

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

TESTO UNIFICATO N. 52-133/A

Disposizioni per la gestione e la valorizzazione delle ferrovie
turistiche della Sardegna e disciplina degli organi
della Fondazione Trenino verde storico della Sardegna

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)

PROPOSTA DI LEGGE

N. 133

presentata dai Consiglieri regionali
CORRIAS - PIANO - FUNDONI - PILURZU - PISCEDDA - SPANO

il 12 settembre 2025

Disposizioni per la gestione e la valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna

RELAZIONE DELLA QUARTA COMMISSIONE GOVERNO DEL TERRITORIO, PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, EDILIZIA, TUTELA DELL'AMBIENTE, PARCHI E RISERVE NATURALI, DIFESA DEL SUOLO E DELLE COSTE, PIANIFICAZIONE PER LA GESTIONE E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI, RISORSE IDRICHE, POLITICHE ABITATIVE, LAVORI PUBBLICI, PORTI E AEROPORTI CIVILI, MOBILITÀ E TRASPORTI

composta dai Consiglieri

LI GIOI, Presidente e relatore - MULA, Vice Presidente - PORCU, Segretario - FLORIS, Segretario - MARRAS - MATTA - ORRÙ - PIANO - PINTUS - SAU

Relatore per l'Aula

On. Li Gioi

pervenuta il 4 dicembre 2025

L'obiettivo di questa legge è quello di riaccendere i riflettori su un tesoro unico al mondo. Il Trenino verde della Sardegna deve riavere il suo spazio esclusivo nel catalogo turistico della nostra terra, assieme a tutto quello che gli ruota attorno. Senza fare voli pindarici, ma semplicemente prendendone atto e iniziando a progettare con un'azione ponderata, ma decisa e coordinata, un nuovo corso che permetta di affiancare alle emozionanti gite sui binari a scartamento ridotto, la fruizione di incantevoli percorsi naturalistici e la degustazione delle nostre eccellenze enogastronomiche.

Questo è l'intento che ho voluto perseguire nel depositare, come primo firmatario, la proposta di legge sottoscritta da tutto il mio gruppo consiliare che ha trovato prezioso sostegno in quella presentata dall'Onorevole Corrias, che ringrazio e dal suo gruppo. Oggi presentiamo al giudizio dell'Aula un testo unificato forte, completo e ambizioso che ha trovato la sua linfa vitale nei suggerimenti pervenuti da tutti i portatori di interesse coinvolti, divenuti i veri protagonisti della valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna, che comprendono, all'interno dei dettami nazionali, anche i ferrocicli.

Il fulcro portante della legge è costituito dalla Fondazione che, rispetto alla vuota formulazione presente nella norma costitutiva del 2023, viene riempita di contenuti, divenendo il vero e proprio motore del Trenino verde, alimentato dalla presenza proattiva in Giunta dell'Assessorato regionale del turismo, artigianato e commercio, dell'Assessorato regionale dei trasporti e dell'Assessorato regionale degli enti locali, finanze e urbanistica e a quella tecnica dell'Azienda regionale sarda trasporti (Arst), incaricata del delicato compito della gestione. Nondimeno importante il ruolo nell'organo di quattro sindaci, espressione diretta dei territori ed elementi di garanzia delle istanze da essi provenienti.

La legge dà giusta e legittima voce in capitolo anche gli operatori del settore, profondi conoscitori delle dinamiche che lo caratterizzano, prevedendo che siano auditi preventivamente all'atto della presentazione delle proposte e dei programmi che l'Assemblea propone alla Giunta.

Proposte, programmi e idee di sviluppo che, lo abbiamo voluto sottolineare, devono essere sempre economicamente sostenibili.

La legge che stiamo andando ad approvare è frutto di un lavoro certosino portato avanti con determinazione al fine di rilanciare uno strumento turistico, il Trenino verde della Sardegna, che considero fondamentale per l'economia delle nostre zone interne, costituendo, una volta messo in condizioni di percorrere con serenità i binari che attraversano alcuni tra i paesaggi più suggestivi dell'isola, un supporto essenziale per sviluppare con decisione quel turismo esperienziale che trova nella nostra terra la destinazione naturale, combattendo al contempo lo spopolamento.

