legge n. 128 del 2017 come turistiche:

- Mandas, Seui, Arbatax;
- Macomer, Bosa;
- Isili, Laconi, Sorgono;

- Sassari, Tempio, Palau Marina.

La disciplina dell'affidamento dei servizi turistici: quelli contemplativi sui treni, quelli di noleggio dei ferrocicli, quelli dell'assistenza a bordo, quelli dell'ospitalità a terra e nei musei, quelli della conduzione dei treni da parte di associazioni ferramatoriali, è da ritenersi fondamentale per la creazione di un'esperienza turistica di vero successo.

L'obiettivo comune, che nasce dalla legge nazionale n. 128 del 2017, seguita dalla istituzione, con legge regionale n. 9 del 2023, della Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna", e armonizzato da questa proposta di legge, è quello di promuovere in Sardegna un turismo ferroviario, antico nelle emozioni e moderno nei servizi, in cui vengano applicati i principi di un turismo sostenibile e ambientale, partecipato attivamente dai territori, che offra servizi turistici attrattivi, moderni e di alta qualità che possano contribuire allo sviluppo economico dei territori attraversati dai binari storici.

FERROVIE TURISTICHE ITALIANE - DMI 146/2022				
Ordine		Linea	Scartamento	
DIM	Legge		Ordinario	Ridotto
146	128		Km	Km
1	a	Sulmona - Castel di Sangro	76,82	
2	b	Cosenza-San Giovanni in Fiore		67
3	c	Avellino - Lioni - Rocchetta Sant'Antonio	118,72	
4	d	Sacile-Gemona	74,11	
5	e	Palazzolo - Paratico	9,65	
6	f	Castel di Sangro - Carpiene	41,32	
7	g	Ceva - Ormea	35,43	
8	h	Mandas – Seui - Arbatax		159
9	i	Isili – Laconi – Sorgono		83
10	l	Sassari – Tempio – Palau Marina		150,7
11	m	Macomer - Bosa		46
12	n	Alcantara - Randazzo	37,04	
13	p	Agrigento Bassa - Porto Empedocle	10,09	
14	q	Noto - Pachino	27,03	
15	r	Asciano – Monte Antico	51,21	
16	s	Civitavecchia – Capranica - Orte	85,67	
17	t	Fano - Urbino	49,1	
18		Asti - Chivasso	51,32	
19		Castagnole delle Lanze - Mortara	94	
20		Alba – Nizza Monferrato	27	
21		Novara – Varallo Sesia	55	
22		Fabriano - Pergola	31,62	
23		Sicignano – Lagonegro	78,25	
24		Rocchetta – Sant'Antonio - Gioia del Colle	139,29	
25		Cuneo - Mondovì	32,39	
26		Malnate Olona – Confine Svizzero	23,73	
		Totali in Km	1.148,79	505,70
			1.654,49	

RIPARTIZIONI E REGIONI			
REGIONE	% per Scartamento		
	Ordinario	Ridotto	Totale
ABRUZZO	7,78%	0,00%	5,33%
BASILICATA	6,89%	0,00%	4,72%
CALABRIA	0,00%	13,25%	4,18%
CAMPANIA	13,87%	0,00%	9,49%
FRIULI GIULIA V.	6,75%	0,00%	4,62%
LAZIO	7,81%	0,00%	5,34%
LOMBARDIA	4,55%	0,00%	3,12%
MARCHE	7,35%	0,00%	5,03%
MOLISE	2,98%	0,00%	2,04%
PIEMONTE	25,38%	0,00%	17,37%
PUGLIA	9,88%	0,00%	6,76%
SARDEGNA	-	86,80%	27,40%
SICILIA	6,76%	0,00%	4,53%
TOSCANA	4,67%	0,00%	3,19%

100,00%	100,00%	100,00%
---------	---------	---------

I numeri della tabella sopra riportata sono al momento impietosi per l'Italia ma bisogna ricordare che:

- il turismo ferroviario nel Regno Unito è, forzatamente, partito alla fine degli anni 1980 dal taglio, sotto il governo della Primo Ministro Thatcher, di 9700 km di linee per lo più rurali e industriali. Di queste linee alcune, per 900 km, sono state poi riaperte come private e gestite, ancora oggi, da associazioni di volontari ed ex ferrovieri raggiungendo i numeri importanti di turisti trasportati riportati nella tabella. Il modello turistico applicato (le ferrovie sono state inventate dagli inglesi) è effettuato quasi esclusivamente con vagoni trainati da locomotive a vapore;
- il turismo ferroviario francese, anch'esso basato su un patrimonio di linee conseguente al taglio di linee rurali e di montagna, è partito agli inizi degli anni 1990, con un modello eterogeneo servizi sotto fotografato con i numeri raggiunti nel 2014.

