

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 599

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato BOCCI

Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso e delle strade storiche nonché per la realizzazione di una rete di mobilità dolce e delle «vie verdi»

Presentata il 29 marzo 2013

Onorevoli Colleghi! Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria minore – le cosiddette «ferrovie secondarie o economiche», quelle che la motorizzazione su gomma ha reso meno convenienti sotto il profilo economico, o i tronchi di altre linee sostituiti con la costruzione di «direttissime» o «varianti» – apre nuove prospettive per una loro diversa utilizzazione sotto forma di percorsi di tipo ecologico (a piedi, in bicicletta, a cavallo). Tale nuova scelta rinnova la storica funzione di «collegamento» tra luoghi, parti di territorio e la memoria della vecchia infrastruttura come elemento del patrimonio culturale locale.

L'idea di utilizzare questi «corridoi» di collegamento «già pronti» per una nuova forma di «mobilità», che possiamo definire «dolce», è invitante perché non si può immaginare di realizzare un percorso «verde» (ciclabile, pedonabile o percorribile a cavallo) là dove manca un itinerario che svolge, o che ha svolto nel passato, una funzione di comunicazione o là dove i costi per una infrastruttura da realizzare *ex novo* risultano molto elevati.

A questo primo nucleo di rete di percorsi ecologici, con le stesse prospettive di riutilizzo e valorizzazione, si potranno aggiungere i sentieri e i

percorsi pedonali e mulattieri, non soltanto montani, aventi particolare rilevanza storica per forma, struttura e memoria; alcuni tronchi di strade carrozzabili del XIX e del XX secolo che, attualmente sostituiti da nuovi e più moderni collegamenti, mantengono una rilevante vocazione turistica e un valore tecnico-ingegneristico.

Queste strade seguono spesso percorsi antichi più e più volte modificati, ma sempre aderenti a un modello storico di

strada che si inoltra nel territorio adeguandosi alle sue asperità e alle sue forme, e integrandosi così nella natura dei luoghi attraversati fino a diventarne parte. Esse, per l'andamento planoaltimetrico e per la sezione solitamente ridotta, non inducono alcun disturbo all'ambiente circostante, ma, al contrario, per i materiali usati, per le opere d'arte e per gli arredi, arricchiscono il paesaggio attraversato. Sono, in sostanza, veri elementi costitutivi del paesaggio storico italiano, laddove esso ancora sopravvive e spesso, con spiccata originalità di segni e di forme, concorrono in modo rilevante a formarlo insieme a edifici storico-monumentali quali casali, torri, castelli, chiese, terrazzamenti, antichi sentieri, ville e giardini.

Esse rappresentano, inoltre, il punto di osservazione privilegiato, fisso e dinamico, per il godimento di questo paesaggio e la conformazione assegnata a queste strade tra le due guerre e nell'immediato secondo dopoguerra, in particolare con la generalizzata pavimentazione in asfalto, non ha minimamente nuociuto alla loro natura storica e paesaggistica.

L'insieme di questi percorsi potrà costituire nel nostro Paese un primo nucleo di rete della mobilità dolce, quale infrastruttura per le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio e all'attività ricreativa e turistica, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da un'elevata sostenibilità ambientale. Alcune esperienze di questo tipo già in corso nel nostro Paese hanno avuto un grande successo e confermano l'interesse dei cittadini e delle cittadine di fruire con più lentezza e piacere il proprio tempo libero, scoprendo paesaggi e percorsi del nostro patrimonio ambientale, culturale e storico.

Va ricordato che in altri Paesi europei tali operazioni di recupero hanno

già ottenuto lusinghieri risultati, sia come razionale utilizzo delle risorse territoriali sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo e del tempo libero: il progetto spagnolo delle «*Vías Verdes*» che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1.000 chilometri di ferrovie dismesse; quello inglese della *National Cycle Network* (NCN), rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria. Anche l'associazione americana *Rail to Trail* ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di ex ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Occorre inoltre sottolineare che negli ultimi decenni si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale intorno alle cosiddette vie verdi, noto come «*greenways movement*», e si sono diffusi diversi approcci al concetto di *greenway*.

In Europa, con questo termine sono oggi indicati percorsi dedicati a una «circolazione dolce» e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i «centri di vita» degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali.

La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica, precisa che le *greenway* «devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica».

Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenway*.

In tale contesto, l'idea di *greenway* va oltre quella di una semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero di paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati.