Ringrazio di cuore i funzionari degli uffici per il sostegno appassionato e professionale a quello che considero un nobile intento da perseguire con determinazione. Ringrazio altresì tutti i componenti della Quarta Commissione da me presieduta per una collaborazione sempre attenta e propositiva. Buon viaggio Trenino verde.

L'iter legislativo ha preso avvio in data 18 ottobre 2024 con l'assegnazione alla Quarta Commissione della proposta di legge n. 52, di cui il sottoscritto è primo firmatario, recante la regionalizzazione della 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).

Contestualmente, in data 12 settembre 2025, è stata assegnata alla Commissione la proposta di legge n. 133, avente oggetto analogo, a firma dell'Onorevole Corrias. Poiché entrambe le iniziative legislative condividevano l'obiettivo fondamentale di valorizzare la rete ferroviaria storica della Sardegna in attuazione della normativa nazionale, pur differenziandosi per il ruolo attribuito alla Fondazione "Trenino verde storico della Sardegna", la Commissione ha deliberato, nella seduta del 18 settembre 2025, di procedere all'esame congiunto dei provvedimenti, nominando una sottocommissione incaricata della redazione di un testo unificato.

La sottocommissione, oltre ad unificare i testi delle due proposte, ha disciplinato espressamente la governance della Fondazione, assumendo come base giuridica di partenza l'articolo 138 della legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 del (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie). Tale norma, pur avendo autorizzato la costituzione dell'ente e individuato al comma 5 i suoi organi essenziali, rimandava ad una successiva delibera di Giunta la definizione puntuale del suo funzionamento.

Il testo unificato interviene dunque per disciplinare puntualmente gli organi dalla Fondazione, già definiti all'interno dello Statuto, colmando le lacune operative della fase costitutiva. Attraverso l'inserimento del capo terzo, la sottocommissione ha scelto di elevare a rango di legge la disciplina di dettaglio degli organi, rendendo l'assetto statutario più solido ed efficace. Vengono pertanto definiti minuziosamente i poteri del Presidente, la composizione mista della Giunta esecutiva e il ruolo dell'Assemblea di partecipazione.

Il testo unificato elaborato dalla sottocommissione è stato adottato come testo base dalla commissione in data 21 ottobre 2025.

Al fine di perfezionare l'articolato, nella seduta del 29 ottobre si è proceduto ad un ciclo di audizioni che ha coinvolto i vertici degli Assessorati regionali competenti (Trasporti; Enti Locali; Turismo), la governance dell'ARST Spa, la presidenza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani - Sardegna (ANCI Sardegna) e una rappresentanza degli operatori turistici del settore.

Nella seduta del 13 novembre 2025, la commissione ha recepito le istanze emerse in fase di audizione, apportando al testo modifiche sostanziali che ne caratterizzano l'attuale stesura. Al termine dell'esame dell'articolato, l'approvazione finale è stata sospesa nelle more dell'acquisizione dei pareri di competenza della Terza e della Quinta commissione permanente.

Il cuore della riforma risiede nella nuova formulazione degli Articoli 6 e 7, che ridisegnano gli equilibri di potere e la filiera decisionale della Fondazione, trasformandola da ente a trazione regionale in un vero organismo di partecipazione condivisa.

L'Articolo 6 (Giunta esecutiva) rappresenta il motore operativo dell'ente. La sua importanza è strategica sotto tre profili: in primis, accanto alla componente regionale (rappresentata dai delegati di tre Assessorati chiave: Trasporti, Turismo ed Enti Locali) e a quella tecnica dell'ARST (il cui peso viene ridimensionato a un solo membro), entrano a pieno titolo i territori. Quattro sindaci, espressione diretta delle quattro tratte ferroviarie storiche garantendo che le istanze locali siano parte integrante dell'amministrazione. È importante sottolineare che la modifica della composizione della Giunta esecu-

tiva non ha alterato il rapporto fra i componenti di nomina regionale e quelli di nomina comunale. In secondo luogo, viene affidato alla Giunta il compito cruciale di tradurre gli indirizzi politici in azione amministrativa, approvando i bilanci e, soprattutto, selezionando i progetti da proporre alla Regione. Viene poi incardinato il principio di responsabilità finanziaria, imponendo alla Giunta l'obbligo di predisporre ed approvare esclusivamente progetti "economicamente sostenibili", fungendo così da primo filtro di garanzia per il bilancio regionale.

