

**COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

23.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

I N D I C E

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3, 7, 8, 9, 10
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	Arlotti Tiziano (PD)	8
		Bergonzi Marco (PD)	8
		Bratti Alessandro (PD)	8
Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, sulla realizzazione di una rete di mobilità dolce (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Franceschini Dario, <i>Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo</i>	3, 9
		Iannuzzi Tino (PD)	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpl); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE ! - Pri: Misto-FARE ! - Pri.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 8.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera nonché la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, sulla realizzazione di una rete di mobilità dolce.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, sulla realizzazione di una rete di mobilità dolce.

Ringrazio il Ministro Franceschini per la sua presenza, molto utile qui anche al di là del merito del testo di legge che siamo chiamati ad esaminare. Nei lavori parlamentari spesso guardiamo il mondo dal « buco della serratura », cioè dal punto di vista delle competenze e dei singoli progetti legislativi. In realtà occorre cercare sempre di inserire questi progetti in una politica più generale.

È utile che il Ministro Franceschini si confronti con questo provvedimento di legge che, in un testo unificato, affronta i temi della mobilità dolce, ma anche un'idea di Italia che, in parte, coincide con quella presente in altri progetti di legge, come quello sui piccoli comuni, i cui relatori, Borghi e Iannuzzi, sono qui presenti. È

un'idea d'Italia in cui il rapporto tra comunità, territori, beni culturali, cultura e turismo è determinante anche ai fini delle opportunità economiche che in tali settori si possono generare.

In queste materie, il rapporto con il Ministro Franceschini può essere importante per dare concretezza al provvedimento, anche dal punto di vista dei collegamenti con altri strumenti in campo, come ad esempio l'*Art bonus*, che forse può essere esteso, quale strumento fiscale, ad alcune delle misure previste da questo testo.

Do quindi la parola al Ministro per lo svolgimento della relazione.

DARIO FRANCESCHINI, *Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo*. Grazie, presidente. Mi pare che questa proposta di legge rientri esattamente nella filosofia e nelle linee strategiche di fondo su cui dobbiamo lavorare, come sistema Paese, sia per la cultura sia per il turismo.

Lego le due cose perché rappresentano davvero una grande opportunità. Mi pare che alcune scelte in materia di risorse e la centralità di questi temi negli interventi del Presidente del Consiglio dimostrino che vi è una consapevolezza generale al riguardo, così come lo dimostra il fatto che in Parlamento molti aspetti sono stati condivisi da maggioranza e opposizione. Penso in particolare al provvedimento sul cosiddetto *Art bonus*.

Dobbiamo avere la consapevolezza che possiamo tutelare il patrimonio e contemporaneamente far sì che questa azione di tutela — accompagnata da un'azione di valorizzazione — costituisca un grande contributo sia alla crescita del Paese sia all'individuazione del tipo di turismo che immaginiamo possa o debba arrivare in Italia nei prossimi anni.

Partiamo da un presupposto. In Italia siamo sempre pronti a parlare dei dati negativi o a citare le classifiche quando ci rappresentano in modo negativo e non quando ci rappresentano in modo positivo. E si ripete sempre il ritornello che siamo diventati il quinto Paese del mondo per turismo internazionale, mentre negli anni Cinquanta eravamo il primo.

Negli anni Cinquanta i turisti internazionali erano 25 milioni. Oggi sono attorno a 1,2 miliardi. È chiaro che non si possono paragonare due dati del genere. Nelle classifiche sulla competitività del turismo mondiale entrano nuovi Paesi e le offerte si moltiplicano. Quindici anni fa nessuno pensava che Dubai, in pieno deserto, sarebbe diventata una meta di turismo internazionale.

Più che guardare la classifica, però, dobbiamo guardare i dati assoluti. Secondo dati recenti di Eurostat, l'Italia è il primo Paese d'Europa per turismo extraeuropeo. Questa tendenza è destinata a crescere perché tutti i nuovi turisti, quelli cioè provenienti da Paesi che immettono nuovo turismo nel mercato globale, hanno come prima meta desiderata di viaggio l'Italia. È un dato positivo, che ci dovrebbe spingere a riflettere, anziché a lamentarci.

