

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2409

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CAVALLARO, CECCUZZI, FARINONE, GHIZZONI, LOVELLI, MOTTA**

Norme per la tutela e valorizzazione degli itinerari ferroviari  
dismessi e per la promozione della mobilità dolce

*Presentata il 30 aprile 2009*

ONOREVOLI COLLEGHI! — 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 di « 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 e parti di territorio e 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 si può definire « dolce », è invitante perché non si può immaginare di realizzare un percorso « verde » (ciclabile, pedonabile o percorri-

bile 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. 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 e altri equipaggiamenti tipici di queste infrastrutture e sui quali si è esercitata una vera e propria disciplina ingegneristica che sarebbe doveroso riportare alla luce, evidenziandone il pregio.

Inoltre il tracciato stesso delle linee diventa spesso un ideale itinerario nel paesaggio, trasformando vecchi sentieri, percorsi ferroviari e pedonali abbandonati in ippovie, sentieri di lunga percorrenza, ferrovie turistiche e *greenway*, nonché in luoghi dove poter effettuare equitazione,

*trekking* urbano, ciclismo, ma anche semplici camminate. Inoltre la memoria di una vecchia ferrovia è spesso legata alla vita sociale di una piccola comunità, alla sua storia e alle sue vicende economiche, pertanto mantenere in vita, anche in forma diversa, questo patrimonio è sicuramente un'operazione culturale corretta e formativa.

Con le stesse prospettive di riutilizzo e di valorizzazione si potranno aggiungere, a questo primo nucleo di rete di percorsi ecologici, i sentieri e i percorsi pedonali e mulattieri, non soltanto montani, che hanno una particolare rilevanza storica per forma, struttura e memoria, nonché 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, 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 per questo nuovo tipo di « mobilità » che li guida alla scoperta di paesaggi e di 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. A tale proposito vorrei ricordare il progetto spagnolo delle « *vías verdes* », che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1.000 chilometri di ferrovie dismesse; il progetto inglese della *National Cycle Network* (NCN), rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordina-

ria e, non da ultima, l'associazione americana « *Rail to Trail* », che 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 avrebbe anche altri importanti meriti, come quello di favorire una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono e di spostare 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 rilevato che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e completamente separati 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.

Non bisogna inoltre 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.

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 ciclistica.

La presente proposta di legge si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

1) la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, nonché degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso;

2) 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 di tali obiettivi avviene attraverso:

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

2) a facoltà alle regioni di predisporre un programma regionale della mobilità dolce quale strumento attuativo della rete nazionale e di articolazione su scala regionale del programma nazionale;

3) 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;

4) 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 proposta di legge.

La gestione della rete può 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.

Infine, all'onere derivante dall'attuazione della presente proposta di legge, nel limite massimo di 1.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, 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 per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. 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, 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 disabili, 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 e altre tipologie di utilizzi sostenibili;

b) « 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 in disuso 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»: il sistema dei percorsi di cui alla lettera a), che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e che 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 di montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono;

d) «programma regionale della mobilità dolce»: lo 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»: gli indirizzi tecnici e amministrativi per l'attuazione di quanto previsto dalle lettere c) e d), in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma regionale e le modalità per il recupero e per il riutilizzo delle infrastrutture territoriali di cui alla citata lettera c) o diversamente utilizzate, salvaguardando 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 della mobilità dolce, di cui alla lettera e) del comma 1, definiscono inoltre gli aspetti finanziari con particolare riferimento: ai contributi dei Ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari e per il ricorso al partenariato tra pubblico e privato nonché all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini 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, i lasciati e le erogazioni liberali finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

ART. 3.

*(Norme di 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, predispone e approva, con proprio decreto, la rete nazionale della mobilità dolce e adotta 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, approvano il programma regionale della mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali. Le regioni provvedono, altresì, 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 redatti gli elenchi delle ferrovie in disuso, recanti anche lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Gli elenchi sono aggiornati dal medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno sulla base delle segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle regioni interessate. Di tali elenchi si avvalgono il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni ai fini di 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 e delle regioni interessate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri e con gli enti competenti, conclude le procedure di dismissione delle ferrovie in disuso. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso incluse negli elenchi 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 l'attuazione delle finalità della presente legge.

4. Le destinazioni previste per le ferrovie in disuso 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 4.

5. Le aree comprese negli elenchi di cui al comma 3 del presente articolo 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.

*(Promozione della mobilità dolce).*

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare promuove iniziative e 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 denominato « Osservatorio ». Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio sono stabiliti con il decreto di cui al presente comma.

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, da 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 da rappresentanti di altre associazioni che per natura e per statuto condividono le finalità della presente legge.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

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

*b)* esprime parere ai fini dell'attuazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettere *c)* e *d)*;

*c)* collabora all'individuazione delle ferrovie in disuso iscritte negli elenchi di cui all'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 delle ferrovie in disuso;

*d)* sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce;

*e)* vigila sull'attuazione della presente legge.



## ART. 5.

*(Regioni a statuto speciale e province autonome di Trento e di Bolzano).*

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono all'attuazione della presente legge in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.

## ART. 6.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, nel limite massimo di 1.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, 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 per l'anno 2009, 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.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,35



\*16PDL0025690\*