L'Articolo 7 (Assemblea di partecipazione) disciplina l'Assemblea, che riunisce tutti i comuni attraversati dalle quattro linee ferroviarie, assicurando che anche le realtà più piccole abbiano voce in capitolo e non siano escluse dalle dinamiche di sviluppo. Sebbene abbia funzioni prevalentemente consultive, l'Assemblea, oltre a designare i quattro sindaci che sederanno nella Giunta esecutiva e i quattro supplenti che possono partecipare alla Giunta senza diritto di voto, detiene un importante ruolo amministrativo: conferisce all'Assemblea la facoltà di formulare proposte su programmi e obiettivi, obbligando così l'organo esecutivo a confrontarsi costantemente con le reali necessità dei territori e degli operatori del settore. Di particolare rilievo appare l'istituzionalizzazione dell'interlocuzione con gli operatori di settore: la previsione di un obbligo di audizione preventiva vincola la definizione delle strategie alle effettive dinamiche di mercato.

Parallelamente, l'assetto teleologico della legge è stato consolidato elevando il contrasto allo spopolamento delle zone interne a finalità prioritaria (articolo 1), ridefinendo così il recupero della ferrovia storica quale strumento strategico di politica territoriale e non meramente culturale.

Di particolare rilievo è la ridefinizione della governance pianificatoria, la cui centralità transita dall'Assessorato regionale dei trasporti all'Assessorato regionale del turismo, artigianato e commercio. Tale avvicendamento non è meramente amministrativo, ma sancisce la definitiva evoluzione del Trenino Verde da semplice infrastruttura di trasporto a risorsa strategica per l'economia turistica regionale.

Una volta acquisiti i pareri delle Commissioni permanenti competenti e adeguato il testo recependo puntualmente le osservazioni formulate dalla Terza commissione, in data 27 novembre 2025 la Quarta commissione ha licenziato il provvedimento all'unanimità.

RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA

La Quarta Commissione permanente, nella seduta del 13 novembre 2025, ha approvato la seguente relazione tecnico finanziaria da allegare al testo unificato approvato nella stessa data.

La norma finanziaria di cui all'articolo 13 del testo unificato in esame prevede al comma 1 che "la Regione attua le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 nei limiti delle risorse finanziarie stanziare annualmente con legge di bilancio per tali finalità, ai sensi dell'articolo 38, comma 1, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42), e successive modifiche ed integrazioni". L'articolo 38 in parola infatti prevede, per quanto qui interessa, che nel caso in cui le leggi regionali non prevedano spese obbligatorie, esse possono rinviare le quantificazioni dell'onere annuo alla legge di bilancio.

Entrando nel merito delle singole previsioni recanti spese all'articolo 3, comma 3, si prevede che "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, anche di fonte comunitaria, a ciò destinate dalla Regione".

Tale previsione, che prevede possibili linee di intervento, non impone immediati oneri a carico della finanza regionale confermando che non si tratta di spese obbligatorie.

L'articolo 4, comma 1, prevede che "la Regione, sulla base delle proposte formulate dalla Fondazione, ha facoltà di predisporre, con le modalità previste nel comma 2, un piano annuale o pluriennale di interventi finanziati o cofinanziati dalla Regione per le finalità di valorizzazione e gestione di cui agli articoli 1 e 2, nel rispetto della sostenibilità economica degli interventi medesimi".

Nel succitato articolo la norma non autorizza in via immediata alcuna spesa, ma si limita a prospettare possibili azioni di sostegno.

Gli articoli 3 e 4, dunque, recano disposizioni programmatiche rinviando alle leggi annuali di bilancio non solo la quantificazione e la copertura finanziaria degli eventuali oneri, ma anche la stessa decisione di spesa. Quanto ivi previsto, quindi, troverà attuazione se e nella misura in cui il legislatore regionale deciderà di finanziare le spese di carattere facoltativo ivi contemplate.

