

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 851

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PALERMO, CAPRILI, CONFALONIERI e
BONADONNA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 LUGLIO 2006

Norme per la tutela e la valorizzazione
del patrimonio ferroviario in abbandono

ONOREVOLI SENATORI. - Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria nazionale - 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 ecc.). Tale nuova scelta non pregiudica, anzi rinnova, la storica funzione di «collegamento» tra luoghi, parti di territorio e la memoria della vecchia infrastruttura come elemento del patrimonio culturale locale.

A questa rete ferroviaria in disuso, e con le stesse prospettive di riutilizzo e valorizzazione, andrebbero aggiunti in una seconda fase: 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 purtuttavia una rilevantissima vocazione turistica e furono frutto di notevole perizia tecnicoingegneristica.

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.

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 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.

Da un altro punto di vista i manufatti che costituiscono materialmente questa rete ferroviaria in abbandono sono a volte di notevole spessore tecnico. Si tratta di viadotti, gallerie, stazioni, scali, altri equipaggiamenti tipici di queste infrastrutture e sui quali si è esercitata una vera e propria disciplina ingegneristica. 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 vista 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.

Tutte queste considerazioni mirano a identificare un'infrastruttura di questo genere alla stessa stregua di un bene paesistico, in ogni caso meritevole di considerazione. Se si accetta tale punto di vista occorre anche rivedere il complesso *iter* che conduce all'alienazione e, spesso, alla perdita definitiva di questo patrimonio ferroviario. Uno dei concetti ispiratori del presente disegno di legge parte dal presupposto che un bene paesistico, così

identificato, non può essere posto sul libero mercato delle aree, ma deve essere mantenuto nel demanio tramite il trasferimento dell'atto di proprietà ad un ente pubblico che ne garantisca una destinazione a uso sociale. Vale la pena rammentare che la costruzione di queste linee, avvenuta a cavallo fra il XIX e il XX secolo, prevedeva l'acquisizione dei terreni tramite esproprio per pubblica utilità. La finalità sociale può essere condivisa anche oggi nel momento in cui si prefigura un serio e realistico riutilizzo della linea come percorso «verde» ad uso pubblico. Similmente si procede nella realizzazione di parchi o altre aree a verde.

L'obiettivo diventa quindi quello di inserire tra i beni paesistici del nostro Paese anche le infrastrutture territoriali dismesse, in particolare i loro sedimi e gli assi lineari che rappresentano, in quanto espressione di una storia, di una cultura e di una tradizione, in parte perduti e dei quali possono rappresentare la memoria. E non sarebbe una «imposizione» incomprensibile, ma coglierebbe perfettamente il sentimento diffuso di simpatia nei confronti delle vecchie linee ferroviarie. Va ricordato che in altri Paesi europei tali operazioni di recupero hanno già ottenuto lusinghieri risultati sia come razionale riutilizzo delle risorse territoriali sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo e del tempo libero. Bastino citare il progetto spagnolo delle *Vías Verdes* che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1000 km di ferrovie dismesse, o a quello inglese della National Cycle Network (NCN) rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria. E ricordare anche, l'intensa opera dell'associazione americana Rail to Trail che ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di ex-ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Gran parte di queste infrastrutture sono al momento abbandonate o sottoutilizzate,

quindi facilmente usufruibili. Ma non bisogna dimenticare che, specie parlando di ferrovie, si potrebbe ipotizzare anche la riattivazione del servizio, proprio grazie al vincolo che, con questa legge, permette di salvaguardare il corridoio di collegamento. Questa è una considerazione da non sottovalutare perché è senz'altro allettante la presenza di percorsi ciclabili e pedonali protetti al posto delle vecchie ferrovie, ma se si registra una consistente domanda di mobilità nel tratto della ex ferrovia, anche in funzione turistica, potrebbe anche essere studiata la fattibilità di un ripristino del trasporto su ferro. In tal caso, la pista ciclopedonale ha avuto la benefica funzione di conservare nel tempo il sedime originario dell'infrastruttura.

Il presente provvedimento si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

prevedere il principio di tutela delle infrastrutture territoriali in disuso, in particolare della rete ferroviaria, dei suoi sedimi, pertinenze e degli immobili di pregio che ne sono connessi (si pensi alle vecchie stazioni ferroviarie, che potrebbero essere utilmente riqualificate e adibite a luoghi di sosta e ristoro) come parte integrante del patrimonio di beni paesistici del nostro Paese;

monitorare e mappare la rete di tali infrastrutture, la loro disponibilità e stato patrimoniale, verificare la fattibilità di una loro conversione alla mobilità dolce;

istituire un osservatorio sulla mobilità dolce che abbia come finalità la realizzazione di una rete di percorsi «verdi» basati sul recupero delle infrastrutture territoriali in disuso e in tal modo facilitare le procedure di acquisizione e favorire il recupero e la trasformazione delle ferrovie dismesse in percorsi ciclo-pedonali;

modificare il «Codice dei beni culturali e del paesaggio a sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137» di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La presente legge intende salvaguardare e valorizzare i tronchi ferroviari in disuso, riconoscendo loro un importante valore testimoniale e storico, un particolare rilievo sul piano ambientale e paesaggistico e, nondimeno, una finalità di uso pubblico e sociale per il turismo e il tempo libero.

