



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Sezione di Palermo - Sezione di Cagliari

WEBINAR 18 dicembre 2020

FERROVIE TURISTICHE

**IL PANORAMA EUROPEO E ITALIANO DEL
TURISMO FERROVIARIO**

ALBERTO SGARBI

Presidente FIFTM Federazione Italiana delle Ferrovie
Turistiche e Museali



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



LA FIFTM Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali

La **FIFTM**, fondata nel 1995 da 5 importanti associazioni (fra cui il Museo Ferroviario Piemontese), si ispira agli analoghi modelli federativi degli stati Europei in cui le realtà associative, già a partire dagli anni '50 e '60, sono state **ISPIRATRICI E PROTAGONISTE** del recupero di ferrovie ordinarie in cui era cessato l'esercizio ordinario per trasformarle in infrastrutture espressamente dedicate al turismo, con forti legami territoriali.

In Italia la **FIFTM** lavora per dare rappresentanza e valore al lavoro e all'impegno delle associazioni che si occupano di cultura ferroviaria, treni storici e ferrovie turistiche, anche se per queste ultime si tratta solo di un livello concettuale/culturale ma non operativo. Nel corso degli anni ha dimostrato di contribuire efficacemente alla costruzione del concetto di ferrovia turistica nel nostro paese ed è citata nella **Legge 128/2017**.

FIFTM ha rapporti di collaborazione con **ANSF, MIT, MIBACT, RFI, UNI FONDAZIONE FS** e ha partecipato a tutti i tavoli di lavoro su rotabili storici e ferrovie turistiche. Ha contribuito alla stesura delle Norme **UNI 11180** (Ferrovie Turistiche) del 2006 e **11685** (Ferrocicli) del 2017.

FIFTM è socio fondatore di **A.Mo.Do.** Alleanza per la Mobilità Dolce ed è associata ad **ASI** (Automotoclub Storico Italiano)



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



LA FIFTM Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali

FIFTM aderisce, ricoprendo un ruolo di rilievo all'interno del Consiglio, alla **Federazione Europea dei Musei e del Turismo ferroviario FEDECRAIL**, creata nel 1994 dalle Federazioni nazionali dei maggiori paesi europei nella convinzione che solo con una forte rappresentanza unitaria si potevano affrontare le sfide future del settore.

Fedecrail dialoga col **Parlamento Europeo** e ha un posto di diritto presso **l'Agenzia europea delle sicurezza ferroviaria ERA**.

Attualmente in Fedecrail sono rappresentati **26** stati, **46** membri collettivi (Federazioni nazionali e altri soggetti) in **rappresentanza di 650 esercenti di ferrovie turistiche**.



EUROPEAN FEDERATION
OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen



LOGHI DELLE 33 ASSOCIAZIONI ADERENTI A FIFTM NEL 2020



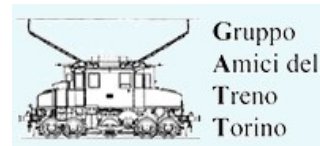
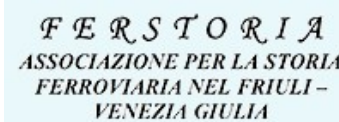
ASSOCIAZIONE
MUSEO-STAZIONE
TRIESTE CAMPO MARZIO



ADRIAVAPORE



Associazione Treni Storici Emilia Romagna



ASSOCIAZIONE TRENI STORICI
LIGURIA



AMICI SUZZARA-FERRARA



Associazione
Terra Tua
Natura e Spirito
in Etruria e nel Mondo



COSA SONO LE FERROVIE TURISTICHE

Nella sua accezione più comune, la ferrovia turistica è una tratta sulla quale non si svolge più il servizio ordinario di trasporti di passeggeri e merci e che viene destinata a uno specifico esercizio di tipo turistico, di solito (ma non esclusivamente) con l'impiego di materiale rotabile storico, o d'epoca, e un corpo normativo calibrato per le particolarità di tale esercizio, limitato per velocità, masse, composizioni e numero di treni.