Ad abundatiam, appare appena il caso di richiamare la sentenza n. 57 del 2023, con cui la Corte Costituzionale, nell'ambito dell'impugnazione, tra gli altri, dell'articolo 9 della legge della regione Sardegna n. 6 del 2022, ha affermato che, fermo restando l'obbligo imposto a carico del legislatore, anche quello regionale, di indicare esplicitamente il mezzo di copertura all'interno delle leggi istitutive di nuove spese, «occorre verificare se la legge abbia previsto immediati oneri a carico della finanza regionale o se si sia invece limitata a prevedere possibili e future linee di intervento». La Corte, nel dichiarare non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 9 di cui sopra, promossa, in riferimento all'articolo 81, terzo comma della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri, ha evidenziato che il succitato articolo rinviava espressamente all'articolo 38, comma 1, del decreto legislativo n. 118 del 2011, sul presupposto del carattere non obbligatorio delle spese concernenti gli eventuali contributi, subordinando ad una successiva valutazione da compiersi con le leggi annuali di bilancio l'attuazione delle previsioni ivi statuite.

La norma finanziaria di cui all'articolo 13 del testo unificato prevede al comma 2 che "Dall'attuazione delle disposizioni contenute negli altri articoli della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale". Infatti per quanto concerne il Capo III, (Disciplina degli organi della Fondazione), è bene chiarire che gli organi della Fondazione Trenino verde sono già previsti dall'articolo 138, comma 5, della legge regionale n. 9 del 2023, istitutivo della stessa, (Fondazione successivamente costituitasi con atto notarile), e che nell'articolato in esame sono semplicemente sta-

te meglio definite le funzioni e la composizione degli stessi, senza che ciò comporti nuove o ulteriori spese a carico della Regione. Il capo IV invece contiene esclusivamente normativa tecnica.

Per quanto riguarda infine le spese relative al funzionamento della Fondazione succitata esse sono già state disciplinate dall'articolo 138, comma 7, della legge regionale n. 9 del 2023 che prevede che "per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata, per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, la spesa di euro 300.000 in favore di ARST Spa (missione 10 - programma 01 - titolo 1)". Eventuali nuovi oneri di finanziamento per le annualità successive al 2025 saranno puntualmente previsti e adeguatamente quantificati con legge di stabilità.

Parere della Terza Commissione

Il testo unificato in oggetto, trasmesso alla Terza Commissione per l'espressione del parere finanziario ai sensi dell'articolo 45, comma 1 del Regolamento interno, reca disposizione relative alla gestione e la valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna, agli organi di Fondazione Trenino verde storico della Sardegna, ai rotabili storici e turistici e alle condizioni di circolazione degli stessi.

L'articolo 13 (norma finanziaria), al comma 1, dopo aver richiamato l'articolo 38, comma 1, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42), dispone che la Regione attui il provvedimento nei limiti delle risorse finanziarie stanziata annualmente con legge di bilancio per tali finalità. Al comma 2 precisa che dall'attuazione delle disposizioni contenute negli altri articoli non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

La proposta è corredata dalla relazione tecnico finanziaria approvata dalla stessa Commissione di merito nella seduta del 13 novembre 2025, la quale chiarisce che gli articoli 3 (in particolare il comma 3) e 4 (che richiama le finalità di cui agli articoli 1 e 2) recano disposizioni programmatiche, rinviando alle leggi annuali di bilancio non solo la quantificazione e la copertura finanziaria degli eventuali oneri, ma anche la stessa decisione di spesa e che, pertanto, le suddette disposizioni troveranno attuazione se e nella misura in cui il legislatore regionale deciderà di finanziare le spese di carattere facoltativo ivi contemplate. La relazione evidenzia, dunque, che dalle disposizioni suindicate non derivano oneri immediati e di carattere obbligatorio a carico della finanza regionale, limitandosi le stesse a prevedere possibili e future linee di intervento.

Al riguardo si osserva che nel bilancio regionale 2025-2027 risultano stanziati in conto della missione 10, programma 01, titolo 1, euro 4.200.000 per ciascuno degli anni 2025, 2026, 2027 per le finalità di cui all'articolo 24, comma 3 della legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 (Disposizioni nei vari settori di intervento), relative alla promozione, valorizzazione e sviluppo socio-economico dei territori della Sardegna, mediante i collegamenti ferroviari esercitati su linee di scartamento ridotto e qualificati come "Trenino verde", individuati quali servizi turistici di linea di livello regionale.

Inoltre, in conto missione 10, programma 06, titolo 2, risultano allocati per il 2025 euro 5.970.700 relativi a risorse FSC 2014-2020 "Attrattori turistico-culturali, progetto a regia regionale Trenino verde della Sardegna - ARST spa".