Il tema è stato affrontato nel seminario di Pietrarsa, dove è iniziato un lavoro molto importante, avente l'obiettivo di redigere un piano strategico del turismo, non calato dall'alto né discusso solo tra istituzioni, ma predisposto coinvolgendo tutti gli operatori del settore, grazie ad un metodo molto partecipato. Il seminario è andato bene: l'obiettivo è di portare entro luglio il piano strategico, scritto insieme da pubblico e privato, al Comitato permanente per il turismo a luglio e poi in Consiglio dei ministri.

All'interno di questo schema, la linea di fondo è governare la crescita, perché i numeri del turismo internazionale cresceranno e si dovranno fare scelte strategiche. Semplificando, se tutti i milioni di turisti che vengono in Italia, e che cresceranno in futuro, volessero vedere la Fontana di Trevi, il ponte di Rialto e gli Uffizi, questi

luoghi fragili e limitati non potrebbero sopportare un tale flusso turistico.

Come sapete, si sta già parlando di questioni complicate come i *ticket* di ingresso. Alcune città d'arte e alcuni luoghi nelle capitali dell'arte hanno problemi di sovrappollamento, mentre esistono luoghi straordinari che non hanno turismo né interno né internazionale. La prima linea di fondo è quindi la moltiplicazione delle capacità di attrazione del turismo internazionale.

Si tratta di valorizzare l'Italia come museo diffuso e di promuovere all'estero non gli Uffizi, che non ne hanno bisogno e già raggiungono il massimo afflusso previsto dal numero chiuso, ma Capodimonte; non Venezia ma Mantova, capitale italiana della cultura 2016. Il tema è valorizzare i borghi, le città d'arte, il paesaggio e il Mezzogiorno.

Il secondo tema è il turismo sostenibile. Non possiamo accogliere qualsiasi tipo di turismo. Dobbiamo pensare a come far crescere i numeri — che certo cresceranno —, ma cercando, sia nella promozione sia nell'offerta, di puntare su un turismo di alta qualità, fatto di persone che vengono in Italia per cercare l'eccellenza nell'arte, nel cibo, nello *shopping*, nella cultura, e non su un modello di turismo « mordi e fuggi », che non consuma, non approfondisce, non cerca la bellezza.

Come ho più volte affermato, e lo ribadisco in Parlamento, non ho niente contro il turismo delle grandi navi, ma dobbiamo riflettere. Seimila persone che scendono tutte insieme da una nave e vanno a Piazzale Roma, Ponte di Rialto, San Marco e tornano indietro senza consumare nemmeno un caffè e camminando tutte in fila, non portano né lasciano ricchezza.

Dobbiamo puntare su un turismo che cerca la qualità. Lo slogan di Pietrarsa era « Italia, Paese per viaggiatori », sia per rievocare il *grand tour* sia perché la parola « viaggiatore » evoca qualcosa di più profondo e colto del termine « turista ». Parlo naturalmente di grandi numeri, perché nel mondo niente è più di nicchia.

Le norme sulla mobilità dolce rientrano in un tema su cui stiamo lavorando dall'inizio di questa esperienza ministeriale e che chiamerei « Percorsi ». L'Italia è ricca

di percorsi straordinari: ferroviari, ciclabili, pedonali, motociclistici, equestri. L'Italia si presta perfettamente, perché ha già tutto, alla moltiplicazione e alla ricerca di questo tipo di turismo, che è compatibile, lento, dolce, e consente sia un approfondimento sia di valorizzare interi pezzi di territorio.

Pensiamo al problema della rivitalizzazione del sistema dei borghi dell'Appennino, che si spopolano perché non c'è lavoro. Se portiamo lavoro attraverso questo tipo di sviluppo, questi borghi tornano a ripopolarsi. Gli hotel diffusi, dove sono stati realizzati, hanno funzionato non soltanto per l'unicità dell'offerta a livello mondiale, ma anche perché hanno fatto tornare il lavoro: dove c'è un hotel diffuso, torna anche il negozio di alimentari, il bar, il fruttivendolo.