Esistono però anche ferrovie che sono nate con specifica vocazione turistica, come molte ferrovie alpine di Francia, Svizzera e Austria che sono gestite da imprese ferroviarie e hanno una struttura tecnico-amministrativa esclusivamente professionale.

È quindi opportuno fare una distinzione fra le ferrovie turistiche «contemplative», cioè gestite da imprese con forte apporto di volontariato e in stretta connessione col territorio, e quelle «professionali», che sono gestite con logiche e strutture analoghe alle normali imprese ferroviarie.

Nel 1951, in Regno Unito, la prima ferrovia secondaria abbandonata viene salvata e reimpiegata a scopo turistico

La felice intuizione dei «pionieri» delle ferrovie turistiche derivate da linee su cui non era più conveniente mantenere l'esercizio ordinario, è stata quella di trasformare questi **LIMITI** in altrettanti **VANTAGGI** dal punto di vista del turismo e della cultura.

Quindi:

- **RISCOPERTA** dello spostarsi lentamente, e in modalità collettiva, che permette di recuperare gli aspetti umani e ambientali legati all'esperienza del viaggio;
- **VALORIZZAZIONE** delle zone rurali, scarsamente antropizzate e a spiccata vocazione naturalistica;
- **SALVAGUARDIA** di un patrimonio culturale di infrastrutture, linee, tracciati, opere d'arte ecc..;
- **RECUPERO E RIUTILIZZO** di rotabili ferroviari storici per uso turistico, facendo del viaggio stesso un'esperienza.

Ferrovia turistica «professionale» Train du Montanvers à la Mer de Glace a Chamonix



Treno storico di una ferrovia turistica tedesca in attività da 40 anni



Seit über 40 Jahren ist der HESSENCOURRIER bereits im historischen Zugverkehr unterwegs (da oltre 40 anni Hessecourrier fa viaggiare treni storici)

Mappa di una ferrovia turistica tedesca, dove si nota l'attenzione per il territorio per un'offerta turistica globale, con percorsi integrati ciclabili e pedonali, (in viola i sentieri, in verde le piste ciclabili, in rosso la ferrovia).



La ferrovia turistica francese del "Vivarais", in esercizio dagli anni '70 e con oltre 100.000 viaggiatori annui





European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

Dal 1994 esiste la Federazione Europea delle ferrovie turistiche FEDECRAIL che raccoglie circa 650 soggetti che gestiscono ferrovie turistiche in Europa. Nella tabella sono indicati i numeri che maggiormente caratterizzano il settore

	REGNO UNITO	GERMANIA	FRANCIA
PRIMA FERROVIA PRESERVATA	1951	1966	1952
VISITATORI ANNO	7,9 M	4,6 M	3,2 M
FATTURATO ANNUO	87 M EURO	49 M EURO	29 M EURO
DIPENDENTI	1600	900	800
VOLONTARI	14700	5400	3100
TOT. KM GESTITI	800 KM	1400 KM	1200 KM

Le ferrovie turistiche in Italia nascono decenni dopo quelle europee perché mancava la cultura necessaria.

Infatti, molte delle più belle linee ferroviarie italiane (**Val Gardena, Val di Fiemme, Calalzo-Dobbiaco Spoleto-Norcia, ecc..**) sono state soppresse negli anni '60 con incredibile insipienza.

Alla fine degli anni '80, l'associazione amatoriale (FTI), sulla base delle esperienze estere, propone il reimpiego turistico di due linee da poco dismesse e in buone condizioni generali: la **Palazzolo-Paratico sul lago d'Iseo e la Asciano-Monte Antico**, nelle crete senesi. Gli Enti Locali, e alcuni dirigenti delle Ferrovie dello Stato, convergono sulla proposta, segno che la mentalità stava cambiando, avviando la prima esperienza di "Ferrovie Turistiche" anche in Italia.