La relazione tecnico finanziaria allegata al testo in esame afferma, altresì, il carattere ordinamentale delle disposizioni di cui al capo III, osservando che le stesse si limitano a meglio definire, senza ciò comporti nuove o ulteriori spese a carico della Regione, le funzioni e la composizione degli organi della Fondazione Trenino verde storico della Sardegna, già previsti dall'articolo 138 della legge regionale n. 9 del 2023, disposizione con cui si autorizza ARST Spa a costituire la Fondazione medesima al fine di tutelare, recuperare, valorizzare, riutilizzare e promuovere, a scopo turistico, culturale e di promozione delle zone interne, la rete infrastrutturale ferroviaria di cui alla 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) ed i relativi rotabili storici, attraverso la realizzazione di un sistema di gestione efficiente e partecipato, condiviso degli enti locali, in quanto parte attiva del processo di elaborazione e definizione del piano delle politiche e degli interventi legati alla tutela ed al riutilizzo del patrimonio ferroviario storico regionale. Si segnala che per tali finalità la norma autorizzava la spesa di euro 300.000 per ciascuno degli anni 2023, 2024, 2025 (missione 10, programma 01, titolo 1) finanziata dalla tabella A della legge regionale n. 12 del 2025 (Legge di stabilità regionale 2025) per le annualità 2025-2027.

Infine, la relazione evidenzia la natura esclusivamente tecnica della normativa contenuta nel capo IV (Rotabili storici, turistici e ferrocicli).

Tanto premesso, la Terza Commissione, con esclusivo riferimento ai profili finanziari del provvedimento, esprime parere favorevole con le osservazioni di seguito indicate:

- nell'articolo 3, comma 3 si suggerisce di sostituire le parole "se finanziati nell'ambito delle risorse, anche di fonte comunitaria, a ciò destinate dalla Regione" con le seguenti: "nei limiti delle risorse finanziarie a tali fini iscritte annualmente nel bilancio di previsione della Regione";
- nell'articolo 4, comma 1, si suggerisce di sostituire le parole: "finanziati o cofinanziati dalla Regione per le finalità di valorizzazione e gestione di cui agli articoli 1 e 2, nel rispetto della sostenibilità economica degli interventi medesimi" con le seguenti: "per le finalità di valorizzazione e gestione di cui agli articoli 1 e 2 nei limiti delle risorse finanziarie a tali fini iscritte annualmente nel bilancio di previsione della Regione.";
- nell'articolo 13, comma 3 si suggerisce di inserire il comma 1 bis:
 - 1 bis. All'attuazione degli interventi di gestione e valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna previsti dagli articoli 3 e 4 possono concorrere, inoltre, le risorse di derivazione europea e statale coerenti con le finalità perseguite della presente legge.

Infine, con riferimento alle fonti di finanziamento della Fondazione, la Commissione bilancio sollecita la Commissione di merito a procedere ad un approfondimento, in interlocuzione con l'Assessore regionale dei trasporti e con quello della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio circa la natura pluriennale, ma non permanente, del contributo erogato dalla Regione ai sensi dell'articolo 138 della legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie) e dei successivi rifinanziamenti.

Parere della Quinta Commissione

La Commissione nella seduta del 27 novembre 2025, ha espresso all'unanimità parere favorevole sul testo unificato in oggetto.

TESTO DELLA COMMISSIONE

Titolo: Disposizioni per la gestione e la valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna e disciplina degli organi della Fondazione Trenino verde storico della Sardegna

Capo I

Finalità e oggetto della legge

Art. 1

Finalità

1. La presente legge reca la disciplina attuativa, nell'ambito della Regione, 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, e disciplina gli organi della Fondazione Trenino verde storico della Sardegna, di seguito Fondazione, istituita dall'articolo 138 della legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9 (Disposizioni di carattere istituzionale, ordinamentale e finanziario su varie materie).

2. La Regione persegue le seguenti finalità:

- a) valorizzazione delle tratte ferroviarie sarde individuate dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 128 del 2017 e segnatamente le tratte di Mandas - Arbatax, Isili - Sorgono, Sassari - Palau Marina e Macomer - Bosa, costruite ed entrate in esercizio tra l'anno 1888 e l'anno 1932, e sottoposte alla disciplina di tutela prevista dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137), e successive modifiche ed integrazioni;
- b) promozione nel rispetto della normativa nazionale dell'avvio e dello sviluppo della nuova forma di turismo attivo rinveniente dall'utilizzo dei ferrocicli sulle stesse tratte ferroviarie, evitando ogni forma di promiscuità con

- la circolazione dei treni;
- c) contrasto allo spopolamento delle zone interne e promozione del loro sviluppo turistico durante tutto l'anno.

