

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce. C. 72 Realacci, C. 599 Bocci, C. 1640 Famiglietti e C. 1747 Busto (*Esame e rinvio*) 106

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali (*Deliberazione di una proroga del termine*) . 111

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 111

SEDE REFERENTE

Mercoledì 8 luglio 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 14.40.

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

C. 72 Realacci, C. 599 Bocci, C. 1640 Famiglietti e C. 1747 Busto.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in titolo.

Mirko BUSTO (M5S), *relatore*, osserva che la Commissione avvia oggi l'esame delle proposte di legge Realacci C. 72, Bocci C. 599, Famiglietti C. 1640 e Busto C. 1747, recanti norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce. Sottolinea, anzitutto, che le tematiche, oggetto delle pro-

poste di legge in esame, la mobilità dolce e la riqualificazione delle ferrovie dismesse per lo sviluppo di itinerari ciclo-turistici, rappresentano tematiche su cui da anni ferve un intenso dibattito volto alla ricerca degli strumenti per introdurre nel Paese un sistema di mobilità, caratterizzato da percorsi di tipo ecologico, in grado di riutilizzare tratti di ferrovie dismesse, che rappresentano un grande patrimonio ambientale e naturalistico.

Nel passare, pertanto, all'illustrazione del contenuto delle disposizioni delle proposte di legge in esame, rileva anzitutto che l'articolo 1 delle proposte di legge C. 72 e C. 1640 enuncia, quale finalità perseguita dalle stesse, la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero, l'attività fisica delle persone e la salvaguardia dei beni territoriali diffusi. Tale rete è realizzata in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate. Evidenzia poi che l'articolo 1 della proposta di legge C. 599, nel prevedere una finalità

analoga, fa esplicito riferimento agli elementi storici e testimoniali e agli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso. Una finalità più ampia caratterizza, invece, l'articolo 1 della proposta di legge C. 1747, che è volta a perseguire la tutela, la valorizzazione e il recupero degli itinerari di rilevante valore storico e culturale, individuati nelle linee ferroviarie in disuso, nonché negli argini e nelle alzaie dei fiumi e dei canali, nei tratti stradali secondari o dismessi e nei percorsi prevalentemente pedonali. L'articolo 2 delle proposte di legge contiene le definizioni funzionali alla delimitazione dei concetti chiave utilizzati nelle medesime proposte, a partire da quello di mobilità dolce. Essa viene definita come 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 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). In tale definizione, l'articolo 2 della proposta di legge C. 1640 fa rientrare anche, nella parte in cui elenca percorsi ciclabili e per il turismo equestre, le ferrovie turistiche e locali. Il sistema di infrastrutture di mobilità dolce forma la Rete nazionale di Mobilità Dolce, che può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo di una serie di infrastrutture che vengono individuate nelle 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, collegando segmenti separati dalla rete, possono essere condivisi e resi compatibili con la mobilità dolce. Fanno parte della Rete nazionale della Mobilità Dolce anche i cammini storici italiani dedicati ad un'utenza ciclopedonale, nonché le ferrovie locali o secondarie, chiuse o meno al traffico regolare, su cui si sviluppano ser-

vizi turistici, senza obblighi di orari e tariffe del servizio di trasporto pubblico. Alle ferrovie in disuso sono equiparate le tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria. Segnala, inoltre, che la proposta di legge C. 1640 include nel citato elenco di infrastrutture anche i percorsi usati per la transumanza.