TrenoBLU[®]
TRENI TURISTICI PER IL LAGO D'ISEO
...un treno d'emozioni



TRENO NATURA[®]

La prima ferrovia turistica italiana “ ISTITUZIONALE ” : IL TRENINO VERDE



Riguardo la fase iniziale delle ferrovie turistiche italiane, molto significativo è il caso della rete a scartamento ridotto della Sardegna, dove dal 1988 si è iniziato a effettuare treni turistici sulla parte meno utilizzata come TPL con l’iniziativa chiamata «TRENINO VERDE», col sostegno dell’ESIT. In questo modo, quando nel 1997 si è verificata la sospensione del servizio di gran parte della rete interna, allora in capo a FdS (ben 437 km), la funzione turistica era già consolidata e ciò ha scongiurato tagli e soppressioni delle linee interessate a tale servizio.



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



Alle origini delle ferrovie turistiche italiane: il contesto sociale

L'impiego del treno come vettore turistico su linee secondarie della cosiddetta Italia minore nasce negli anni '70 con le escursioni organizzate dalle grandi associazioni amatoriali di quei tempi, come FIMF, AFI, GRAF.

Questa attività è stata raccolta e ampliata dal mondo associativo italiano che, nei 25 anni che vanno dal 1988 al 2013, organizzano, con le sole loro forze, decine e decine di treni storici e turistici in tutta Italia.

In questo trovando sponda presso le FS (poi Trenitalia), prima a livello locale e in modo occasionale ed estemporaneo, poi via via in modo più strutturato, con la creazione del CERS Coordinamento Esercizio Rotabili Storici, poi MERS, antesignani di Fondazione FS.

Anche nel variegato mondo delle ferrovie in concessione si sviluppano iniziative di treni turistici, in aziende come Ferrovie Nord Milano, SATTI/GTT Torino, col Museo Ferroviario Piemontese, ACT Reggio Emilia, LFI Arezzo, Sangritana, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie della Calabria, Ferrovia Circumetnea.

Nel frattempo anche la politica si accorge dell'esistenza di questo settore e della necessità della sua sistemazione organica. Il primo progetto di legge che riguarda le ferrovie turistiche è a cura dell'On. Anna Donati nel 2006, cui seguiranno quelli della Sen. Cantini, dell'On. Famiglietti e dell'On. Iacono, poi culminato nella legge 128/2017.

Alle origini delle ferrovie turistiche italiane: il contesto tecnico

Inizialmente i treni turistici non erano fatti con materiale rotabile “storico” ma con veicoli datati, molti dei quali non più in servizio regolare, ma ancora soggetti alle normali regole ferroviarie di quei tempi.

Nel corso del tempo, l’evoluzione tecnica e normativa rendeva sempre più difficoltoso l’impegno di rotabili “storici” e per questo si sono costituiti numerosi tavoli di lavoro con i soggetti coinvolti.

In un primo tempo Cesifer, RFI, Trenitalia e USTIF, a cui sono subentrati ANSF, MIT, ASSTRA, rimanendo sempre presenti RFI e Trenitalia.

Anche l’UNI ha preso atto dell’esistenza delle ferrovie turistiche e storiche già a partire dai primi anni 2000, fino all’emanazione della Norma UNI 11180 del 2006, che tratta proprio delle ferrovie turistiche.

Queste brevi note servono per capire la gestazione di un percorso di presa di coscienza del fenomeno delle ferrovie turistiche e dei treni storici, il cui percorso è ancora in evoluzione, con l’indispensabile coordinamento del MIT, che sta operando in modo convinto ed efficace per portare avanti i percorsi iniziati.

LEGGE 9 agosto 2017, n. 128.

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

LEGGE 11 luglio 2019, n. 71.

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

Le leggi 128/2017 e 71/2019 sono il punto di riferimento per il riconoscimento legislativo e normativo del concetto di ferrovia turistica e dei treni turistici effettuati con materiale rotabile d'epoca, anche su linee aperte all'esercizio. Realtà già presenti e attive fin dagli anni '90, in varie parti d'Italia, ma senza uno specifico inquadramento.

