

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa della senatrice CASALETTO

Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono. Istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce

Onorevoli Senatori. -- Nel nostro Paese abbiamo tratti di strade o di ferrovie dismessi, perché non più funzionali alla domanda di mobilità, ma che rappresentano un grande patrimonio sia ambientale che naturalistico soprattutto per il contesto in cui sono inserite.

La mobilità dolce è una forma di mobilità lenta, finalizzata alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, con particolare attenzione ai disabili, ai minori, alle persone anziane, caratterizzata da un'elevata sostenibilità ambientale e costituita da infrastrutture come percorsi pedonali, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, percorsi ferroviari.

In molti Paesi, anche europei, la mobilità dolce è già una realtà. In Spagna il progetto «vías verdes» ha portato al recupero, in pochi anni, di circa 1.000 chilometri di ferrovie dismesse. In Inghilterra si è dato vita ad un progetto rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, come alternativa alla rete stradale ordinaria. L'associazione americana Rails-to-Trails Conservancy ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di ex ferrovie negli Stati Uniti d'America.

In Italia un progetto del genere potrebbe riguardare ben 10.000 chilometri, con tutto quello che ne consegue in termini di promozione territoriale turistica: ci sarebbero la riscoperta della ruralità, il cicloturismo, l'enogastronomia, il trekking, il turismo equestre, i percorsi spirituali, quelli religiosi. Non serve investire ingenti somme di danaro, ma solo avere cura di ciò che ci è rimasto in eredità dai vecchi percorsi desueti.

Una particolare attenzione va anche ai percorsi cosiddetti «vecchi tratturi».

Il tratturo è un largo sentiero erboso, pietroso o in terra battuta, sempre a

fondo naturale, originatosi dal passaggio e dal calpestio degli armenti. Questi percorsi erano usati soprattutto dai pastori per compiere la transumanza, ossia per trasferire con cadenza stagionale mandrie e greggi da un pascolo all'altro. In Italia l'intrecciarsi di queste vie armentizie, stimato in 3.100 km, si rileva nei territori delle regioni centro-meridionali. Le vie erbose si trovano diffuse principalmente in Abruzzo, Molise, Umbria, Basilicata, Campania e Puglia.

I «vecchi tratturi» costituiscono una preziosa testimonianza di percorsi formati in epoca protostorica in relazione a forme di produzione economica e di conseguente assetto sociale basate sulla pastorizia, perdurati nel tempo e rilanciati a partire dall'epoca normanno-sveva, e poi angioina ed aragonese. Il recupero di tali infrastrutture dismesse favorisce anche una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono. Esso inoltre sposterebbe una quota sempre più crescente di utenti dalla sede stradale promiscua con gli autoveicoli e con il traffico pesante a percorsi separati e protetti, con grossi vantaggi in termini di sicurezza stradale.

Alcune esperienze di questo tipo già in corso nel nostro Paese hanno avuto un grande successo confermando l'alto interesse dei cittadini a fruire del proprio tempo libero con più lentezza e piacere, scoprendo paesaggi e percorsi del nostro patrimonio ambientale, culturale e storico. La mobilità dolce si sta affermando anche in tutta Europa come modello di turismo sempre più importante che, oltre a permettere di scoprire valori più segreti e straordinari di una regione, contribuisce a ridurre l'inquinamento e a sostenere l'economia delle aree più fragili come quelle montane.

La mobilità dolce, il binomio tra cultura e turismo, un approccio integrato e sinergico tra turismo e valorizzazione del patrimonio culturale costituiscono una speranza e una sfida per fare della nostra Nazione una delle principali destinazioni turistiche mondiali, con notevole ricaduta sull'occupazione. Il grande problema è che manca ad oggi un'offerta adeguata sia per le infrastrutture che per una ricettività che tenga conto delle esigenze di questo tipo di turismo.

