
Camera dei Deputati

C 72

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Realacci, Anzaldi, Arlotti, Baretta, Bargero, Berlinghieri, Biffoni, Bini, Bocci, Bonaccorsi, Franco Bordo, Borghi, Burtone, Carra, Carrescia, Cenni, Cimbro, Coccia, Cominelli, Cova, D'incecco, Ermini, Famiglietti, Faraone, Fedi, Fiano, Folino, Fregolent, Gadda, Gasparini, Gentiloni Silveri, Giachetti, Ginoble, Gnechi, Grassi, Guerra, Iori, Kyenge, La Marca, Leva, Lodolini, Losacco, Manzi, Marazziti, Marcon, Martella, Martelli, Mattiello, Melilla, Mura, Paris, Pellegrino, Piccoli Nardelli, Giuditta Pini, Quartapelle Procopio, Richetti, Giovanna Sanna, Sbroliini, Senaldi, Taricco, Valiante, Vignali, Zanin, Zardini

Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce

Presentata il 15 marzo 2013

Onorevoli Colleghi! La presente proposta di legge ha lo scopo, dopo un ampio dibattito tra associazioni e comitati di cittadini facenti parte della Confederazione per la mobilità dolce (CoMoDo), che riunisce, tra gli altri, Legambiente, Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB), Italia Nostra, Iubilantes Onlus, Rete dei Cammini, Touring Club Italiano (TCI), World Wildlife Fund (WWF), Umbria Mobilità e Associazione italiana

Greenways, di integrare e implementare alcuni progetti di legge presentati nella scorsa legislatura contro 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.

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 a 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, così come la rete ciclabile europea EuroVelo a sua volta inclusa in TEN-T (Trans European Network-Transport), dentro cui è stata sviluppata la rete nazionale di percorribilità ciclistica BicItalia, individuata nello studio di fattibilità elaborato dalla FIAB su incarico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in attuazione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 1/2001 del 1° febbraio 2001. I cittadini europei infatti chiedono alti livelli di mobilità e di sicurezza stradale e di usufruire di reti di trasporto ininterrotte e i trattati europei garantiscono il libero movimento delle persone.

Va inoltre rilevato che 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 evidente vantaggio in termini di 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 e salutare esercizio di movimento quotidiano. Inoltre il tracciato stesso delle linee diventa spesso un ideale itinerario attraverso il paesaggio, con positive valenze di fruizione estetica dei luoghi.

Inoltre, la creazione di una rete di mobilità dolce all'interno di un modello partecipato con il territorio risponderebbe pienamente a fornire una più avanzata politica di progettazione del paesaggio, in attuazione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000, resa esecutiva ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14, per contribuire alla realizzazione di un sistema generale di mobilità dolce, vale a dire ecologica, salutare e sostenibile.

Attraverso il continente, in fine, 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 operazione culturale e formativa.

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 alla 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 3.000.000 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 programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità).

1. Finalità della presente legge è la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce, come definita dall'articolo 2, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero, l'attività fisica delle persone e la salvaguardia dei beni territoriali diffusi. Tale rete è realizzata in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate. Per la finalità di cui alla presente legge, la rete nazionale di 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.

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 diversamente abili, 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) «rete nazionale di mobilità dolce»: il sistema di infrastrutture di cui alla lettera a), che compongono la struttura nazionale di mobilità dolce e ne realizzano gli obiettivi. La rete nazionale di 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, altri tronchi stradali ordinari che, collegando segmenti separati dalla rete, possono essere condivisi e resi compatibili con la mobilità dolce. Fanno parte della rete nazionale della mobilità dolce anche i cammini storici italiani dedicati ad un'utenza ciclopedonale, nonché le ferrovie locali o secondarie, chiuse o meno al traffico regolare, sui cui si sviluppano servizi turistici, senza obblighi di orari e tariffe del servizio di trasporto pubblico;

c) «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 tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria;

d) «programma regionale della mobilità dolce»: lo strumento attuativo della rete nazionale di mobilità dolce, di competenza delle singole regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere; realizzazione di una classificazione funzionale della rete stradale, nonché sistemazione, messa in sicurezza e monitoraggio della rete stessa per un suo uso anche a fini turistico-ciclo-pedonali;

e) «linee guida di mobilità dolce»: gli indirizzi tecnici e amministrativi per la realizzazione di quanto previsto alle lettere *b)* 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 *b)* o diversamente utilizzate, 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 di 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 di 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, di concerto 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 e le linee guida di mobilità dolce.

2. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni, sulla base della rete nazionale e delle linee guida di mobilità dolce, elaborano il programma regionale di 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 *c)* 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 commi 1 e 2. Entro sessanta giorni dall'approvazione degli strumenti di cui alle lettere *b)* 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 *c)*, 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 *c)*, 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 *b)* e *d)* del comma 1 dell'articolo 2.

4. Le destinazioni previste per le linee ferroviarie in disuso 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 5.

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.

(Interventi di valorizzazione della rete di 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 di mobilità dolce:

a) restauro scientifico 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 appropriati apparati di vegetazione utili alla riconoscibilità del percorso, la ricomposizione dell'intorno delle emergenze ambientali, paesaggistiche, architettoniche e storiche testimoniali a questo connesse e il recupero di aree degradate collegate al percorso o alla viabilità ad esso afferente;

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) 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. 5.

(Istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce).

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 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 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 definito «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 statuto siano affini agli obiettivi della presente legge e dai rappresentanti di associazioni specificamente impegnate nella tutela e nella valorizzazione dei cammini storici italiani, 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 di 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 in disuso, di cui all'elenco previsto dall'articolo 3, comma 3, da inserire nella rete nazionale e nel programma regionale di 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;

e) vigila sull'attuazione della presente legge.

Art. 6.

(Sponsorizzazione della mobilità dolce).

1. Le aziende private o pubbliche o le persone fisiche possono sponsorizzare la creazione e 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. 7.

(Regioni a statuto speciale).

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono nell'ambito delle loro rispettive competenze all'attuazione delle disposizioni della presente legge.

Art. 8.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della legge, nel limite massimo di euro 3.000.000 per ciascun anno del triennio 2013-2015, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze 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.