



*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

GABINETTO DEL MINISTRO

*Prot. 1-6652*

6 LUG 2017

Roma,

Alla Presidenza del Consiglio dei  
Ministri  
- Dipartimento per i rapporti con il  
Parlamento

E p.c. Al Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti  
- Ufficio legislativo

Al Ministero dei Beni e delle  
Attività Culturali e del Turismo  
- Ufficio legislativo

Al Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare  
- Ufficio legislativo

All'Ufficio del Coordinamento  
Legislativo

Al Dipartimento della Ragioneria  
generale dello Stato

LORO SEDI


**OGGETTO: AS 2670. "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". Verifica rt e trasferimento alla sede deliberante.**

Con riferimento al provvedimento in oggetto si trasmette, per il seguito di competenza, la nuova versione della relazione tecnica di passaggio, positivamente verificata dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato con la nota che si allega.

Conseguentemente, si esprime per quanto di competenza parere di nulla osta al trasferimento alla sede deliberante del provvedimento in oggetto.

IL VICE CAPO DI GABINETTO

15830



*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO  
ISPettorato Generale per OLI Affari Economici  
UFFICIO VII

5 LUG. 2017

Prot. n. 138892/2017  
Rif. Prot. Entrata n. 137829/2017  
Risp. a nota n. 25491 del 26 giugno 2017

Al Ufficio legislativo Economia

E p. c.  
All' Ufficio del Coordinamento Legislativo

Ufficio legislativo Finanze

SEDE

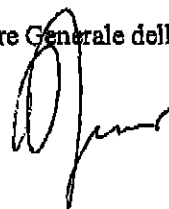
OGGETTO: A.S. 2670 - Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico – Relazione tecnica – Assenso sede deliberante.

Si fa riferimento alla nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicata a margine con la quale si trasmette la nuova relazione tecnica al disegno di legge indicato in oggetto per l'assenso in sede deliberante presso la VIII Commissione del Senato della Repubblica

In proposito, atteso che la relazione tecnica è stata modificata all'articolo 2, commi 2, 3 e 5, secondo la riformulazione proposta da questo Dipartimento con nota n.131583 del 23 giugno 2017, si rappresenta di non avere ulteriori osservazioni da formulare e si restituisce detta relazione positivamente verificata.

Si fa presente, altresì, che non si rinvencono ragioni ostative al trasferimento in sede deliberante del disegno di legge in oggetto.

Il Ragioniere Generale dello Stato



Prot: RGS 0137829/2017

**RELAZIONE TECNICA**

A.S. 2670 - 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 proposta di legge, di iniziativa parlamentare, reca norme per la salvaguardia e la valorizzazione delle linee ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono le infrastrutture ferroviarie e i mezzi rotabili abilitati a percorrerle.

Si esaminano, di seguito, le disposizioni che presentano profili rilevanti di carattere tecnico e finanziario.

- Articolo 2, commi 2, 3 e 5:

non si rilevano effetti finanziari negativi in quanto l'eventuale riattivazione all'esercizio di una linea potrà essere garantita con le risorse previste a legislazione vigente, sia in conto esercizio che in conto investimenti, nell'ambito dei contratti di programma con il gestore dell'infrastruttura ovvero con risorse regionali. Ciò è specificamente previsto all'articolo 2, comma 3, laddove, dopo la prima individuazione di un elenco di 18 linee di interesse turistico, si precisa che l'uso di tali tratte ferroviarie potrà avvenire a condizione che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore, ovvero nell'ambito delle specifiche risorse regionali. Il comma 5 conferma che l'utilizzo e la valorizzazione delle infrastrutture e delle attività per le finalità della norma stessa – che dovranno essere assicurati con le modalità di cui al comma 3 – saranno garantite senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

- Articolo 4, comma 2:

gli interventi di ripristino delle tratte ferroviarie saranno realizzabili se finanziati nell'ambito del Contratto di programma tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna Regione all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza.

- Articolo 4, comma 3:

le tariffe da corrispondere al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per l'utilizzo delle tratte sono approvate con decreto del MEF di concerto con il MIT. Nel caso di infrastruttura regionale, le tariffe sono approvate dalla Regione.