Il presente disegno di legge si prefigge, i seguenti obiettivi:

- 1) recupero e riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso;
- 2) condivisione delle diverse forme di utilizzo delle infrastrutture di cui al punto 1);
- 3) sicurezza dell'utenza;
- 4) integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

La rete nazionale della mobilità dolce è realizzata preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

- 1) ferrovie in disuso;
- 2) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;
- 3) tronchi stradali dismessi dall'ANAS Spa o da altre amministrazioni pubbliche;
- 4) strade secondarie, vicinali, campestri o interpoderali a bassa percorrenza veicolare;
- 5) strade appartenenti al demanio militare;
- 6) sentieri, mulattiere e tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza sono compatibili con la presenza di escursionisti.

la Rete nazionale della mobilità dolce è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, dalle seguenti categorie di mezzi di trasporto pubblico in esercizio:

- 1) ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale;
- 2) ferrovie turistiche in esercizio;
- 3) linee di navigazione interna;
- 4) impianti a fune;
- 5) autolinee pubbliche.

La gestione della rete dovrà essere affidata a soggetti e organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), mentre la proprietà dei beni che costituiscono la rete rimangono in capo al patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso. L'onere derivante dall'attuazione della legge è previsto nel limite massimo di 5.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2016-2018.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.**(Finalità)**

1. Finalità della presente legge è la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce, definita dall'articolo 2, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone, nonché la tutela dei beni diffusi. Tale rete si realizza in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate. La rete nazionale della mobilità dolce è equiparata alle altre reti infrastrutturali nazionali ai fini della pianificazione e della programmazione di livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo.

2. La rete nazionale della mobilità dolce assume rilevante importanza per la messa in sicurezza del territorio rispetto al rischio di dissesto idrogeologico e come presidio contro l'abbandono delle zone montane, appenniniche e, in generale, interne, contribuendo alla salvaguardia del patrimonio storico, naturale e testimoniale nazionale.

Art. 2.**(Definizioni)**

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «mobilità dolce»: le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai disabili, ai minori e agli anziani, caratterizzate da un'elevata sostenibilità ambientale. È costituita da percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, cammini storici, percorsi religiosi, strade bianche, ferrovie locali, ferrovie e treni turistici, alzaie lungo i fiumi, canali ed aree vallive e altre tipologie che consentono utilizzi sostenibili;

b) «rete nazionale della mobilità dolce»: il sistema di percorsi di cui alla lettera a) che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e ne realizzano gli obiettivi. La rete nazionale della mobilità dolce può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo delle seguenti infrastrutture:

ferrovie dismesse, strade rurali, strade bianche, tratturi, strade locali a basso traffico, percorsi pedonali e mulattiere di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura o di montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono;

c) «ferrovie dismesse»: tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali è stata disposta la dismissione della linea, di proprietà pubblica o privata ovvero affidati in concessione governativa, o in qualsiasi altra forma di proprietà o gestione; ai fini della presente legge, sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie e le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate, il cui tracciato è prevalentemente in sede propria;

d) «cammini»: gli itinerari culturali di particolare rilievo europeo o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce, che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati. In coerenza con la visione del Consiglio d'Europa, i cammini attraversano una o più regioni, possono far parte di tracciati europei, si organizzano intorno a temi di interesse storico, culturale, artistico, religioso o sociale;

e) «programma regionale della mobilità dolce»: lo strumento attuativo della rete nazionale della mobilità dolce, di competenza delle regioni, che recepisce le indicazioni e individua le articolazioni regionali definendo la rete; realizza una classificazione funzionale della rete infrastrutturale, nonché la sistemazione, la messa in sicurezza e il monitoraggio della rete stessa per un suo uso anche a fini turistici, a piedi e in bicicletta;

f) «linee guida della mobilità dolce»: sono finalizzate a: individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario; garantire la compatibilità e l'integrazione delle diverse tipologia di utenza; garantire la continuità dei tracciati e prevedere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

Art. 3.

(Attuazione)

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, istituisce con proprio decreto la rete nazionale della mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce, di cui all'articolo 4.

2. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni, sulla base della rete nazionale e delle linee guida della mobilità dolce, elaborano un programma regionale della mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriale. Le regioni provvedono ad attuare il programma di cui al presente comma, anche promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

Art. 4.