FRANCIA (2014)		
Forma di turismo	Turisti	%
Alpino pirenaiche	1.000.000	28,57%
Storiche	1.500.000	42,86%
Treno + Velorail	300.000	8,57%
Velorail	700.000	20,00%
Totali	3.500.000	100,00%

Lo studio dei modelli di turismo ferroviario di maggior successo ha portato il legislatore a seguire l'indirizzo francese, italianizzandolo, senza sapere che la migliore occasione di applicazione di questa legge sarebbe stata la Sardegna proprio per le caratteristiche tecniche ed ambientali offerte dalle sue linee.

I cambiamenti apportati dalla scrittura della legge n. 128 del 2017, possono essere schematizzati con il quadro di mutazione dei compiti e delle responsabilità sotto riportato.

RIVOLUZIONE APPORTATA DALLA LEGGE N. 128 DEL 2017

	Ante L. 128/2017	Post L. 128/2017 e 71/2019
Finalità - Forme di turismo	CONTEMPLATIVO	CONTEMPLATIVO ATTIVO
Gestione Infrastrutture	CONCESSIONARIO	CONCESSIONARIO CULTURA
Valutazioni e strategie	TRASPORTI	TURISMO AMBIENTE
Gestione commerciale	GESTORE	AFFIDAMENTO TERRITORI IMPRESE FERROVIARIE
Servizio di trasporto	GESTORE	GESTORE MUSEI e ASSOCIAZIONI

Nella terza colonna vengono evidenziate le innovazioni introdotte la dalla legge n. 128 del 2017 rispetto alle permanenze che si limitano alla gestione dell'infrastruttura e al servizio non più esclusivo di trasporto turistico su treno.

Vantaggi attesi dall'applicazione della legge n. 128 del 2017 in Sardegna
La regionalizzazione della legge n. 128 del 2017 sulle ferrovie turistiche favorirà:

RAS

- l'avvio di un turismo destagionalizzato e pervasivo sull'interno dell'isola;
- l'esportazione in tutto il mondo di una nuova e attrattiva immagine della Sardegna;
- il riavvio di una importante economia per l'interno isola;
- l'instaurazione di un maggiore spirito di rete tra i comuni;
- la messa a valore del patrimonio immobiliare presente lungo ferrovia, oggi in uno stato di manutenzione incompatibile con il progetto Unesco già approvato dalla Regione nel 2010;

II TERRITORIO

- il rallentamento del trend di erosione sulla popolazione dell'interno;
- la creazione di nuove imprenditorialità locali;
- la collaborazione turistica tra i comuni confinanti sul tracciato della ferrovia;
- la restituzione a vita e profitto degli immobili abbandonati lungo il tracciato della ferrovia;
- la proponibilità di paesaggi altrimenti inaccessibili se non dai binari;
- l'arricchimento della proposta turistica del territorio con i servizi turistici ferroviari;

GLI OPERATORI

- la costituzione di reti tra gli imprenditori turistici del territorio;
- la formazione secondo disciplinari degli imprenditori turistici che operano sia a bordo dei treni che a terra;
- la creazione di una specializzazione ferroviaria per le guide turistiche;

CONCESSIONARIO/GESTORE

- la messa a disposizione per fini museali dei mezzi storici (locomotive, locomotori, littorine, vagoni e carri);
- la fruizione pubblica dell'archivio storico sulle ferrovie a scartamento ridotto;
- il ripristino di tratte ad alto valore turistico, disarmate nel passato, (Gairo-Osini, Tempio-Monti, ...), anche se destinabili a soli fini di turismo attivo esperenziale;

LA FONDAZIONE "TRENINO VERDE STORICO DELLA SARDEGNA"