L'articolo 3, commi 2 e 3, della proposta di legge C. 1747 esplicita le finalità della Rete di Mobilità Dolce – in cui rientra il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso, nonché l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa – ed indica le seguenti tipologie di percorsi da utilizzare preferibilmente per la sua realizzazione: ferrovie in disuso; argini e alzaie dei fiumi e dei canali; tronchi stradali dismessi da ANAS S.p.A. o da altre amministrazioni pubbliche; strade secondarie, vicinali, campestri o interpoderali a bassa percorrenza veicolare; strade appartenute al demanio militare; sentieri, mulattiere e tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza sono compatibili con la presenza di escursionisti. Il successivo comma 4 del citato articolo 3 stabilisce che tale rete è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, da: ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale; ferrovie turistiche in esercizio; linee di navigazione interna; impianti a fune; autolinee pubbliche. Rileva inoltre che, con riferimento alla Rete nazionale della Mobilità Dolce, nelle proposte di legge si rinven- gono ulteriori disposizioni volte a equipararla alle altre reti infrastrutturali nazionali ai fini della pianificazione e della programmazione di livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo, come reca l'articolo 1 della proposta di legge C. 72. Le infrastrutture di tale Rete sono altresì usate come presidi di protezione civile, di manutenzione del territorio e di prevenzione antincendio, nonché quali punti di osservazione per le ricerche nel settore naturalistico, come disposto dall'articolo 2, comma 2, della proposta di

legge C. 1640. Tale Rete assume rilevante importanza per la messa in sicurezza del territorio rispetto al rischio di dissesto idrogeologico e come presidio contro l'abbandono delle zone montane, appenniniche e, in generale, interne, contribuendo alla salvaguardia del patrimonio storico, naturale e testimoniale nazionale, come disposto dall'articolo 1, comma 2, della proposta di legge C. 1640. L'articolo 3 delle proposte di legge disciplina gli strumenti e le modalità per l'attuazione degli obiettivi cui mirano le proposte medesime, prevedendo che l'elenco ferrovie in disuso viene individuato, con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, da emanare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, precisando che tale elenco è aggiornato annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, si prevede la definizione da parte del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dei beni e delle attività culturali e del turismo (la proposta di legge C. 1640 prevede anche il concerto del Ministro della salute), sentita la Conferenza Stato-Regioni, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, della rete nazionale e l'elaborazione delle linee guida di mobilità dolce. Viene altresì prevista l'elaborazione da parte delle regioni, entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, dei programmi regionali di mobilità dolce, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali; le regioni pertanto provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nei predetti programmi, promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini. Per quanto attiene alla dismissione dei tracciati ferroviari in disuso, si dispone che le procedure di dismissione dei tracciati ferroviari in disuso rientranti negli strumenti attuativi medesimi debbano concludersi entro 60 giorni dall'approvazione degli strumenti richiamati alle lettere *c*) e *d*) del comma 1 dell'articolo 2 (rete nazionale e programmi regionali), da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri in-

teressati e con gli enti competenti. Viene, altresì, stabilito che la proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso, incluse nell'elenco, 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 dei predetti strumenti. Segnala, inoltre, che l'articolo 5, comma 1, della proposta di legge C. 72, l'articolo 4, comma 1, della proposta di legge C. 599 e l'articolo 5, comma 1, della proposta di legge C. 1640, affidano inoltre al Ministero dell'ambiente il compito di promuovere e coordinare le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale. Viene altresì stabilito che le destinazioni previste per le linee ferroviarie in disuso non pregiudicano l'eventuale ripristino del servizio ferroviario per persone e per merci. A tal fine, viene attribuito al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle regioni e agli enti locali, il compito di procedere alla verifica periodica della fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, tenuto conto dei parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Nel caso di esito positivo di tale verifica, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario dandone comunicazione all'Osservatorio. Segnala che tale disposizione si ritrova in tutti gli articoli 3, ad eccezione dell'articolo 3 della proposta di legge C. 1747. Una disposizione analoga è tuttavia contenuta nel successivo articolo 4 di tale proposta di legge che, in aggiunta a quanto richiamato, stabilisce che le ferrovie in disuso sono in ogni caso destinate prioritariamente al servizio di trasporto di passeggeri e di merci su rotaia. In relazione al contenuto delle linee guida, fa presente che l'articolo 2 di tutte le proposte di legge esplicita che esso include gli indirizzi tecnici e amministrativi per l'elaborazione degli strumenti attuativi (rete nazionale e programmi regionali), in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nei programmi