(Rete nazionale e linee guida della mobilità dolce)

1. La rete nazionale della mobilità dolce è finalizzata:

- a) al recupero e al riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso e di quelle a basso utilizzo;
- b) alla condivisione delle diverse forme di utilizzo delle infrastrutture;
- c) alla sicurezza dell'utenza;
- d) alla continuità della rete e all'interconnessione dei tracciati;
- e) allo sviluppo dell'intermodalità e della ricettività turistica, mediante l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa;
- f) alla individuazione della rete dei cammini di interesse storico, culturale, religioso, artistico o sociale.

2. La rete nazionale della mobilità dolce è realizzata preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

- a) ferrovie dismesse;
- b) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;

- c) tronchi stradali dismessi dall'ANAS Spa o da altre amministrazioni pubbliche;
- d) strade secondarie, vicinali, campestri o interpoderali a bassa percorrenza veicolare;
- e) strade appartenute al demanio militare;
- f) sentieri, mulattiere e tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza sono compatibili con la presenza di escursionisti;
- g) cammini e strade storiche;
- h) itinerari ciclopedonali, come definiti dall'articolo 2, comma 3, lettera F-bis), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. La rete nazionale della mobilità dolce è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, dalle seguenti categorie di mezzi di trasporto:

- a) ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale;
- b) ferrovie turistiche in esercizio;
- c) linee di navigazione interna;
- d) impianti a fune;
- e) autolinee pubbliche e private.

4. Le linee guida della mobilità dolce definiscono, oltre agli indirizzi tecnici ed amministrativi, gli aspetti finanziari con particolare riferimento: ai contributi dei Ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari, alle modalità per il ricorso al partenariato tra pubblico e privato e all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro. In caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, i lasciti e le erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

Art. 5.

(Riuso delle ferrovie dismesse)

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, predispone l'elenco delle linee ferroviarie dismesse e delle pertinenze comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari, sulla base della

documentazione fornita dalle Ferrovie dello Stato italiane, dalla Rete ferroviaria italiana (RFI) e dalle regioni. Il predetto elenco è aggiornato entro il 31 dicembre di ogni anno, tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle regioni interessate. Di tale elenco si avvalgono il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e le regioni.

2. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie dismesse rimane nel patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso come autostrade verdi, previa stipulazione di un accordo non oneroso, da redigere secondo quanto previsto nelle linee guida della mobilità dolce, di cui all'articolo 4.

Art. 6.

(Riuso e valorizzazione
della viabilità minore)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano riconoscono il valore storico, culturale o testimoniale dei percorsi viari consolidati armonicamente integrati nel territorio e nel paesaggio e, al fine di provvedere alle loro tutela e conservazione, emanano norme preordinate alla loro individuazione e disciplina d'uso. A tale fine le regioni affidano alle province l'individuazione, attraverso una o più varianti al piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), dei percorsi viari, dettandone la disciplina d'uso costruttiva di regolazione.

2. L'individuazione dei percorsi viari di cui al comma 1, effettuata per tratti omogenei sotto il profilo dell'interesse paesaggistico, storico, ambientale o testimoniale, integra il contenuto del PTCP quale piano paesaggistico.

3. I percorsi viari individuati ai sensi del comma 1 sono organizzati in percorsi a rete destinati ad accogliere il flusso di traffico turistico, con preferenza per quello a basse intensità e velocità, compresi i flussi ciclopodali. I percorsi viari sono ristrutturati al fine di consentire la continuità anche mediante la realizzazione di varianti nei casi di incompatibilità della tutela con le funzioni di traffico. Nei casi di uso

promiscuo della sede stradale sono adottate le misure necessarie per garantire la sicurezza dell'utenza debole.

4. Gli enti proprietari delle strade sono tenuti, ferma restando l'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza, ad adeguare la disciplina della circolazione alla disciplina d'uso prevista nel PTCP.

5. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono, rispettivamente, il catasto regionale e provinciale delle strade di interesse paesaggistico, storico o ambientale, che raccoglie la documentazione ottenuta da tutti gli strumenti di ricognizione utili alla mappatura della rete viaria. La documentazione è acquisita per tutte le strade del territorio regionale e delle province autonome, è referenziata geograficamente con riferimento alla carta tecnica regionale e della provincia autonoma ed è integralmente informatizzata.

6. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono una commissione a cui è affidata l'esecuzione degli adempimenti di cui al comma 1. La commissione, al cui interno devono essere rappresentate le associazioni ambientaliste di rilievo regionale e della provincia autonoma, rende preliminarmente noti i criteri per la selezione dei percorsi viari meritevoli di tutela e procede alla valutazione delle caratteristiche delle strade sulla base di visite sopralluogo, della documentazione resa disponibile e di segnalazioni, considerazioni e proposte avanzate da enti o da privati cittadini. La commissione è volta per volta integrata da un rappresentante dei comuni interessati dal percorso viario.

7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuovono studi e ricerche, anche in collaborazione con istituti universitari, per la messa a punto di procedure e di tecniche per il recupero delle peculiarità storico-culturali e per la contestuale riqualificazione funzionale delle attrezzature e dei margini stradali, al fine di garantire i livelli di sicurezza adeguati alle funzioni di traffico assegnate ai percorsi viari tutelati dalla presente legge.

Art. 7.

(Atlante dei cammini e valorizzazione
dei percorsi)

1. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo promuove il censimento degli itinerari storici, culturali, religiosi, artistici o sociali, fruibili a piedi e con altre forme di mobilità dolce, ai fini della loro promozione e valorizzazione.

2. Per la realizzazione del censimento di cui al comma 1 il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

a) tiene conto delle banche dati già disponibili e dei censimenti già effettuati;

b) effettua un coordinamento con le regioni e con gli altri enti territoriali e locali;

c) può coinvolgere università ed istituti di ricerca, associazioni di utenti, di volontariato e del terzo settore, ed anche degli operatori del settore turistico e culturale.

3. Ai fini del censimento sono individuati il percorso, il soggetto o i soggetti che gestiscono e promuovono il percorso, l'appartenenza a circuiti internazionali ed europei, le strutture e di servizi turistico-culturali collegati, le iniziative di valorizzazione già realizzate o programmate. Sono altresì individuati i comuni che, lungo i cammini, si distinguono per iniziative a sostegno allo sviluppo del turismo sostenibile e lento.

4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sulla base del censimento di cui al presente articolo, pubblica l'Atlante dei cammini d'Italia, ai fini della promozione turistica e culturale. L'Atlante dei cammini è aggiornato ogni due anni dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed è inserito nella rete nazionale per la mobilità dolce di cui all'articolo 4.

5. Le linee guida di cui agli articoli 3 e 4 possono prevedere specifiche regole per la manutenzione dei cammini e la segnaletica comune, nonché disciplinari di qualità dei servizi di fruizione ed accoglienza presso gli itinerari dei cammini e la costruzione di reti di istituzioni ed imprese per la gestione e valorizzazione dei cammini.

Art. 8.

(Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42)

1. Al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 136, comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti lettere:

«d-bis) ferrovie turistiche, ferrovie sospese e ferrovie dismesse, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale;

d-ter) strade dismesse, strade bianche, sentieri e tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico»;

b) all'articolo 137, comma 1, le parole: «e d)» sono sostituite dalle seguenti: «, d), d-bis) e d-ter)»;

c) all'articolo 139, comma 3, le parole: «gli immobili indicati alle lettere a) e b)» sono sostituite dalle seguenti: «gli immobili e le aree indicati, rispettivamente, alle lettere a) e b) e alle lettere d-bis) e d-ter)»;

d) all'articolo 140:

1) al comma 1, le parole: «e d)» sono sostituite dalle seguenti: «, d), d-bis) e d-ter)»;

2) al comma 3, le parole: «gli immobili indicati alle lettere a) e b)» sono sostituite dalle seguenti: «gli immobili e le aree indicati, rispettivamente, alle lettere a) e b) e alle lettere d-bis) e d-ter)».

