



DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori POLI BORTONE, VIESPOLI, CENTARO, FERRARA
e FLERES**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 DICEMBRE 2011

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 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; i caselli ferroviari dismessi quali strutture a servizio del percorso ferroviario turistico; 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 di questo tipo, già in corso nel nostro paese, hanno avuto un grande successo e confermano l'interesse dei cittadini a fruire con più lentezza e piacere del 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 sposterrebbe 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 rilevato che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e di completa separazione dalla viabilità ordinaria, possono essere ot-

time 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.

Il disegno 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 e dei caselli ferroviari dismessi;

- 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:

- l'istituzione di una cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con competenze specifiche, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o per delega dal Ministro per la coesione territoriale e composta dai ministri per i beni e le attività culturali, dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, per il turismo e lo sport, delle politiche agricole alimentari e forestali, dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dal Ministro per la coesione territoriale.

All'onere derivante dall'attuazione della legge, valutato in 6 milioni di euro, si provvede, per l'anno 2012, a valere sul fondo di 2 milioni di euro istituito dall'articolo 2, commi 342 e 343 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse, per gli anni 2013 e 2014 a valere sui fondi del PON (Programma operativo nazionale) Reti e Mobilità 2007-2013.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Definizione di ferrovie storiche minori)

1. Sono definite ferrovie storiche minori quelle tratte costruite nel territorio nazionale a partire dalla metà del XIX secolo, ivi comprese le strutture collegate dismesse quali, per esempio, i caselli ferroviari.

2. Le ferrovie storiche minori, patrimonio di beni storici della Nazione, sono oggetto di tutela, recupero, valorizzazione e riutilizzazione, al fine di dare concreta attuazione all'articolo 9 della Costituzione, ovvero per contribuire allo sviluppo della cultura nazionale ed alla tutela del paesaggio storico e artistico della Nazione.

Art. 2.

(Interventi di recupero e di valorizzazione)

1. È istituito presso il Ministero per i beni e le attività culturali un fondo di 6 milioni di euro per il triennio 2012-2014 per la realizzazione di un programma di conservazione, valorizzazione e recupero delle linee ferroviarie minori, definitivamente o parzialmente dimesse e delle strutture connesse.

2. Per l'attuazione del programma di cui al comma 1 il Ministro per i beni e le attività culturali, di concerto con i Ministri per il turismo e lo sport, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole alimentari e forestali, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per la coesione territoriale, individua criteri e modalità attuativi per il raggiungimento dei seguenti obiettivi, volti al recupero, alla va-

lorizzazione e alla fruizione delle reti ferroviarie e dei caselli ferroviari dismessi:

a) individuazione e recupero di reti ferroviarie di tratte locali, regionali e infra-regionali, recentemente dismesse o tuttora funzionanti, limitatamente a determinati periodi dell'anno, con particolare riguardo a quelle ubicate nelle regioni già definite «aree depresse - obiettivo 1»;

b) individuazione e recupero di reti ferroviarie dismesse da destinare ad itinerari ciclo-pedonali per fini turistico-culturali;

c) avvio di progetti di fattibilità, d'intesa con le regioni e gli enti territorialmente competenti, per la conversione a uso ciclabile e pedonale delle tratte ferroviarie dismesse.

Art. 3.

(Cabina di regia)

1. Per effetto di quanto disciplinato dalla legge 23 agosto 1988, n. 400, è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una cabina di regia, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o per delega dal Ministro per la coesione territoriale e composta dai Ministri per i beni e le attività culturali, dello sviluppo e economico e delle infrastrutture e dei trasporti, per il turismo e lo sport, delle politiche agricole alimentari e forestali, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per la coesione territoriale.

2. La cabina di regia ha le seguenti competenze:

a) individua, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le linee ferroviarie oggetto delle due distinte tipologie di intervento di cui all'articolo 2, secondo le priorità operative deliberate, con interesse prioritario per le ferrovie dismesse esistenti nelle regioni dell'obiettivo conseguente;

b) stabilisce i singoli programmi da realizzare secondo criteri, modalità e termini prestabiliti;

c) nomina un responsabile del procedimento per ogni programma oggetto di finanziamento;

d) promuove, di intesa con le regioni e le amministrazioni locali interessate territorialmente e strumentalmente, le necessarie azioni di *marketing* ed eventualmente la sottoscrizione di accordi, protocolli e *project financing* con la partecipazione di imprenditori ed investitori locali, nazionali ed esteri.

Art. 4.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato complessivamente in euro 6 milioni per il triennio 2012-2014, si provvede, per l'anno 2012, a valere sul fondo istituito dall'articolo 2, commi 342 e 343, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e per gli anni 2013 e 2014 a valere sui fondi del PON (Programma operativo nazionale) Reti e Mobilità 2007-2013.