Grazie a queste due leggi è iniziato un percorso condiviso per definire contenuti e decreti attuativi al fine di realizzare concretamente quanto in esse contenuto.

Gli attori in campo sono diversi, in rappresentanza dei tanti soggetti coinvolti nella complessa definizione dei vari aspetti: ANSF, MIT, MIBACT, GRUPPO FS (Fondazione FS, RFI, Trenitalia), ASSTRA (altri GI e IF, come FNM, ARST, FdC ecc..) FIFTM e AMODO (associazioni di cultura ferroviaria e mobilità dolce).

Attualmente il soggetto che in Italia sta maggiormente operando per lo sviluppo delle ferrovie turistiche è la **FONDAZIONE FS**, organismo nato in seno al gruppo FS, che ha come scopo la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico aziendale. I viaggiatori dei treni storici e turistici gestiti da Fondazione, all'interno del progetto **“Binari senza tempo”** sono passati, in soli cinque anni (2014-2019) da circa 30.000 a 140.000 all'anno, dimostrando quanto sia grande il potenziale di questo tipo di turismo.



**DAL CENTRO DI NAPOLI ALLA REGGIA DI CASERTA
VIAGGIANDO A BORDO DI UN TRENO STORICO**

andata treno 96119	ritorno treno 96121	
↓ 10.00 part.	↑ 18.05 arr.	Napoli Centrale
↓ 11.00 arr.	↑ 17.05 part.	Caserta

€18 adulto €9 ragazzo

Il titolo di viaggio del "Reggia Express" include:

- ✓ **corsa di andata e ritorno in treno d'epoca** su carrozze "Centoporte" e "Corbellini"
- ✓ **visita della Reggia di Caserta** ingresso prioritario e tour libero degli Appartamenti e del Parco

Tariffe e condizioni
tariffa ragazzo 6-18 anni non compiuti;
gratuito 0-4 anni non compiuti, accompagnati da almeno un adulto pagante e senza garanzia di posto a sedere;
corsa di andata o ritorno al 50% delle tariffe indicate senza diritto di ingresso gratuito alla Reggia di Caserta.

"REGGIA EXPRESS"
NAPOLI-CASERTA
DOMENICA 9 LUGLIO 2017




Biglietti in vendita attraverso tutti i canali Trenitalia:

www.trenitalia.com • app Trenitalia • biglietterie e self service di stazione • agenzie di viaggio abilitate

per informazioni ☎ 06.44105766 ✉ prenotazioni@fondazionefs.it 🌐 www.fondazionefs.it 📘 FondazioneFsItaliane



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



Ferrovie turistiche italiane: il contesto attuale e uno sguardo in prospettiva

Se guardiamo al passato, non si può che essere contenti di quanto realizzato fino ad ora: un sistema che ha trovato un suo riconoscimento a livello politico e amministrativo e, con maggiore fatica, normativo.

Un organismo come Fondazione FS, dinamico, ben diretto e orientato, tanto da avere un parco rotabili storici fra i più numerosi e meglio conservati d'Europa.

Altre amministrazioni ferroviarie che, pur con diverse situazioni aziendali, in qualche modo sono presenti nella partita.

Un mondo associativo di cultura ferroviaria in crescita e motivato, che vede al FIFTM come riferimento del settore con 33 associazioni federate ad oggi, tenendo conto che nel 1995, alla data di fondazione, essa ne contava solo 5.

Oltre a queste ve ne sono almeno altre 10/12 di minori dimensioni ma comunque attive nel campo della cultura ferroviaria.

Ferrovie turistiche italiane: il contesto attuale e uno sguardo in prospettiva

Se la situazione attuale è, nel complesso soddisfacente, rimangono tanti aspetti da analizzare per capire le possibili evoluzioni future.

1) Il primo è che le ferrovie turistiche non esistono compiutamente dal punto di vista normativo, in particolare come categoria specifica da creare a cura dei vari GI, necessaria per calibrare le necessità manutentive e di esercizio.