3. In attuazione dell'articolo 2, comma 1, della legge n. 128 del 2017, la Regione ha facoltà di proporre l'individuazione e la classificazione nazionale di nuove linee ferroviarie come tratte ad uso turistico, in coerenza con quanto previsto nella pianificazione strategica di sviluppo del turismo in Italia e con il piano paesaggistico regionale.

Art. 2

Oggetto

1. La gestione e la valorizzazione delle tratte ferroviarie oggetto della presente legge comprende una molteplicità di beni quali:

- a) l'infrastruttura ferroviaria costituita da tracciati e rotaie, dalle opere d'arte, 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;
- d) qualsiasi altro bene mobile di pregio, suscettibile di valorizzazione, connesso con i beni indicati nelle lettere a), b) e c).

Capo II

Compiti della Regione

Art. 3

Gestione dell'infrastruttura

1. La Regione, proprietaria dell'infrastruttura ferroviaria, può affidarne in concessione il servizio di gestione. Il concessionario opera nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria in materia di esercizio, circolazione e sicurezza ferroviaria.

2. Le linee e le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie sarde classificate come turistiche restano nelle disponibilità della proprietaria Regione o del

concessionario. Il concessionario è responsabile del mantenimento in esercizio, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture.

3. Gli interventi di ripristino della tratta ferroviaria nonché quelli relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono realizzabili nei limiti delle risorse finanziarie a tali fini iscritte annualmente nel bilancio di previsione della Regione.

4. Nel caso di linee o tratte concesse in affidamento, per i servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse, le tariffe da corrispondere al gestore dell'infrastruttura per l'utilizzo della stessa sono stabilite sulla base delle indicazioni fornite dal concessionario e approvate con deliberazione della Giunta regionale.

Art. 4

Ulteriori compiti della Regione

1. La Regione, sulla base delle proposte formulate dalla Fondazione, ha facoltà di predisporre, con le modalità previste nel comma 2, un piano annuale o pluriennale di interventi economicamente sostenibili per le finalità di valorizzazione e gestione di cui agli articoli 1 e 2 nei limiti delle risorse finanziarie a tali fini iscritte annualmente nel bilancio di previsione della Regione.

2. La deliberazione della Giunta regionale è approvata su proposta dell'Assessore competente in materia di turismo di concerto con gli Assessori competenti in materia di trasporti e di enti locali, previo parere delle Commissioni consiliari competenti, che si esprimono nel termine di venti giorni dall'assegnazione, decorsi i quali si intende acquisito parere favorevole.

Capo III

Disciplina degli organi della Fondazione

Art. 5

Presidente della Fondazione

1. Il presidente della Fondazione di cui all'articolo 138, comma 5, lettera a), della legge regionale n. 9 del 2023:

a) ha la rappresentanza legale;

- b) è nominato dalla giunta esecutiva su designazione del Presidente della Giunta regionale;
- c) resta in carica per un triennio ed è rieleggibile;
- d) presiede l'assemblea di partecipazione e la giunta esecutiva;
- e) cura le relazioni con enti, istituzioni, imprese, parti sociali ed altri organismi per instaurare rapporti di collaborazione a sostegno delle attività della Fondazione.

Art. 6

Giunta esecutiva della Fondazione

1. La giunta esecutiva della Fondazione di cui all'articolo 138, comma 5, lettera b), è composta:

- a) dal presidente della Fondazione;
- b) da un componente delegato dall'Assessore regionale competente in materia di trasporti;
- c) da un componente delegato dall'Assessore regionale competente in materia di turismo;
- d) da un componente delegato dall'Assessore regionale competente in materia di enti locali;
- e) da un componente nominato dall'ARST Spa;
- f) da quattro sindaci o loro delegati scelti dall'assemblea di partecipazione tra otto sindaci rappresentanti delle tratte ferroviarie individuati dai comuni territorialmente competenti, attribuendo il ruolo di supplenti ai quattro rimanenti che possono partecipare alla giunta senza diritto di voto.

