

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 1170

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori DONATI, PALERMI, BULGARELLI,
COSSUTTA, DE PETRIS, PECORARO SCANIO, PELLEGATTA,
RIPAMONTI, ROSSI Fernando, SILVESTRI e TIBALDI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 NOVEMBRE 2006

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

ONOREVOLI SENATORI. - 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 sottoforma 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 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, all'attività ricreativa e turistica, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale. Alcune esperienze già in corso di questo tipo nel nostro paese, hanno avuto un grande successo e confermano l'interesse dei cittadini e delle cittadine per 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 (ri)utilizzo delle risorse territoriali sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo e del tempo libero: il progetto spagnolo delle «Vias Verdes» che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1000 km 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.

Va inoltre rilevato che il recupero di tali infrastrutture dismesse favorisce anche una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono. 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 della sicurezza stradale. Va infine detto che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e di completa separa-

zione 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 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 ciclabile.

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 di cui sopra avviene attraverso:

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

- a 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 presente legge.

La gestione della rete potrà essere affidata a soggetti senza fini di lucro, 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.

All'onere derivante dal presente disegno di legge, nel limite massimo di euro 1.000.000 per ciascun anno del triennio 2007-2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità della legge)

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

b) «Ferrovie in disuso»: tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali sia stata disposta la sospensione o cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o 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;

c) «Rete nazionale della mobilità dolce»: sistema di percorsi di cui al comma 1, lettera a) del presente articolo 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»: 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»: 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 precedente lettera c) o diversamente utilizzate, salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario, la compatibilità e l'integrazione fra 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 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 della legge)

1. Entro 12 mesi dall'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, con il Ministro dei trasporti, con il Ministro per i beni culturali 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 di mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce.

2. Entro 18 mesi dall'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 programmazione territoriale. 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 dei trasporti, da emanare entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono individuati gli elenchi delle linee ferroviarie in disuso e delle pertinenze di cui alla lettera *b*), comma 1, articolo 2, comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Il predetto elenco è aggiornato dal Ministero dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno solare tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate. Di tali elenchi si av-

valgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto al comma 1 e 2 del presente articolo. 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 dei trasporti, di concerto con i Ministeri e gli enti competenti conclude le procedure di dismissione dei tracciati di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)* ricompresi negli strumenti citati di all'articolo 2. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, e incluse nell'elenco di cui 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)* dell'articolo 2, comma 1.

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 merci. Il Ministro 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 adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario dandone comunicazione all'Osservatorio, di cui all'articolo 4.

5. Le aree individuate all'elenco di cui al comma 3 possono essere vincolate ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Art. 4.

(Attuazione della rete della modalità dolce)

1. Il Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare promuove e coordina altresì le iniziative e gli accordi finalizzate 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, il Ministro dei trasporti, il Ministro per i beni culturali 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, nonché dai rappresentanti altre associazioni che per natura e statuto siano affini agli obiettivi della presente legge.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

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

b) esprime parere per l'approvazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera *c)* 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 della mobilità dolce e nel programma regionale della mobilità dolce e in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture 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. 5.

(Regioni a statuto speciale)

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano provvedono ai sensi degli statuti di autonomia delle relative norme di attuazione.

Art. 6.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dal presente disegno di legge, nel limite massimo di euro 1.000.000 per ciascun anno del triennio 2007-2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte capitale «Fondo speciale» utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al ministero dell'economia e delle finanze.