Questa è la nostra filosofia in merito, tant'è vero che nel cosiddetto decreto *Art bonus* abbiamo previsto due norme che andranno collegate e raccordate con questa proposta di legge. La prima prevede l'attivazione di conferenze di servizi « obbligatorie » per gli interventi che interessano le sovranità territoriali di più regioni, province o comuni e che hanno sempre avuto questo problema. Pensiamo, ad esempio, alla via Francigena, che è stata portata avanti a pezzi, a seconda delle competenze regionali. Abbiamo già attivato questo strumento per la via Francigena e per l'Appia, perché tracciati di questo tipo necessitano di una gestione unica. Ognuno fa la propria parte nell'ambito della sua sovranità, ma serve un disegno complessivo.

La seconda norma prevede che gli immobili demaniali situati lungo questi percorsi possano essere affidati, anche gratuitamente, a cooperative di giovani che li facciano diventare luoghi di supporto alla mobilità. Chi percorre tali cammini non va a dormire in un hotel a cinque stelle, ma cerca, lungo il percorso, un'ospitalità semplice, ecocompatibile e adatta a questo tipo di viaggio e di turismo.

A tutto ciò abbiamo aggiunto, come sapete, il progetto delle case cantoniere, che rientra sempre nella stessa filosofia. Stiamo lavorando con l'Agenzia del dema-

nio e con l'ANAS per rivalutare le 1.300 case cantoniere che sono rimaste di proprietà pubblica. Si sta andando avanti, conservandone l'immagine e creando un formidabile *brand* internazionale a supporto di questi percorsi. I meccanismi di gara per la singola casa cantoniera o per gruppi di case cantoniere sono gestiti da ANAS con l'ausilio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT) e dell'Agenzia del demanio, diventata proprietaria di una parte minore di altre case cantoniere.

Inoltre, nel miliardo di euro deliberato dal CIPE il 1° maggio scorso, sono previsti dei finanziamenti significativi, mai visti in Italia. Si tratta di 20 milioni di euro per la via Francigena, 20 milioni per l'Appia Antica e 20 milioni per i Cammini di Francesco. Ciò consente, per la prima volta, di progettare interventi per la tracciabilità del percorso, la rivalutazione e la ristrutturazione di alcuni immobili e per la segnaletica, tutti fattori che rafforzano l'unicità del percorso.

Il tema delle ferrovie è ancora più affascinante. Alcuni anni fa le Ferrovie dello Stato hanno costituito in modo molto intelligente la Fondazione Ferrovie dello Stato, che ha come ragione sociale la conservazione del nostro enorme patrimonio di treni e locomotive. La conferenza sul turismo sostenibile si è svolta al Museo ferroviario di Pietrarsa, in un salone che ospita 40 storiche locomotive a vapore. In questo settore abbiamo un patrimonio enorme, conservato in diverse parti d'Italia, e che è importantissimo salvaguardare.

Inoltre, la Fondazione Ferrovie dello Stato ha il compito di rivalutare le ferrovie turistiche e storiche. In accordo con le Ferrovie, quindi, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo è entrato nella succitata Fondazione come socio, in modo che la collaborazione non fosse episodica. Cambiano i presidenti, cambiano i ministri, come è giusto, e questi rapporti si perdono. Noi abbiamo reso il rapporto stabile. Stiamo lavorando per ottimizzare intanto le iniziative già in essere, dalla conservazione del materiale alla valorizzazione di alcune ferrovie storiche già

in funzione, dove, ad esempio, è possibile affittare un treno.

Un anno e mezzo fa abbiamo portato più di duecento fra giornalisti, diplomatici e *tour operator* sulla bellissima ferrovia storica della Val d'Orcia, a bordo di un treno a vapore. Abbiamo mangiato nella stazione di Montalcino e tutti sono andati via entusiasti. Dopo un'azione di promozione come questa lo Stato deve fermarsi. Noi non possiamo comprare e gestire un treno turistico. Serve evidentemente l'intervento dei privati. Ebbene, è arrivata una lettera di interesse di dieci *tour operator* europei, che hanno comunicato alle ferrovie di voler investire nel settore, qualora vi siano le condizioni.