- la gestione dell'affidamento commerciale delle tratte e dei servizi;
- la gestione, diretta o affidata, dei musei che verranno attivati sulla rete;
- il richiamo dei mezzi storici sardi dispersi in collezioni private;
- la generazione di disciplinari e regolamenti di esercizio dei servizi turistici;

PROPOSTA DI LEGGE

La presente proposta di legge regionale, considerate:

- la legge nazionale 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 legge nazionale 11 luglio 2019, n. 71 (Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128 in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche);
- il decreto interministeriale n. 146 del 17 maggio 2022, siglato dai Ministri delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, dell'economia e delle finanze, della cultura e del turismo, che ha definito le linee che costituiscono la rete nazionale delle ferrovie turistiche;
- la legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie), che, con l'articolo 138, ha istituito la fondazione "Trenino verde storico della Sardegna";
- la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione), che prevede per la Regione di poter legiferare in autonomia una disciplina regionale della rete ferroviaria turistica sarda, non interconnessa con la rete nazionale, con la sua peculiarità tecnica dello scartamento ridotto, purché rispettosa dei principi fondamentali fissati dalla legge statale 9 agosto 2017, n. 128 e successive modifiche e integrazioni;

è composta da 13 articoli:

- L'articolo 1 riporta le finalità della norma che, in piena attuazione della legge nazionale intende salvaguardare e valorizzare oltre alle tratte ferroviarie sarde anche: a) le infrastrutture ferroviarie e le opere d'arte, il patrimonio immobiliare costituito dalle stazioni, le cantoniere, i musei, le officine, i depositi e i piazzali; c) tutto il patrimonio rotabile storico presente nei musei, nei depositi e nei piazzali e richiamare, per il possibile, i mezzi storici salvaguardati in collezioni private.
- L'articolo 2 identifica le quattro linee ferroviarie sarde riconosciute dalla legge come turistiche: Mandas, Seui, Arbatax, Isili, Laconi, Sorgono, Sassari, Tempio, Palau Marina e Macomer, Bosa, come già individuate della legge n. 128 del 2017 e successive modifiche e integrazioni, e dispone la facoltà che la Regione possa indicarne altre, in coerenza con le norme e gli strumenti di programmazione vigenti.
- L'articolo 3 definisce i rotabili storici, turistici e i ferrocicli, velocipedi/quadricicli ferroviari a propulsione muscolare o assistita, che, in possesso di specifici requisiti UNI, possono anch'essi muoversi sulle linee turistiche.
- L'articolo 4 si occupa di regolamentare la gestione dell'infrastruttura che la proprietaria Regione Sardegna può affidare in concessione.
- L'articolo 5 disciplina la gestione del processo di affidamento dei servizi turistici: a bordo e a terra, di trasporto turistico, di allestimento di spazi museali e delle attività commerciali connesse.
- L'articolo 6 pone in capo al gestore dell'infrastruttura il compito di fornire specifiche istruzioni tecniche e operative in linea con quanto disposto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), relativamente alla sicurezza della circolazione ferroviaria.
- L'articolo 7 consente ai rotabili storici e/o turistici, previa autorizzazione del gestore dell'infrastruttura regionale di trasporto pubblico, di poter circolare occasionalmente anche sulle tratte quali la Cagliari-Mandas e la Mandas-Isili.
- L'articolo 8 prevede la possibilità che i soggetti affidatari dei servizi turistici e delle attività commerciali connesse si possano avvalere della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato con specifiche competenze nei settori di riferimento.
- L'articolo 9 dispone che, al fine di creare proficue sinergie coi territori coinvolti, i soggetti richiedenti l'affidamento o già affidatari dei servizi turistici e delle attività commerciali connesse, si interfaccino con la fondazione "Trenino verde storico della Sardegna" per garantire la coerenza e l'integrazione delle proprie iniziative turistico-ricreative con le attività di promozione e valorizzazione del territorio, e nel contempo accettarne i disciplinari etico commerciali e le regole di gestione.
- L'articolo 10 stabilisce che i ferrocicli, purché in possesso dei requisiti tecnici definiti dalle specifiche norme UNI, possano circolare sulle ferrovie turistiche e sulle linee dismesse, con modalità definite dalla Regione o dal gestore dell'infrastruttura.