2. Ai fini dei benefici previsti dalla presente legge, le linee ferroviarie in disuso di cui al comma 1, nonché le loro pertinenze, presenti sul territorio nazionale, sono individuate in apposito elenco, adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con i Ministri dei trasporti, per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Con il medesimo decreto sono determinati altresì lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) mobilità dolce: le forme di mobilità caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e finalizzate principalmente alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio;

b) ferrovie in disuso: tracciati ferroviari sui quali sia stata disposta la sospensione del servizio, appartenenti alla rete ferroviaria statale o a società private ovvero in concessione governativa, o in qualsiasi altra forma di pro-

prietà o gestione; ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extra urbane e in genere le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate correnti prevalentemente in sede propria.

Art. 3.

(Destinazione delle ferrovie in disuso)

1. Gli ex tracciati ferroviari, tutelati ai sensi della presente legge, possono essere destinati ai seguenti usi:

- a) percorsi ciclabili;
- b) percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta;
- c) percorsi per il turismo equestre;
- d) linee ferroviarie ad uso turistico.

2. Sulla base delle caratteristiche e della tipologia del tracciato si possono anche individuare forme promiscue di utilizzo dei tracciati in disuso.

Art. 4.

(Ripristino del servizio ferroviario)

1. Gli ex-tracciati ferroviari sono in ogni caso destinati prioritariamente al servizio di trasporto passeggeri e merci su rotaia. Il Ministro delle infrastrutture, il Ministro dei trasporti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, anche sotto forma di ferrovia turistica o metropolitana, tenuto conto di determinati parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dei trasporti adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario.

Art. 5.

*(Modifiche 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 modifiche:

a) all'articolo 136, comma 1, dopo la lettera d) sono aggiunte le seguenti:

1) *d-bis*) ferrovie in disuso, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale;

2) *d-ter*) strade dismesse, 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*)».

Art. 6.

(Proprietà delle aree di sedime)

1. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso e incluse nell'elenco di cui all'articolo 1, comma 2, viene trasferita a titolo gratuito alle regioni o ad altri enti pubblici, in modo da salvaguardare la continuità del percorso con il vincolo di destinare tali aree agli usi previsti dall'articolo 3.

2. Qualora il tracciato ferroviario sia stato in parte alienato e adibito ad altre finalità l'ente territoriale competente provvede al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e programmazione territoriale, sono tenute al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione dei tronchi ferroviari in disuso, sia attraverso la predisposizione di appositi programmi, sia

attraverso l'inserimento nella pianificazione territoriale e urbanistica.

Art. 7.

(Rete nazionale della mobilità dolce)

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, di concerto con i Ministri delle infrastrutture, dei trasporti e per i beni e le attività culturali, sentita la Conferenza dei Presidenti delle regioni e delle province autonome, elabora una rete nazionale di mobilità dolce avente i seguenti requisiti:

a) che contempli il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso o diversamente utilizzate;

b) che operi la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti;

c) che miri alla separazione o alla protezione dalla rete stradale per i veicoli a motore;

d) che preveda l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

2. La rete nazionale di mobilità dolce, di cui al comma 1, è realizzata preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

a) linee ferroviarie dismesse;

b) argini e alzaie di fiumi e canali;

c) tronchi stradali dismessi dall'ANAS SpA o da altre amministrazioni pubbliche;

d) strade secondarie, vicinali, campestri e interpoderali a bassa percorrenza veicolare;

e) strade appartenute al demanio militare;

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

3. A supporto della rete nazionale di mobilità dolce concorrono, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, le

seguenti categorie di mezzi di trasporto pubblico in esercizio:

- 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.

4. La rete nazionale di mobilità dolce, così come individuata al comma 2, è destinata, salvo casi di servizio e manutenzione, a una circolazione non motorizzata.

Art. 8.

(Osservatorio sulla mobilità dolce)

1. Entro sei 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 Ministri delle infrastrutture, dei trasporti, e per i beni e le attività culturali, istituisce l'Osservatorio sulla mobilità dolce.

2. L'Osservatorio di cui al comma 1 è coordinato da un rappresentante designato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed è inoltre composto da:

- a) due rappresentanti designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- b) un rappresentante designato dal Ministero delle infrastrutture;
- c) un rappresentante designato dal Ministero dei trasporti;
- d) due rappresentanti designati dal Ministero per i beni e le attività culturali;
- e) due rappresentanti designati dal Ministero dello sviluppo economico;
- f) tre rappresentanti designati dalla Conferenza per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

g) tre rappresentanti delle associazioni nazionali per la promozione della mobilità dolce, designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

h) tre rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349.

3. L'Osservatorio di cui al comma 1 persegue le seguenti finalità:

a) vigila sull'attuazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366;

b) promuove e coordina tutte le iniziative finalizzate all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce mediante l'organizzazione di una giornata nazionale dedicata alla mobilità dolce;

c) dà impulso al coordinamento delle attività degli organismi istituzionali ai quali la legge affida responsabilità e competenze;

d) collabora alla individuazione dei tronchi di ferrovie dismesse da sottoporre a tutela ai sensi dell'articolo 1;

e) promuove la realizzazione della rete nazionale di mobilità dolce tramite accordi fra regioni e province, e la realizzazione di connessioni intermodali che ne facilitino la fruizione.

Art. 9.

(Disposizioni finanziarie)

1. Per le finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2007.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato nella misura massima di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2006, allo

scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