e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali della Rete di Mobilità Dolce, 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. Le medesime linee guida 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 di gestione a soggetti senza fine di lucro, anche mediante i proventi derivanti dalle sponsorizzazioni da parte di aziende private, lasciti ed erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce. Segnala altresì che l'articolo 3, comma 7, della proposta di legge C. 1640, prevede che le regioni provvedano, entro il 30 giugno di ogni anno, alla trasmissione alle Camere di una relazione sulle aree interessate dalla mobilità dolce e sulle connesse attività di valorizzazione e di promozione. Ai fini dell'attuazione della legge, gli articoli 4 delle proposte di legge C. 72 e C. 1640 individuano gli interventi prioritari per la tutela e la valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla Rete di Mobilità Dolce, che riguardano, tra l'altro, il restauro scientifico e il risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico; la manutenzione dei beni di interesse storico, artistico o ambientale esistenti sul territorio interessato, preferibilmente attraverso l'installazione di impianti che producono energia da fonti rinnovabili e interventi di bioedilizia, attività di informazione e promozionali, l'adeguamento della segnaletica stradale e tabellare al fine di garantire la messa in sicurezza della rete e la corretta fruizione, soprattutto nei tratti multifunzionali. L'articolo 4 della proposta di legge C. 1640 prevede, inoltre, l'istituzione della Giornata nazionale della mobilità dolce e,

nell'ambito dell'autonomia scolastica e dei programmi di formazione delle scuole dell'obbligo, la realizzazione di iniziative finalizzate alla diffusione della cultura della mobilità dolce. Ricorda inoltre che gli articoli 7 delle proposte di legge C. 72 e C. 1640 dispongono che 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. Sottolinea, altresì, che, al fine di garantire l'attuazione della legge, l'articolo 5 delle proposte di legge C. 72 e 1640 e l'articolo 4 della proposta C. 599 prevedono altresì l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente, dell'Osservatorio sulla mobilità dolce, con funzioni di promozione e coordinamento di iniziative e accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale, attraverso l'emanazione di un decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro per i beni e le attività culturali, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, con il quale si stabilisce inoltre la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio medesimo. Fa presente che l'articolo 6 della proposta C. 1747 prevede, invece, l'istituzione di un Ufficio biciclette, presso il Ministero dell'ambiente, che presenta modalità e funzioni del tutto analoghe a quelle dell'Osservatorio sulla mobilità dolce. All'Osservatorio e all'Ufficio biciclette partecipano il Ministro dell'ambiente, con funzioni di presidente, e i citati Ministri, a cui si aggiungono i rappresentanti della Conferenza Stato, regioni e province autonome, delle associazioni di protezione ambientale, individuate con decreto ministeriale ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, nonché di altre associazioni tra le quali quelle impegnate nella tutela e nella valorizzazione dei cammini storici italiani e nella gestione di ferrovie turistiche. All'Osservatorio e all'Ufficio biciclette sono inoltre assegnate funzioni consultive e di vigilanza, nonché l'individuazione di tronchi di ferrovie in disuso e la promozione di

iniziative per la mobilità dolce. L'articolo 6 delle proposte di legge C. 72 e 1640 disciplinano la sponsorizzazione della mobilità dolce effettuata da aziende private o pubbliche o da persone fisiche, che è finalizzata alla creazione e alla 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 minori e agli anziani, anche attraverso la gestione di attività ricettive e di attività equestre, di noleggio di biciclette e di informazione turistica nelle suddette aree. L'articolo 7 delle proposte di legge C. 599 e 1747 disciplina l'individuazione di «percorsi viari», stabilendo che, al fine di provvedere alla tutela e conservazione dei citati percorsi viari, le regioni e le province autonome emanano norme preordinate alla loro individuazione e al loro uso. A tale fine, le regioni affidano alle province il compito di provvedere, attraverso una o più varianti al PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), all'individuazione dei percorsi viari, dettandone la disciplina d'uso costruttiva di regolazione. Tale individuazione dei percorsi viari integra il contenuto del PTCP quale piano paesaggistico. Il successivo articolo 8 dispone i criteri di individuazione dei percorsi viari: sono organizzati in percorsi a rete destinati ad accogliere il flusso di traffico turistico e sono ristrutturati nei casi di incompatibilità della tutela con le funzioni di traffico. Il comma 3 dell'articolo 8 impone agli enti proprietari delle strade, ferma restando l'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza, di adeguare la disciplina della circolazione alla disciplina d'uso prevista nel PTCP. L'articolo 10 delle proposte di legge C. 599 e 1747 prevede l'istituzione, da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, di una commissione regionale (provinciale nel caso di Trento e Bolzano) a cui è affidata l'individuazione dei percorsi viari. L'articolo 11 delle medesime proposte affida alle regioni e alle