- L'articolo 11 prevede l'adozione di criteri attuativi da approvarsi con deliberazione della Giunta Regionale su proposta congiunta degli Assessori del turismo, artigianato e commercio e della pubblica Istruzione, beni culturali, informazione, spettacolo e sport, sentito il parere delle competenti commissioni consiliari.
- L'articolo 12 tratta delle disposizioni finanziarie.
- L'articolo 13 stabilisce i termini per l'entrata in vigore della norma.

TESTO DEL PROPONENTE

Art. 1

Finalità

1. La presente legge ha come finalità quella di esaltare le peculiarità turistiche dell'infrastruttura ferroviaria storica sarda, conosciuta nel mondo come "Trenino Verde della Sardegna" costituita da 438,7 km di vecchi tracciati ferrati che, grazie alle sue caratteristiche tecniche, rappresenta la rete ferroviaria turistica a scartamento ridotto più estesa d'Europa. I suoi tortuosi binari, che con rispetto attraversano luoghi ancora inviolati, altrimenti irraggiungibili, e ambienti di particolare pregio naturalistico, la renderanno un riferimento internazionale per lo sviluppo di un modello di turismo ferroviario lento, attivo ed esperienziale unico nel panorama delle ferrovie storiche europee.

2. L'attuazione normativa dell'obiettivo turistico di cui al comma 1 è resa possibile dalla piena applicazione della 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) e successive modifiche ed integrazioni, nonché dall'articolo 138 della legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie), con cui è stata istituita la Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna" che ha coinvolto tutti i comuni attraversati dalla ferrovia in una ulteriore salvaguardia e valorizzazione delle ferrovie turistiche sarde, includendovi:

- a) l'infrastruttura ferroviaria costituita da tracciati e rotaie, dalle opere d'arte e dagli impianti tecnologici di segnalamento e sicurezza;
- b) il patrimonio immobiliare costituito da stazioni e cantoniere con pertinenze, musei, officine, depositi e piazzali;
- c) il patrimonio di materiale rotabile storico presente nei musei, nei depositi e nei piazzali; e disciplinando l'avvio e lo sviluppo, sulle stesse tratte ferroviarie, della nuova forma di turismo attivo rinveniente dall'utilizzo dei ferrocicli.

Art. 2

Tratte ferroviarie turistiche

1. Per quanto concerne il territorio della Regione Sardegna, l'articolo 2, comma 2, della legge n. 128 del 2017 e, successivamente, il decreto interministeriale 7 maggio 2022, n. 146, hanno classificato come prime tratte ferroviarie sarde ad uso turistico le linee:

- a) Mandas, Seui, Arbatax;
- b) Isili, Laconi, Sorgono;
- c) Sassari, Tempio, Palau Marina;
- d) Macomer, Bosa;

tutte, costruite ed entrate in esercizio tra gli anni 1888 e 1932 e sottoposte alla disciplina di tutela prevista dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio).

2. In attuazione dell'articolo 2, comma 1, della legge n. 128 del 2017, la Regione ha facoltà di proporre l'individuazione e la classificazione di nuove linee ferroviarie come tratte a uso turistico, in coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale, approvato con delibera della Giunta regionale n. 36/7 del 5 settembre 2006 (L.R. n. 8 del 25.11.2004, articolo 1, comma 1. Approvazione del Piano Paesaggistico - Primo ambito omogeneo), in attuazione della legge regionale 25 novembre 2004, n. 8 (Norme urgenti di provvisoria salvaguardia per la pianificazione paesaggistica e la tutela del territorio regionale).

Art. 3

Rotabili storici, turistici e ferrocicli

1. Sono qualificati rotabili storici i mezzi ferroviari, motorizzati o trainati, non più utilizzati per il normale esercizio commerciale del trasporto pubblico locale di persone e merci, che abbiano compiuto il cinquantesimo anno dall'entrata in esercizio del primo esemplare o che, compiuto il venticinquesimo anno dall'entrata in servizio del primo esemplare - per particolari caratteristiche tecniche, estetiche e industriali - siano testimoni di significative evoluzioni nel campo del trasporto ferroviario nazionale.

