

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 890

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **DE LORENZIS**

Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità dolce e per la riconversione delle linee ferroviarie dismesse

Presentata il 9 luglio 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo sviluppo tecnologico di un Paese come l'Italia, che vanta millenni di storia, ha portato enormi cambiamenti sugli equilibri territoriali e sulla forma delle infrastrutture di collegamento. Molte antiche strade sono state abbandonate perché il loro percorso non era più funzionale alle esigenze della mutata domanda di mobilità. Molte vecchie ferrovie sono state chiuse perché non sufficientemente remunerative per un modello trasportistico che punta all'efficienza economica prima che al soddisfacimento di un bisogno sociale. Altri percorsi — naturali o artificiali — come i tratturi, le strade militari e le alzaie dei fiumi, rappresentano un meraviglioso potenziale da utilizzare con forme di mobilità rispettose dell'ambiente, in molti casi quasi incontaminato, in cui si inseriscono. È un patrimonio che va preservato e valorizzato. È un patrimonio che potrebbe rappresentare un'occasione di rilancio di forme di turismo sostenibile —

come il turismo in bicicletta — molto diffuse in Europa, ma che in Italia stentano a decollare per l'assenza di una politica di sostegno del settore. La Germania vanta oltre 200 itinerari ciclabili ad uso turistico, per una rete di più di 70.000 chilometri (km) di piste ciclabili diffuse in tutto il territorio tedesco, lungo le quali si trovano circa 5.000 strutture ricettive attrezzate per questa forma di turismo. L'Olanda, il cui territorio è molto più piccolo, ha realizzato *LF-network*, una rete di percorsi per la bicicletta nel territorio olandese, per un totale di 4.500 km. Il progetto è sostenuto e finanziato dal Governo e dalle autorità regionali. Non mancano gli itinerari che attraversano più Stati, come la celeberrima pista ciclabile del Danubio, di oltre 300 km da Passau a Vienna, che nel periodo estivo viene percorsa da 5.000 cicloturisti ogni giorno, con milioni di euro di fatturato.

Per la sua straordinaria bellezza l'Italia potrebbe essere al primo posto nella domanda di turismo sostenibile. Il problema è che manca un'offerta adeguata sia per quanto riguarda le infrastrutture, sia per quanto riguarda una ricettività che tenga conto delle esigenze di questo tipo di turismo. Eppure la rete di percorsi sarebbe già pronta: non è necessario progettare né consumare nuovo suolo per realizzarla, ma sarebbe sufficiente sottrarre al degrado e all'incuria migliaia di km di ferrovie dismesse, strade abbandonate e sentieri dimenticati, da restituire alla loro originaria bellezza e al loro antico fascino. Servono risorse molto modeste rispetto a quelle che lo Stato si ostina a investire in faraonici progetti infrastrutturali, come quelli stanziati per la realizzazione del Programma delle infrastrutture strategiche, e il ritorno — grazie al volano su un settore turistico in continua crescita — sarebbe positivo per importanti settori dell'economia turistica. È di opere pubbliche come questa che ha bisogno il nostro Paese.

L'articolo 1, dunque, definisce l'ambito di applicazione della presente proposta di legge, ovvero la tutela, la valorizzazione e il recupero delle linee ferroviarie in disuso, degli argini e delle alzaie dei fiumi e dei canali, dei tratti stradali secondari o dismessi e dei percorsi pedonali che si distinguono per un particolare valore culturale o storico.

L'articolo 2 reca un elenco di definizioni volte a chiarire l'obiettivo e gli ambiti di applicazione della presente proposta di legge.

L'articolo 3, invece, introduce il concetto di rete nazionale della mobilità e definisce l'iter di approvazione della stessa nonché delle linee guida della mobilità dolce. Secondo quanto previsto, infatti, tale rete, predisposta dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è finalizzata al recupero delle infrastrutture territoriali in disuso, alla messa in sicurezza dell'u-

tenza e all'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

I percorsi da inserire in via prioritaria nella rete sono le linee ferroviarie dismesse, gli argini e le alzaie dei fiumi e dei canali, i tronchi stradali dismessi, le strade secondarie, vicinali, campestri o interpoderali a bassa percorrenza veicolare, le strade appartenute al demanio militare, i sentieri, le mulattiere e i tratturi compatibili con l'attività ciclistica o pedonale. Al fine di garantire una fruibilità ancora maggiore della rete, la presente proposta di legge disciplina anche l'intermodalità e quindi gli aspetti relativi alla connessione della rete con i mezzi di trasporto, ovvero con le ferrovie in esercizio della rete di trasporto locale, con le ferrovie turistiche in esercizio, con le linee di navigazione interna, con gli impianti a fune e con le autolinee pubbliche.

Le linee guida della mobilità dolce definiscono gli aspetti finanziari attraverso l'identificazione del soggetto responsabile per l'erogazione dei contributi e la descrizione delle modalità per la ripartizione dei fondi, per il ricorso al partenariato tra pubblico e privato e per l'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro. In quest'ultimo caso è previsto anche l'utilizzo di proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private nonché di lasciti ed erogazioni liberali.