Art. 9.

(Interventi di valorizzazione della rete della mobilità dolce)

1. Ai fini dell'attuazione della presente legge sono individuati i seguenti interventi prioritari volti alla tutela e alla valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla rete della mobilità dolce, anche in attuazione e secondo quanto previsto dalle linee guida di cui all'articolo 4:

a) restauro e risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico di proprietà pubblica e privata ai fini di tutela del paesaggio e di ripristino o miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;

b) manutenzione, conservazione, integrità, risparmio energetico, sicurezza e possibilità di fruizione pubblica dei beni di interesse storico, artistico o

ambientale esistenti sul territorio interessato della rete di mobilità dolce, di proprietà di enti pubblici, enti ecclesiastici, imprese, privati cittadini ed enti morali preferibilmente attraverso l'installazione di impianti che producono energia da fonti rinnovabili e interventi di bioedilizia;

c) adeguamento della ricettività turistica con priorità agli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico e ai beni storico-testimoniali esistenti;

d) iniziative in aree protette nazionali e regionali e oasi finalizzate alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per la fruizione turistica;

e) tutela e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, ai sensi della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000, resa esecutiva ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14, anche mediante interventi di architettura del paesaggio che prevedano il restauro e la valorizzazione di tratti di paesaggi storici, l'inserimento di apparati di vegetazione utile alla riconoscibilità del percorso, la ricomposizione delle zone intorno ai luoghi interessati da emergenze ambientali, paesaggistiche, architettoniche e storiche testimoniali e, infine, il recupero di aree e paesaggi degradati, quali periferie, zone periurbane ed industriali nonché litorali, collegati al percorso o alla viabilità ad essi afferenti;

f) attività di informazione e promozione del prodotto turistico, culturale, ambientale ed enogastronomico;

g) attività di formazione, ricerca e documentazione sulla storia, sul paesaggio, sulle tradizioni, sulle religioni e sulla cultura dei luoghi e delle antiche popolazioni;

h) definizione di un logo identificativo della rete della mobilità dolce, da utilizzare per la cartografia, le pubblicazioni, la segnaletica e la cartellonistica;

i) adeguamento della segnaletica stradale e tabellare al fine di garantire la messa in sicurezza della rete e la corretta fruizione, soprattutto nei tratti multifunzionali.

Art. 10.

(Istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce)

1. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo promuove e coordina le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale.

2. Con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è istituito, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio sulla mobilità dolce, di seguito definito «Osservatorio». Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento sono stabiliti nel medesimo decreto.

3. L'Osservatorio, presieduto dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, è composto dai Ministri di cui al comma 2, dai rappresentanti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, dai rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, nonché dai rappresentanti di altre associazioni che per natura e statuto sono affini agli obiettivi della presente legge e dai rappresentanti di associazioni specificamente impegnate nella tutela e nella valorizzazione dei cammini storici italiani, delle autostrade verdi, delle ciclovie turistiche, nonché nella salvaguardia, nella promozione e nella gestione di ferrovie turistiche.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

a) fornisce il supporto scientifico e tecnico per la redazione della rete nazionale e delle linee guida della mobilità dolce;

b) esprime parere per l'approvazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettere b) e d);

c) collabora alla individuazione dei tronchi di ferrovie dismesse, di cui all'elenco previsto dall'articolo 5, comma 1, da inserire nella rete nazionale e nel programma regionale della mobilità dolce;

d) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce nell'opinione pubblica e nelle associazioni;

e) vigila sull'attuazione della presente legge.

Art. 11.

(Sponsorizzazione della mobilità dolce)

1. Le aziende private o pubbliche, le associazioni no profit, o le persone fisiche possono sponsorizzare la realizzazione di percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre e altre tipologie di utilizzi sostenibili finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai minori e agli anziani, anche attraverso la gestione di attività ricettive e di attività equestre, di noleggio biciclette e di informazione turistica nelle suddette aree.

Art. 12.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, nel limite massimo di 5.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2016-2018, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