Si possono individuare sei caratteristiche principali che contraddistinguono le *greenway*:

1) la sicurezza, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale

ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;

2) l'accessibilità per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani eccetera);

3) la «circolazione dolce», legata, ad esempio, alle pendenze moderate, che consente di fruire «lentamente» i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;

4) la multiutenza, in quanto le *greenway* sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo eccetera), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;

5) il recupero di infrastrutture e di strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori eccetera, per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi eccetera);

6) l'integrazione con l'ambiente naturale, che permette alle *greenway* di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e di svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio.

In tal senso, le *greenway* possono portare ampi benefici per le popolazioni coinvolte, che vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri, quali:

a) contribuire allo sviluppo delle regioni rurali attraversate, portando ricchezza e incentivi per la creazione di nuove attività imprenditoriali;

b) favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini;

c) promuovere lo sviluppo di una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile;

d) favorire la conoscenza della natura e il rispetto dell'ambiente;

e) migliorare la mobilità in ambito urbano e periurbano, creando un sistema di percorsi riservati agli utenti non motorizzati, e contribuendo in tal modo a migliorare la qualità della vita nelle città;

f) favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico, così come delle tradizioni e delle tipicità delle zone attraversate.

Riassumendo, il recupero di tali infrastrutture dismesse favorisce anche una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono. Inoltre può contribuire a spostare 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 evidente vantaggio della sicurezza stradale.

Va infine detto che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e di completa separazione dalla viabilità ordinaria, possono essere ottime palestre di esercizio per bambini, disabili e anziani altrimenti privi di strutture dove svolgere l'indispensabile esercizio di movimento salutare quotidiano. Inoltre il tracciato stesso delle linee diventa spesso un ideale itinerario nel paesaggio, con tutte le sue positive valenze di fruizione estetica dei luoghi. Infine la memoria di una vecchia ferrovia è spesso legata alla vita sociale di una piccola comunità, alla sua storia e alle sue vicende economiche. Il mantenere in vita, anche sotto una forma in parte

differente questo patrimonio, è un'operazione culturale corretta e formativa.

Si rammenti anche che l'uso preferenziale delle ex ferrovie come piste ciclabili è peraltro già contemplato dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, sulla mobilità ciclistica.

Ma non bisogna dimenticare che, specie parlando di ferrovie, si potrebbe ipotizzare anche la riattivazione del servizio in quanto con la trasformazione del tracciato ferroviario si salvaguarda il corridoio di collegamento, che potrà essere ripristinato.

La proposta di legge si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso;

la realizzazione di una rete nazionale della mobilità «dolce» che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone.

L'attuazione della legge, al fine di garantire gli obiettivi citati, avviene attraverso:

la rete nazionale della mobilità dolce quale strumento quadro di pianificazione a livello nazionale;

la facoltà alle regioni di predisporre un programma regionale della mobilità dolce quale strumento attuativo della rete nazionale e di articolazione su scala regionale del programma nazionale;

le linee guida della mobilità dolce elaborate a livello nazionale quale elemento per gli indirizzi tecnici e amministrativi nella realizzazione della rete della mobilità dolce;

l'istituzione di un Osservatorio sulla mobilità dolce presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con funzioni di supporto tecnico, scientifico e di vigilanza sull'attuazione della legge.

La gestione della rete potrà essere affidata a soggetti senza fini di lucro, mentre la proprietà dei beni che costituiscono la rete rimane in capo al patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso.

All'onere derivante dalla presente proposta di legge, nel limite massimo di 2.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2013-2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del fondo speciale di conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità).

1. Le finalità della presente legge sono la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso, nonché 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.

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 bambini e agli anziani, caratterizzate da un'elevata sostenibilità ambientale e costituite da infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre e altre tipologie di utilizzi sostenibili;

b) «ferrovie in disuso»: i tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o per i quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o di gestione. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tranvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria;

c) «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 in disuso, strade rurali o percorsi pedonali e mulattieri di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura e montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono;

d) «programma regionale della mobilità dolce»: lo strumento attuativo della rete nazionale della mobilità dolce, di competenza delle singole regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere;

e) «linee guida della mobilità dolce»: gli indirizzi tecnici e amministrativi per la realizzazione di quanto previsto alle lettere c) e d), in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali di cui alla lettera c) o diversamente utilizzate,

salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario, la compatibilità e l'integrazione tra diversi utenti, la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria e l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

2. Le linee guida della mobilità dolce definiscono, inoltre, 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 pubblico privato e all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fine di lucro.