2. Sono qualificati rotabili turistici i mezzi, storici o no, che hanno un utilizzo

esclusivamente turistico, tra l'altro carrozze panoramiche o scoperte.

3. Sono qualificati ferrocicli i velocipedi e quadricicli ferroviari, a propulsione muscolare o assistita che, destinati al trasporto di persone, anche a ridotta mobilità, di bagagli e merci o ad altri specifici utilizzi, possono muoversi, singolarmente o in formazione di convoglio, sulle linee turistiche.

4. L'iscrizione al registro di immatricolazione nazionale (RIN) dei rotabili storici e turistici avviene con l'osservanza delle indicazioni riportate nella legge n. 128 del 2017 e successive modificazioni. Il conseguimento dell'idoneità alla circolazione dei rotabili storici e turistici è subordinato al rispetto dei requisiti prescritti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF).

5. Salvo successive e superiori normative emesse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito alla creazione di un registro nazionale dei ferrocicli e di disposizioni sugli enti competenti per le attività di collaudo, omologazione e ispezione, ciascun ferrociclo messo in circolazione deve essere contraddistinto da una matricola industriale univoca riportata su telaio e non rimovibile come disposto dalla norma dell'Ente nazionale italiano di unificazione UNI 11685 del 2017 "Ferrociclo - Requisiti tecnici e costruttivi" nell'articolo 4.8.8. "Marcatura".

Art. 4

Gestione dell'infrastruttura

1. La Regione, proprietaria dell'infrastruttura ferroviaria, può affidare in concessione il servizio di gestione dell'infrastruttura di trasporto comprese le linee ferrate, le opere d'arte e le tecnologie funzionali alla gestione della sicurezza.

2. La Regione, proprietaria del patrimonio immobiliare ferroviario costituito da: stazioni, cantoniere, officine, depositi, piazzali e musei, può affidare la gestione purché la destinazione d'uso sia quella turistica definita nell'articolo 5 relativo agli affidamenti dei servizi turistici. Gli affidatari degli immobili, in particolare delle stazioni, devono rendere disponibili spazi riservati all'uso del personale viaggiante incaricato del servizio di trasporto turistico di

cui all'articolo 5, comma 3, punti a), b) e c), o al deposito di materiali di manutenzione d'urgenza sulle linee.

3. La società concessionaria del servizio di gestione di cui al comma 1, è responsabile del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture.

4. 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 delle risorse a ciò destinate dalla Regione.

5. Nel caso di linee o tratte concesse in affidamento, ai sensi dell'articolo 5 per i servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse, le tariffe da corrispondere al gestore dell'infrastruttura per l'utilizzo delle stesse sono approvate, su proposta del concessionario dell'infrastruttura medesima, con provvedimento della Regione.

Art. 5

Gestione dei servizi turistici e delle attività commerciali connesse

1. I servizi turistici realizzabili sulla rete ferroviaria sarda si classificano in:

- a) turismo contemplativo, effettuato ricorrendo all'uso di treni storici o turistici;
- b) turismo attivo ed esperienziale, effettuato ricorrendo all'uso di ferrocicli;
- c) servizi di intrattenimento e informazione, effettuati a bordo dei treni;
- d) servizi museali, di ospitalità, di assistenza, di ristorazione e commerciali in genere, esercitati presso gli immobili indicati all'articolo 1, comma 1, punto b).

2. Per l'affidamento dei servizi turistici di cui al comma 1, la Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna" rende nota, per conto della proprietaria Regione, la ricerca di soggetti gestori, ovvero comunica l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto della dichiarazione d'interesse ricevuta.

3. Il servizio di trasporto turistico sulle linee sarde classificate ai sensi dell'articolo 2, comma 1, è esercitato, come previsto dalle

leggi nazionali n. 128 del 2017 e 11 luglio 2019, n. 71 (Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche) da:

- a) imprese ferroviarie;
- b) soggetti che già esercitano servizi ferroviari sulle linee medesime;
- c) altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, posti sotto la responsabilità di quelli indicati ai punti a) o b).

4. I soggetti interessati a ottenere all'affidamento della gestione di uno o più servizi turistici, di cui al comma 1 e al comma 3, punto c), ne fanno domanda alla Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna" che opera per conto della Regione.