2. I componenti della giunta esecutiva restano in carica per un triennio e sono rieleggibili, salvo revoca da parte dell'organo che li ha nominati prima della scadenza del mandato.

3. La giunta esecutiva provvede all'amministrazione ordinaria e straordinaria ed alla gestione della Fondazione, con criteri di economicità, efficacia ed efficienza, ai fini dell'attuazione del piano triennale di attività deliberato dall'assemblea. Essa inoltre:

- a) predispone ed approva il regolamento della Fondazione;
- b) predispone, anche su impulso dell'assemblea di partecipazione, un elenco di progetti economicamente sostenibili di valorizzazione e di gestione da sottoporre agli assessori regionali competenti in materia di trasporti, turismo ed enti locali per le finalità di cui all'articolo 4, comma 1;

- c) stabilisce le linee generali delle attività della Fondazione secondo un piano di durata triennale per il perseguimento delle finalità previste negli articoli 1 e 2;
- d) individua, sulla base degli atti di indirizzo di cui all'articolo 138, comma 6, della legge regionale n.°9 del 2023, le differenti categorie di membri che possono avere ingresso nella Fondazione, i criteri ed i requisiti che ciascuna di esse deve possedere ed i relativi diritti e doveri ad esse spettanti;
- e) predispone e approva il bilancio di previsione e il conto consuntivo e delibera le eventuali modifiche dello statuto, lo scioglimento della Fondazione e la devoluzione del patrimonio.

4. La giunta esecutiva delibera a maggioranza di voti: in caso di parità prevale il voto del presidente. Le riunioni della giunta esecutiva possono svolgersi anche in modalità telematica, avvalendosi di idonei metodi di lavoro collegiale che garantiscano l'effettiva compartecipazione, la contemporaneità delle decisioni, la sicurezza dei dati, delle informazioni e, ove prevista, della segretezza. Per la validità dell'adunanza telematica restano fermi i requisiti di validità richiesti per l'adunanza ordinaria.

Art. 7

Assemblea di partecipazione della Fondazione

1. L'assemblea di partecipazione della Fondazione, di cui all'articolo 138, comma 5, lettera c), della legge regionale n. 9 del 2023, svolge prevalentemente funzioni consultive.

2. L'assemblea di partecipazione si compone in modo che siano rappresentati tutti i membri fondatori e, in particolare, tutti i comuni delle quattro tratte ferroviarie, previo versamento delle quote di conferimento o di contributo previsti per il perseguimento degli scopi della Fondazione medesima.

3. La qualità di componente dell'assemblea è compatibile con quella di membro della giunta esecutiva.

4. L'assemblea è presieduta dal presidente della Fondazione e convocata almeno una volta l'anno.

5. Le riunioni dell'assemblea possono svolgersi anche in modalità telematica, avvalen-

dosi di idonei metodi di lavoro collegiale che garantiscano l'effettiva compartecipazione, la contemporaneità delle decisioni, la sicurezza dei dati, delle informazioni e, ove prevista, della segretezza. Per la validità dell'adunanza telematica restano fermi i requisiti di validità richiesti per l'adunanza ordinaria.

6. L'assemblea, in particolare:

- a) designa i quattro componenti effettivi e i quattro componenti supplenti della giunta esecutiva tra gli otto rappresentanti individuati dai comuni delle quattro tratte ferroviarie;
- b) delibera a maggioranza assoluta per l'ingresso dei nuovi soggetti;
- c) formula, previa audizione degli operatori di settore, proposte sulle attività, programmi, specifici progetti ed obiettivi annuali e pluriennali della Fondazione da sottoporre alla giunta esecutiva anche per le finalità previste nell'articolo 6, comma 3, lettera b);
- d) esprime un parere in ordine al bilancio di previsione e al conto consuntivo predisposti dalla giunta esecutiva e alle modifiche dello statuto, allo scioglimento della Fondazione e alla devoluzione del patrimonio;
- e) delibera, su proposta della giunta esecutiva, l'istituzione, la soppressione di uffici, di sedi di rappresentanza e di altre strutture organizzative in Italia e all'estero.

