



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori FERRANTE, DELLA SETA, Vincenzo DE LUCA,
DI GIOVAN PAOLO, Marco FILIPPI e MAZZUCONI**

COMUNICATO ALLA RESIDENZA IL 19 DICEMBRE 2012

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

ONOREVOLI SENATORI. - Questo disegno di legge ha lo scopo, dopo un ampio dibattito tra associazioni e comitati di cittadini, facenti parte della Confederazione della mobilità dolce (CoMoDo) che riunisce tra gli altri Legambiente, Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB), Italia Nostra, Iubilantes Onlus, Rete dei Cammini, TCI, WWF, Umbria Mobilità e Associazione italiana Greenways, di integrare e implementare un disegno di legge presentato 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 interessante perché non si può immaginare di realizzare un percorso «verde» (pedonabile, ciclabile 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 letezza 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 riutilizzo 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, così come la rete ciclabile europea EuroVelo a sua volta incluso 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 da 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 (CIPE) 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. 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 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.

Inoltre la creazione di una rete della mobilità dolce dentro a un modello partecipato con il territorio risponderebbe pienamente a fornire un quadro di una più avanzata politica e progettazione del paesaggio in attuazione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000, di cui alla legge 9 gennaio 2006, n. 14, per contribuire alla realizzazione di un sistema generale della mobilità dolce e al tempo stesso di un nuovo paesaggio della mobilità dolce, ecologica, salutare e sostenibile.

Attraverso il continente 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.

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;

- 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;

- 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 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 dall'attuazione del presente disegno di 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 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.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La finalità della presente legge riguarda la realizzazione di una rete nazionale di 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, la salvaguardia di beni territoriali diffusi. Tale rete si realizza in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate. In questo senso e per le finalità cui si propone, 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 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) «rete nazionale della mobilità dolce»: sistema di infrastrutture di cui al comma 1, lettera *a)*, che compongono la struttura na-

zionale 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, altri tronchi stradali ordinari che, in quanto aventi funzione di tramite fra segmenti separati della rete, possono essere condivisi e resi compatibili con la mobilità dolce. Fanno parte della rete nazionale della mobilità dolce anche i cammini storici italiani che di per sè già costituiscono una amplissima «rete» specificamente dedicata ad utenza ciclopedonale, nonché le ferrovie cosiddette locali o secondarie, chiuse o no al traffico regolare, su cui si sviluppano servizi turistici, senza gli obblighi di orari e tariffe del servizio di trasporto pubblico;

c) «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,

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; individuazione, realizzazione, sistemazione, messa in sicurezza e monitoraggio di una vera e propria classificazione della rete stradale per un uso multifunzionale della rete stradale anche a fini turistico-ciclo-pedonale;

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 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, stabilite dalla presente legge, 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.

(Rete nazionale di mobilità dolce e linee guida della mobilità dolce)

1. Entro un anno 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 e con il Ministro della salute, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, elabora, ai sensi della presente legge, la rete nazionale di 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 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 delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati gli elenchi delle linee ferroviarie in disuso e delle pertinenze di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), comprensivi 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 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 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 due mesi dalla data di 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, 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 cui 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 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)* 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 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 nell'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 della mobilità dolce)

1. Ai fini dell'attuazione della presente legge sono individuati i seguenti interventi prioritari idonei per la tutela e valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla rete della mobilità dolce:

a) restauro scientifico e di 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 od ambientale esistenti sul territorio interessato della rete della mo-

bilità 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;

e) adeguamento della ricettività turistica con priorità agli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico ed ai beni storico testimoniali esistenti;

g) iniziative in aree protette nazionali e regionali ed oasi finalizzate alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per la fruizione turistica;

h) tutela e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, ai sensi della Convenzione europea sul paesaggio del 20 ottobre 2000, di cui alla 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;

i) attività di informazione e promozione del prodotto turistico, culturale, ambientale e enogastronomico;

l) attività di formazione, ricerca e documentazione sulla storia, sul paesaggio, sulle tradizioni, sulle religioni e sulla cultura dei luoghi e delle antiche popolazioni,

m) adeguamento della segnaletica stradale e tabellare che garantisca la messa in sicurezza della rete e la corretta fruizione, soprattutto nei tratti di 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 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 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 specificatamente impegnate nella tutela e valorizzazione dei cammini storici italiani, nonché nella salvaguardia, promozione e gestione di ferrovie turistiche.

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, lettere 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 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 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 bambini 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.

Art. 9.

(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni della presente legge entrano in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