5. Nella domanda di affidamento il richiedente indica le tratte ferroviarie interessate, la tipologia dei rotabili che intende utilizzare, la frequenza delle corse, il soggetto che eserciterà il servizio di trasporto turistico, le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare a bordo, nonché gli immobili presso cui erogare i servizi di cui al comma 1, punto d).

6. Resta salva la facoltà della Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna", che opera per conto della Regione, di procedere ad affidamenti diretti per le attività connesse ai servizi turistici in favore degli enti del Terzo settore ai sensi del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117 (Codice del Terzo settore, a norma dell'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 6 giugno 2016, n. 106), degli enti di volontariato, delle organizzazioni non governative di cui alla legge 11 agosto 2014, n. 125 (Disciplina generale sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo), e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381 (Disciplina delle cooperative sociali).

Art. 6

Condizioni di sicurezza della circolazione

1. Per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle linee-tratte classificate come turistiche, il gestore dell'infrastruttura definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure com-

pensative e mitigative del rischio da adottare, e le individua nell'ambito di quelle indicate da ANSF, ovvero ne prevede altre equivalenti o migliorative.

Art. 7

Circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria regionale

1. Per svolgere il servizio di trasporto turistico sulle linee-tratte ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 1, i rotabili qualificati storici e turistici possono circolare anche su tratti dell'infrastruttura regionale a scartamento ridotto destinata al trasporto pubblico, come le tratte Cagliari, Mandas e Mandas, Isili, previa autorizzazione del gestore dell'infrastruttura.

2. Le misure di sicurezza che devono essere adottate per la circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria regionale vengono fissate da ANSF.

Art. 8

Convenzione con associazioni e organizzazione di volontariato

1. I soggetti affidatari dei servizi turistici e delle attività commerciali connesse di cui all'articolo 5 possono avvalersi, tramite apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato che abbiano specifiche esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale.

2. Le convenzioni possono prevedere la partecipazione delle associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati dai soggetti di cui all'articolo 5, comma 2, lettera a) e b).

Art. 9

Attività di promozione e valorizzazione del territorio

1. I soggetti affidatari dei servizi turistici e delle attività commerciali connesse di cui all'articolo 5 devono assicurare, tramite l'interlocuzione con la Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna", l'integrazione

delle proprie iniziative turistico-ricreative 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 dalla norma UNI 11685 del 2017, e successive modificazioni e integrazioni, è consentita sulle ferrovie turistiche della Sardegna e sulle linee regionali dismesse o sospese dal normale servizio di trasporto pubblico, con modalità definite dalla Regione o dal gestore dell'infrastruttura, evitando comunque ogni forma di contemporaneità con la circolazione dei treni.

2. Considerato che i ferrocicli sono dei quadricicli destinati a viaggiare esclusivamente su binari e, quindi, su superfici non pavimentate, e che l'alimentazione elettrica della pedalata assistita viene interrotta se i turisti smettono di pedalare, o progressivamente interrotta prima che la velocità raggiunga i 25 chilometri orari, i ferrocicli non devono rispondere, ai sensi dell'articolo 2 del Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, ai vincoli di omologazione dallo stesso imposti, ma unicamente alla autocertificazione emessa dal costruttore che ne assicura la conformità della produzione nel rispetto della sola norma UNI 11685 del 2017 Ferrocicli – requisiti tecnici e costruttivi

Art. 11

Criteri attuativi

1. I criteri attuativi della presente legge sono approvati con deliberazione della Giunta regionale su proposta congiunta dell'Assessore regionale del turismo, artigianato e commercio, dell'Assessore regionale della difesa dell'ambiente, dell'Assessore regionale della pubblica istruzione, beni culturali, informazione, spettacolo e sport, sentito il parere delle competenti commissioni consiliari.

Art. 12

Disposizioni finanziarie

1. Per gli interventi previsti dalla presente legge, la dotazione finanziaria è assicurata nei limiti degli stanziamenti previsti con le leggi annuali e pluriennali del bilancio regionale, nell'ambito della missione 10 - programma 01 - titolo 1.

Art. 13

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna (BURAS).

F.to Li Gioi, Ciusa, Solinas Alessandro, Mandas, Serra, Matta