- Articolo 5, comma 6:

non si rilevano effetti finanziari negativi in quanto il MIT attua già alcune attività, quali la pubblicazione sul sito internet dell'elenco delle linee dismesse dall'esercizio, con le risorse attualmente disponibili. Anche le ulteriori attività derivanti dalla norma, quali quelle indicate dal comma 6, riguardano procedure rientranti nell'ambito delle attività istituzionali delle Amministrazioni coinvolte. In particolare, nelle competenze della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIT sono già presenti le professionalità per l'attuazione dei processi di cui all'articolo 5, comma 6.

Prot. RGS 0137829/2017:  
**Articolo 11:**

stabilisce che le Amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni contenute nella proposta normativa nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In particolare, per i profili finanziari si segnala quanto segue.

- L'articolo 3 prevede che una sezione nell'ambito del Registro di immatricolazione nazionale sia dedicata ai rotabili storici e turistici. Detta previsione non comporta oneri a carico della finanza pubblica essendo l'iscrizione posta carico dei richiedenti, la cui tariffa viene stabilita con decreto MIT in misura tale da consentire l'integrale copertura dei costi.

- L'articolo 4 dispone che i beni dei compendi ferroviari utilizzati a scopi ferroviari e turistici secondo le disposizioni della proposta normativa, restino nella disponibilità dei proprietari/concessionari che sono responsabili della loro manutenzione e sicurezza. L'articolo dispone, inoltre, che gli interventi di ripristino di tratte ferroviarie siano realizzabili solo se finanziati a carico del Contratto di Programma con RFI (nel caso dell'infrastruttura nazionale), ovvero di risorse regionali (nel caso di infrastrutture di competenza regionale).

- L'articolo 11 reca apposita clausola di invarianza finanziaria in base alla quale per l'attuazione delle disposizioni della proposta normativa si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si precisa che, allo stato attuale, le linee ferroviarie **dismesse** dall'esercizio, non comportano più oneri a carico dello Stato, in quanto rientrano nell'ambito del patrimonio del gestore e non sono più gravate da oneri di servizio pubblico, né da finanziamenti a carico del Contratto di programma-parte investimenti.

Per quanto attiene alle linee **sospese** dall'esercizio, il peso per la finanza pubblica è minore rispetto alle linee in esercizio, in quanto per il gestore si riducono gli oneri di manutenzione, che risultano, comunque, già a carico delle risorse stanziato attraverso il Contratto di programma-parte servizi.

Peraltro, nell'ambito delle risorse già previste per il finanziamento degli oneri di cui al Contratto di programma – parte servizi, eventuali oneri manutentivi aggiuntivi derivanti dalla re-immissione in esercizio delle tratte ferroviarie, essendo i relativi interventi necessariamente previsti nel Contratto di programma – parte investimenti ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del provvedimento in esame, troveranno copertura attraverso l'efficientamento dei processi attuati dal gestore, come previsto dalla stesso schema di Contratto di programma – parte servizi.

Per quanto concerne l'incremento delle entrate, non appare possibile in tale momento effettuare delle previsioni, in quanto le maggiori entrate sono correlate a eventi non specificamente prevedibili, anche se nel panorama ferroviario italiano sono già

Procedura 00130829/10  
Presistenzi ottimizà analoghe a quelle che potrebbero sorgere dall'applicazione della legge. Il potenziale di crescita per il nostro Paese apparirebbe importante, come dimostra un'analisi comparata con la Gran Bretagna effettuata dalla Fondazione FS.

Da ciò risulta che sugli 800 km di tratte italiane gestite da società collegate o controllate dalla società Ferrovie dello Stato Italiane si calcola un introito stimato intorno ai 2.000.000 di €, con un incremento annuo del 60%. Corrispondentemente, sugli 850 km del Regno Unito si registrano 7,7 milioni di visitatori per un fatturato diretto di 139 milioni di € ed uno indiretto di 350 milioni di €, oltre 2000 dipendenti e quasi 20.000 volontari coinvolti.

### MODALITA' DI COPERTURE UTILIZZATE

Dal provvedimento non derivano oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni contenute nella proposta normativa nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

5 LUG. 2017

su