Art. 8

Revisore dei conti della Fondazione

1. Il revisore dei conti della Fondazione, di cui all'articolo 138, comma 5, lettera d), della legge regionale n.°9 del 2023, è nominato dalla giunta esecutiva su proposta dell'Assessore regionale competente in materia di trasporti ed è scelto tra i soggetti iscritti nel registro dei revisori legali. Resta in carica tre esercizi e può essere riconfermato.

2. Il revisore dei conti è organo consultivo contabile della Fondazione, vigila sulla gestione finanziaria, esamina le proposte di bilancio preventivo e di conto consuntivo, redigendo apposite relazioni, ed effettua verifiche di cassa.

3. Il revisore dei conti partecipa, senza diritto di voto, alle riunioni dell'assemblea di partecipazione e della giunta esecutiva.

Capo IV

Rotabili, ferrocicli e condizioni di circolazione

Art. 9

Rotabili storici, turistici e ferrocicli

1. Sono rotabili storici i mezzi ferroviari, motori o trainati, non più utilizzati per il normale esercizio commerciale di trasporto pubblico locale (TPL) di persone e di 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 parimenti rotabili storici le locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto.

3. Sono rotabili turistici i mezzi, storici o no, che hanno un utilizzo esclusivamente turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

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

5. L'iscrizione al Registro di immatricolazione nazionale (RIN) dei rotabili storici e turistici avviene esclusivamente nell'osservanza delle disposizioni della legge n.°128 del 2017, e successive modifiche ed integrazioni. 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 e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

6. Fatta salva l'adozione di una successiva regolamentazione da parte del Ministero 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 corredato di un certifi-

cato di conformità alla norma dell'Ente nazionale italiano di unificazione UNI 11685 del 2017 (Ferrocielo - Requisiti tecnici e costruttivi), e successive modificazioni, e deve essere contraddistinto da una matricola industriale, univoca e inamovibile, riportata sul telaio, che rinvia ad una scheda tecnica, dal costruttore resa disponibile in formato elettronico ai gestori delle infrastrutture ove il ferrocielo è destinato a operare.

Art. 10

Condizioni di sicurezza della circolazione

1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle linee e tratte classificate come turistiche, il gestore dell'Infrastruttura definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative e mitigative del rischio da adottare, e le individua nell'ambito di quelle indicate dall'ANSFISA, ovvero ne prevede altre equivalenti o migliorative.

Art. 11

Circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria regionale

1. Al fine di svolgere il servizio di trasporto turistico sulle linee e tratte ferroviarie classificate come turistiche, i rotabili riconosciuti come storici e/o turistici possono circolare anche su tratti dell'infrastruttura regionale a scartamento ridotto destinata al trasporto pubblico, 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 stabilite da ANSFISA.

Art. 12

Circolazione dei ferrocieli

1. La circolazione dei veicoli a pedalata naturale o assistita, in possesso dei requisiti tecnici definiti dalla norma UNI 11685, e successive modificazioni, può essere consentita sulle ferrovie turistiche e sulle linee dismesse o sospese dal normale servizio TPL, con modalità definite dalla Regione o dal gestore dell'infrastruttura, evitando ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.

Capo V

Norma finanziaria e disposizioni finali

Art. 13

Norma finanziaria

1. La Regione attua le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 nei limiti delle risorse finanziarie stanziare annualmente con legge di bilancio per tali finalità, ai sensi dell'articolo 38, comma 1, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42), e successive modifiche ed integrazioni.

2. All'attuazione degli interventi di gestione e valorizzazione delle ferrovie turistiche della Sardegna previsti dagli articoli 3 e 4 possono concorrere, inoltre, le risorse di derivazione europea e statale, coerenti con le finalità perseguite dalla presente legge.

3. Dall'attuazione delle disposizioni contenute negli altri articoli della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Art. 14

Disposizioni finali

1. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con deliberazione della Giunta regionale, adottata su proposta dell'Assessore regionale competente in materia di trasporti, sono approvate, in attuazione dei capi II e III della presente legge, le nuove linee guida dell'atto costitutivo e dello statuto della Fondazione.

2. Nei successivi trenta giorni la Fondazione adegua il proprio atto costitutivo e lo statuto in conformità alla deliberazione di cui al comma 1.

Art. 15

Rinvio alla disciplina nazionale

1. Per quanto non previsto dalla presente legge si applicano le disposizioni della legge n. 128 del 2017, e successive modifiche ed integrazioni.

Art. 16

Entrata in vigore

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