province autonome di Trento e di Bolzano il compito di promuovere 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. Segnala inoltre che gli articoli 5 e 6 della proposta di legge C. 599 disciplinano, rispettivamente, il progetto Bicitalia e le Vie verdi. Il progetto Bicitalia, elaborato, entro due anni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, da parte del Ministro dell'ambiente, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza delle regioni e delle province autonome, prevede una rete nazionale di percorribilità ciclistica ad uso prevalentemente turistico, denominata Bicitalia, costituita prevalentemente dalle Vie verdi. Il successivo articolo 6 prevede che tali Vie vengano individuate da parte del Ministro dell'ambiente, quali itinerari di particolare interesse ambientale, paesaggistico e testimoniale, realizzate, preferibilmente, utilizzando determinate tipologie di percorsi e destinate esclusivamente alla circolazione non motorizzata, fatta eccezione per le ferrovie turistiche. L'articolo 9 delle proposte di legge C. 599 e C. 1747 prevedono l'istituzione, da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, del catasto regionale e provinciale delle strade di interesse paesaggistico, storico o ambientale, che raccoglie la documentazione riguardante tutte le strade del territorio regionale e delle province autonome. In relazione, inoltre, all'attribuzione della qualifica di beni paesaggistici, l'articolo 3, comma 5, delle proposte di legge C. 72, 599 e 1640 stabilisce che le aree individuate dall'elenco delle linee ferroviarie in disuso possono essere vincolate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legislativo n. 42 del 2004). L'articolo 5, comma

1, lettera a), dell'A.C. 1747 qualifica come « beni paesaggistici » le aree contemplate, novellando l'articolo 136 del decreto legislativo n. 42 del 2004, al fine di includere negli « immobili ed aree di notevole interesse pubblico »: le ferrovie in disuso, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale; le strade dismesse, i sentieri e i tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico. Evidenzia, infine, che viene predisposta la copertura finanziaria degli oneri recanti dall'attuazione delle proposte di legge.

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che sono all'esame della IX Commissione Trasporti le proposte di legge C. 2305, C. 73, C. 11. C. 2566, C. 2827 e C. 3166 relative allo sviluppo della mobilità in bicicletta, incidenti quindi anche sul tema della mobilità dolce, oggetto delle proposte di legge in esame. Comunica che, come convenuto in sede di Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, delle Commissioni riunite VIII e IX, la IX Commissione proseguirà l'esame delle proposte ad essa assegnate concentrandosi sulla « partita urbana » mentre la VIII Commissione focalizzerà l'attenzione sulla questione delle « ferrovie minori ».

Invita, inoltre, a valutare, nell'ambito dell'esame in sede referente delle proposte di legge in discussione, l'opportunità di audire i rappresentanti della Confederazione della mobilità dolce, promotrice della « Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate », tenutasi lo scorso 8 marzo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.05.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 8 luglio 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 15.05.

Indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali.

(Deliberazione di una proroga del termine).

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che è stata acquisita l'intesa con la Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, ai fini di una proroga, fino al 30 settembre 2015, del termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, secondo quanto concordato nella riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 24 giugno 2015.

Propone, quindi, di prorogare il termine dell'indagine conoscitiva sopra richiamata al 30 settembre 2015.

La Commissione approva la proposta del presidente di prorogare il termine dell'indagine conoscitiva al 30 settembre 2015.

La seduta termina alle 15.10.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.10 alle 15.20.