3. All'attuazione di quanto previsto al comma 2 in caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, lasciti ed erogazioni

liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

Art. 3.

(Attuazione).

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per i beni e le attività culturali, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, elabora la rete nazionale della mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce.

2. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni, sulla base della rete nazionale della mobilità dolce e delle linee guida della mobilità dolce, elaborano il programma regionale della mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali. Le regioni provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nel predetto programma promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è individuato l'elenco delle linee ferroviarie in disuso e delle pertinenze di

cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 2, comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Il predetto elenco è aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate. Di tale elenco si avvalgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto ai comma 1 e 2. Entro sessanta giorni dall'approvazione degli

strumenti di cui alle lettere *c*) e *d*) del comma 1 dell'articolo 2 da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri interessati e con gli enti competenti, conclude le procedure di dismissione dei tracciati, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), compresi negli strumenti di cui al citato articolo 2. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), incluse nell'elenco di cui al presente comma, rimane nel patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso, previa stipula di un accordo non oneroso, per le finalità della presente legge, con l'approvazione degli strumenti previsti alle lettere *c*) e *d*) del comma 1 dell'articolo 2.

4. Le destinazioni previste per gli ex tracciati ferroviari, di cui al presente articolo, non pregiudicano l'eventuale ripristino del servizio ferroviario per persone e per merci. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, tenuto conto dei parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario dandone comunicazione all'Osservatorio di cui all'articolo 4.

5. Le aree individuate dall'elenco di cui al comma 3 possono essere vincolate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Art. 4.

(Attuazione della rete nazionale della mobilità dolce).

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare promuove

e coordina, altresì, le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale.

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

3. L'Osservatorio, presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, 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 per statuto sono conformi alle finalità della presente legge.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

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

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

c) collabora all'individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso, di cui all'elenco previsto dall'articolo 3, comma 3, da inserire nella rete nazionale della mobilità dolce e nel programma regionale della mobilità dolce, e in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione dei tronchi dismessi;

d) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione

della pratica della mobilità dolce nell'opinione pubblica e nelle associazioni interessate;

e) vigila sull'attuazione della presente legge.

Art. 5.

(Progetto «Bicitalia»).

1. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza delle regioni e delle province autonome, elabora una rete nazionale di percorribilità ciclistica ad uso prevalentemente turistico, denominata «Bicitalia».

2. Bicitalia è costituita prevalentemente dalle vie verdi di cui all'articolo 6.

Art. 6.

(Vie verdi).

1. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare individua itinerari di particolare interesse ambientale, paesaggistico e testimoniale, denominati «vie verdi».

2. Le vie verdi sono realizzate preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

a) ferrovie in disuso;

b) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;

c) strade secondarie, vicinali, campestri e interpedonali a bassa percorrenza veicolare;

d) sentieri, mulattiere e tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza sono compatibili con la presenza di escursionisti.

3. Le vie verdi sono destinate esclusivamente alla circolazione non motorizzata, fatta eccezione per le ferrovie turistiche.

Art. 7.

(Individuazione dei percorsi viari).

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano riconoscono il valore storico, culturale e 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 alle loro individuazione e disciplina d'uso. A tal fine 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, che avviene per tratti omogenei sotto il profilo dell'interesse paesaggistico, storico, ambientale e testimoniale, integra il contenuto del PTCP quale piano paesaggistico.

Art. 8.

(Pianificazione e modalità d'uso dei percorsi viari).

1. I percorsi viari individuati ai sensi dell'articolo 7 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 ciclopedonali.

2. 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.

3. 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.

Art. 9.

(Catasto).

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono, rispettivamente, il catasto regionale e provinciale delle strade di interesse paesaggistico, storico e 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.

Art. 10.

(Commissione per l'individuazione).

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono una commissione a cui è affidata l'esecuzione degli adempimenti di cui all'articolo 7. 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, 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.

Art. 11.

(Tecniche di recupero).

1. 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 livelli di sicurezza adeguati alle funzioni di traffico assegnate ai percorsi viari tutelati dalla presente legge.

Art. 12.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, nel limite massimo di 2.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2013-2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del fondo speciale di conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, 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.