Nel rispetto del riparto delle competenze, l'articolo 3 prevede, inoltre, che, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, le regioni elaborino il programma regionale della mobilità dolce provvedendo al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione dei percorsi nonché a favorire la partecipazione dei cittadini e degli enti locali. Il comma 7 dispone che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sia redatto un elenco delle linee ferroviarie in disuso e delle relative pertinenze, con l'obbligo di aggiornamento ogni due anni.

Al fine di non compromettere l'eventuale riutilizzo delle linee ferroviarie in disuso e il ripristino del servizio ferroviario, l'articolo 4 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, in base alle rispettive competenze, verifichino periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario.

L'articolo 5 modifica il codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Nello specifico, sono aggiunti, all'articolo 136, tra le aree di notevole interesse pubblico, le ferrovie in disuso di pregevole valore paesaggistico, ambientale o storico e le strade dismesse, i sentieri e i tratturi anch'essi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico. Si modifica anche l'articolo 137 del codice, prevedendo che le regioni istituiscano apposite commissioni con il compito di formulare proposte per la dichiarazione di notevole interesse pubblico delle aree di cui all'articolo 136.

L'articolo 6 dispone l'istituzione di un Ufficio biciclette presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e composto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dei beni e delle attività culturali e del turismo, da rappresentanti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, nonché da rappresentanti di altre associazioni che per scopi e per statuto sono conformi alle finalità della legge. Il comma 4 dello stesso articolo 6 disciplina le attività dell'Ufficio. Rientrano tra queste, in particolare: fornire supporto scientifico e tec-

nico nella redazione della rete nazionale della mobilità dolce e nella redazione delle linee guida; supportare lo sviluppo della rete favorendo e curando gli accordi tra le regioni e le province e le connessioni intermodali; aiutare nell'identificazione dei tronchi di ferrovie in disuso; promuovere e curare iniziative volte all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce; vigilare sull'attuazione della legge.

L'articolo 7 disciplina l'individuazione dei percorsi viari e affida alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano tale compito.

L'articolo 8 segue quanto disposto dall'articolo 7 e prevede, dunque, dopo l'individuazione dei percorsi, un'attività di pianificazione degli stessi nonché la definizione delle rispettive modalità d'uso, favorendo le reti a bassa intensità e velocità.

L'articolo 9 prevede che le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscano, rispettivamente, il catasto regionale e provinciale delle strade di interesse paesaggistico, storico o ambientale, dettando i criteri per la raccolta dei dati.

Per quanto concerne l'individuazione dei percorsi di cui all'articolo 7, l'articolo 10 istituisce una commissione regionale o provinciale nei casi delle province autonome di Trento e di Bolzano, composta anche da rappresentanti delle associazioni ambientaliste di rilievo regionale o provinciale, avente il compito di individuare tali percorsi.

L'articolo 11 disciplina le tecniche di recupero e di riqualificazione funzionale di siti e percorsi, mentre l'articolo 12 reca la copertura finanziaria della legge, stanziando 2.000.000 di euro annui per il 2019 e il 2020.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. Le finalità della presente legge sono la tutela, la valorizzazione e il recupero degli itinerari di rilevante valore storico e culturale. Gli itinerari tutelati ai sensi della presente legge e individuati ai sensi dell'articolo 3 sono le linee ferroviarie in disuso, gli argini e le alzaie dei fiumi e dei canali, i tratti stradali secondari o dismessi e i percorsi prevalentemente pedonali.

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 minori e agli anziani, caratterizzate da un'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 sui quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio, appartenenti alla rete ferroviaria statale o a società private ovvero in concessione governativa, o in qualsiasi altra forma di proprietà o gestione; ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie e le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate, il cui tracciato è prevalentemente in sede propria;

c) « rete nazionale della mobilità dolce »: il sistema di percorsi di cui alla lettera *a)* 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, percorsi pedonali e mulattiere di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura o 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 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 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 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.

Art. 3.

(Strumenti attuativi)

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, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone la rete nazionale della mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce.

2. La rete nazionale della mobilità dolce è finalizzata:

a) al recupero e al riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso;

b) alla condivisione delle diverse forme di utilizzo delle infrastrutture di cui alla lettera *a)*;

c) alla sicurezza dell'utenza;

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

3. La rete nazionale della mobilità dolce è realizzata preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

a) ferrovie in disuso;

b) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;

c) tronchi stradali dismessi dall'Ente nazionale per le strade (ANAS) Spa o da altre amministrazioni pubbliche;

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

e) strade appartenute al demanio militare;

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

4. La rete nazionale della mobilità dolce è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, dalle 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.

5. Le linee guida della mobilità dolce definiscono 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 tra pubblico e privato e all'affidamento delle opere

in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro. In caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, i lasciti e le erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

6. 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 di programmazione territoriali. Le regioni provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nel programma promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è individuato l'elenco delle linee ferroviarie in disuso e delle relative pertinenze. L'elenco è aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ogni due anni, tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate. Di tale elenco si avvalgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto dai commi 1 e 5. Entro sessanta giorni dall'approvazione degli strumenti di cui al commi 1 e 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri interessati e con gli enti competenti, procede alla dismissione delle ferrovie in disuso. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso 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 stipulazione di un accordo non oneroso.