2) L'impostazione del contesto normativo, che poteva prendere due strade: quella delle norme dedicate e studiate "ad hoc", oppure quella delle norme comuni, con elementi di "mitigazione", in considerazione del particolare tipo di esercizio. Per vari motivi che sarebbe lungo elencare si è scelta la seconda strada che però si sta rivelando irta di difficoltà e lo sarà sempre di più in futuro, perché il contesto normativo si evolve e si allontana sempre più dai contesti che possiamo definire "speciali" (veicoli storici, veicoli particolari, sistemi di esercizio non più in uso ecc..).

3) In conseguenza di questa scelta è giocoforza che l'esercizio di ferrovie turistiche sia svolto a cura di IF che nulla hanno di diverso da quelle che gestiscono i treni AV, oppure da altri Gestori di TPL che, essendo focalizzati in altri ambiti, ritagliano con fatica gli spazi per queste attività.

I diritti del “nonno”
Ovvero come non farsi
travolgere dall’evoluzione
delle normative

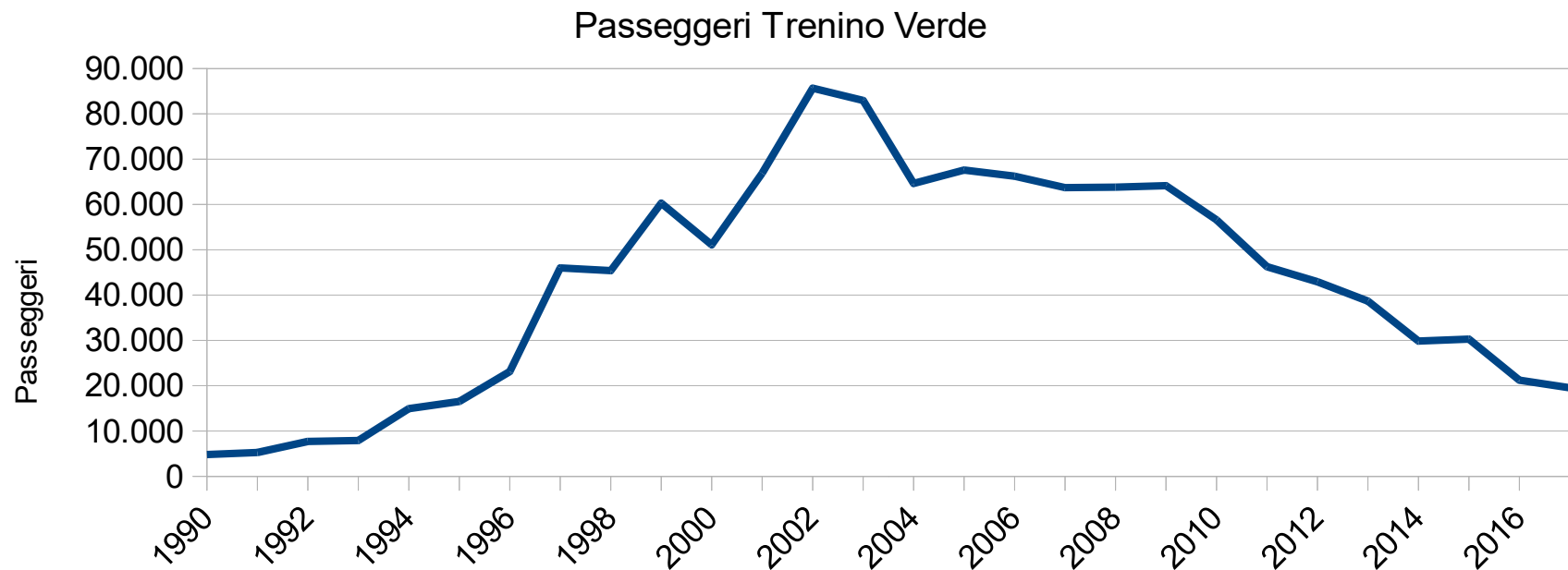


Questi respingenti, un
giorno saranno dichiarati
fuori legge/norma??? E il
nostro treno finirà in.....