Art. 4.

(Ripristino del servizio ferroviario)

1. Le ferrovie in disuso sono in ogni caso destinate prioritariamente al servizio di

trasporto di passeggeri e di merci su rotaia. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, in base alle rispettive competenze, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, anche sotto forma di ferrovia turistica o metropolitana, sulla base di specifiche valutazioni che tengono conto del valore sociale o turistico dell'intervento ovvero di potenziali requisiti 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.

Art. 5.

(Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui 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 modificazioni:

a) all'articolo 136, comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti lettere:

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

d-ter) le strade dismesse, i sentieri e i 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.

(Ufficio biciclette)

1. 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 dei beni e delle attività culturali e del turismo, è istituito, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente

legge, l'Ufficio biciclette. Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento sono stabiliti nel medesimo decreto.

2. L'Ufficio biciclette, presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è composto dai Ministri di cui al comma 1, 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, nonché da rappresentanti di altre associazioni che per scopo e per statuto sono conformi alle finalità della presente legge.

3. L'Ufficio biciclette svolge le seguenti attività:

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

b) esprime parere ai fini dell'approvazione di quanto previsto dall'articolo 3;

c) promuove la realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce tramite accordi tra regioni e province, nonché la realizzazione di connessioni intermodali per facilitare la fruizione della stessa rete;

d) collabora all'individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso incluse nell'elenco previsto dall'articolo 3, comma 7, 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;

e) promuove e coordina le iniziative finalizzate all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce;

f) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce nell'opinione pubblica e nelle associazioni interessate;

g) vigila sull'attuazione della presente legge, nonché sull'attuazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366;

h) promuove e coordina iniziative a carattere nazionale finalizzate alla diffusione della mobilità sostenibile.

Art. 7.

(Individuazione dei percorsi viari)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano riconoscono il valore storico, culturale o testimoniale dei percorsi viari consolidati armonicamente integrati nel territorio e nel paesaggio e, al fine di provvedere alla loro tutela e conservazione, emanano norme preordinate alla loro individuazione e disciplina d'uso. A tale fine le regioni affidano alle province l'individuazione, attraverso una o più varianti al piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), dei percorsi viari, dettandone la disciplina d'uso costruttiva di regolazione.

2. L'individuazione dei percorsi viari di cui al comma 1, effettuata per tratti omogenei sotto il profilo dell'interesse paesaggistico, storico, ambientale o testimoniale, integra il contenuto del PTCP quale piano paesaggistico.

Art. 8.

(Pianificazione e modalità d'uso dei percorsi viari)

1. I percorsi viari individuati ai sensi dell'articolo 7 sono organizzati in percorsi a rete destinati ad accogliere il flusso di traffico turistico, con preferenza per quello a basse intensità e velocità, compresi i flussi ciclopedonali.

2. I percorsi viari sono ristrutturati al fine di consentire la continuità anche mediante la realizzazione di varianti nei casi di incompatibilità della tutela con le funzioni di traffico.

3. Gli enti proprietari delle strade sono tenuti, ferma restando l'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza, ad adeguare la disciplina della circolazione alla disciplina d'uso prevista nel PTCP.

Art. 9.

(Catasto)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono, rispettivamente, il catasto regionale e provinciale delle strade di interesse paesaggistico, storico o ambientale, che raccoglie la documentazione ottenuta da tutti gli strumenti di ricognizione utili alla mappatura della rete viaria. La documentazione è acquisita per tutte le strade del territorio regionale e delle province autonome, è referenziata geograficamente con riferimento alla carta tecnica regionale e della provincia autonoma ed è integralmente informatizzata.

Art. 10.

(Commissione)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano istituiscono una commissione a cui è affidata l'esecuzione degli adempimenti di cui all'articolo 7. La commissione, al cui interno devono essere rappresentate le associazioni ambientaliste di rilievo regionale e della provincia autonoma, rende preliminarmente noti i criteri per la selezione dei percorsi viari meritevoli di tutela e procede alla valutazione delle caratteristiche delle strade sulla base di visite sopralluogo, della documentazione resa disponibile e di segnalazioni, considerazioni e proposte avanzate da enti o da privati cittadini. La commissione è volta per volta integrata da un rappresentante dei comuni interessati dal percorso viario.

Art. 11.

(Tecniche di recupero)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuovono studi e ricerche, anche in collaborazione con istituti universitari, per la messa a punto di procedure e di tecniche per il recupero delle peculiarità storico-culturali e per la contestuale riqualificazione funzionale delle attrezzature e dei margini stradali, al fine di garantire livelli di sicurezza adeguati alle

funzioni di traffico assegnate ai percorsi viari tutelati dalla presente legge.

Art. 12.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, nel limite massimo di 2.000.000 di euro annui per il 2019 e il 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, 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 2018, 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.