Quello che funzionava in passato non è detto che lo farà anche in futuro...

E non si tratta di un calo della domanda...



Fonte dati: ARST



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Conferenza CIFI 18 dicembre 2020



Ferrovie turistiche italiane: il contesto attuale e uno sguardo in prospettiva

Se osserviamo le ferrovie turistiche estere in attività da decine di anni, non possiamo fare a meno di notare che la partecipazione degli Enti Locali del territorio e del mondo associativo sono realtà consolidate e normate e permettono una gestione economicamente sostenibile di queste attività.

Crediamo che nel medio termine sia necessario trovare la strada per fare queste cose anche da noi, cercando modi adatti al nostro contesto, per creare realtà imprenditoriali pensate specificamente per un esercizio ferroviario di gran lunga più semplice e con caratteristiche significativamente ridotte rispetto a quello ordinario, in termini di velocità, masse, composizioni, numero di convogli in circolazione ecc..

Nelle more di futuri cambiamenti è indispensabile che le ferrovie turistiche vengano sostenute con una quota parte dei contratti di servizio che le Regioni stipulano con le IF o altri gestori che si occupano dei servizi di trasporto, poiché i benefici economici riversati sui territori sono tali da compensare le risorse pubbliche che è necessario investire.

Ferrovie turistiche: non solo treni

E quando una ferrovia è dichiarata turistica ma non ci possono passare i treni? Nessun problema: esistono i quadricicli su rotaia, conosciuti in tutta Europa come velorail o rail bike, il cui nome italianizzato è Ferrocicli.

Un settore tutt'altro che trascurabile e che genera in Europa centinaia di migliaia di turisti, con decine di linee dedicate e ricadute economiche consistenti.

In Italia, è del 2017 la norma UNI 11685 per la costruzione dei veicoli e si sta studiando come autorizzarne l'esercizio, anche se ancora non si è partiti nemmeno con una linea sperimentale, sperando di poterlo fare a breve.



Ferrovie turistiche: l'esempio della Francia.

Sétra

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

novembre 2012

Valorisation des lignes secondaires ferroviaires

Projets de trains touristiques, cyclo-draisines et voies vertes
Principales démarches à conduire



Il panorama legislativo e normativo francese ha una struttura molto simile a quella italiana.

Linea guida per la valorizzazione delle ferrovie secondarie, con progetti di treni turistici, ferrocicli e "vie verdi".

Soggetti coinvolti:

SETRA – Servizio studi sui trasporti, le vie di comunicazione e la loro pianificazione

STRMG - Servizio Tecnico degli Impianti di Risalita e dei Trasporti a via Guidata

Ministero dell' Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile e dell'Energia

Link utili:

[Chemins de fer touristiques \(et cyclo-draisines\) - Site internet du STRMTG \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

[Les guides d'application et techniques - Site internet du STRMTG \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

CONCLUSIONI

Ci pare di aver dimostrato che le ferrovie turistiche siano una bella opportunità per i territori e vadano nella direzione di uno stile vita più in sintonia con l'ambiente, con i luoghi e le culture locali, favorendo anche le relazioni umane.

Non si tratta quindi di semplice passione per i vecchi treni (che pure c'è, è innegabile) ma di qualcosa che è molto più ampio e articolato e che trova forza e ragione di essere all'interno delle associazioni che amano, allo stesso modo, i treni e i territori in cui esse operano e vivono.

L'obiettivo da perseguire con forza, attraverso le iniziative in corso, è quello di definire nel nostro sistema normativo una cosa che ancora è troppo vaga: la ferrovia turistica.

Fatto questo, il compito degli organismi operativi del MIT, dell'Ansf, di RFI (e altri Gestori Regionali di infrastruttura) è di tradurre rapidamente le idee e i concetti in procedure operative, al fine di dare il via a quello sviluppo economico legato alle ferrovie turistiche che tutti auspichiamo.