Nel settore del ferrovie si possono davvero fare molte cose. È un bene che il provvedimento di legge se ne occupi. Si tratta di lavorare e costruire un collegamento con un'altra proposta di legge in discussione alla Commissione Trasporti, dove sono stato audito specificamente sul tema delle ferrovie storiche. Dobbiamo però valutare una problematica di fondo: in passato, quando si chiudeva una ferrovia storica per mancanza di utenza, senza avere ancora idee su un suo utilizzo turistico e culturale, è capitato colpevolmente che si rimuovessero i binari. Abbiamo così perso un patrimonio enorme.

Se rendiamo questi temi strategici per il Paese, quei tracciati potranno garantire un'offerta molto diversificata in due settori. Mi riferisco a quei luoghi dove mantenere le rotaie. La scelta principale è tra treni storici, che hanno un fascino particolare e possono essere attinti al materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato, e treni turistici.

Paesi come Sud Africa, Canada e Svizzera offrono la possibilità di percorrere i binari su straordinari treni panoramici, completamente trasparenti. Ma questo richiede investimenti da parte di operatori privati. I treni storici, invece, implicano la conservazione dei binari. Insieme alla Fondazione Ferrovie dello Stato — fa sorridere, ma in realtà è una cosa stupenda — abbiamo fatto costruire alcuni *velorail*, come quelli del Far West, con sei o sette posti a sedere e li abbiamo sperimentati insieme al

presidente della Coldiretti. Si possono far circolare su binari che non abbiano una pendenza particolare. Qualche Paese ci ha provato, ma non nella forma in cui vorremmo farlo noi. Percorrere dieci chilometri in mezzo alla natura su un binario a senso unico, dove non passano più treni, è una modalità nuova, ecologica e originale di utilizzare quei tracciati.

Penso, poi, a quei tratti in cui i binari non verranno più utilizzati perché problemi di manutenzione ne rendono difficile l'utilizzo a fini turistici o storici. Sarebbe utile avere qualche indicazione legislativa al proposito, ma la Fondazione FS sta ragionando su un sistema che consenta di trasformare quei tracciati in bellissime piste ciclabili.

Ricordo da bambino la ferrovia che andava da Calalzo a Cortina d'Ampezzo. Era meravigliosa, ma è stata smantellata. Dopo diversi anni è diventata una pista ciclabile, ma il trenino che attraversava i boschi del Cadore per arrivare a Cortina era stupendo. Stiamo ragionando su un sistema che consenta il doppio utilizzo. Il cui funzionamento vi potrà essere chiarito da Luigi Cantamessa, direttore della Fondazione FS. È un sistema che consente, in assoluta sicurezza, di coprire i binari per far circolare le biciclette. Quando passa il treno, la pressione del mezzo apre una sorta di finestra e il binario torna percorribile.

Poter realizzare piste ciclabili senza smantellare i binari, mantenendo la possibilità di far passare anche un treno turistico o storico, è importantissimo. Il terzo uso è ovviamente quello del cammino. Questi percorsi devono essere integrabili e possono essere usati dai pellegrini, dai camminatori e dai ciclisti. Bisogna prevedere la possibilità di un loro utilizzo multiplo, sfruttando anche i caselli ferroviari chiusi, le piccole stazioni, le case cantoniere e gli altri immobili demaniali come strumenti di supporto multi-funzionali. Penso a un'officina per le biciclette, a un ostello, a un punto di accoglienza e vendita di prodotti tipici. Si tratta di costruire davvero una mobilità dolce, di cui l'Italia ha grande bisogno.

Per questo è utile il collegamento con la Commissione Trasporti e la disponibilità del Ministero a lavorare sulle norme anche dal punto di vista dei vincoli. Pongo un tema alla vostra attenzione. Uno schema comporta un vincolo *ad hoc* su singoli tratti. Un altro schema prevede invece un vincolo *ex lege* per ferrovie che abbiano certe caratteristiche. Questo aprirebbe la strada all'utilizzo dell'*Art bonus*, che vale per beni culturali vincolati. È un tema su cui ragionare nel percorso della legge. Penso che potremmo fare un buon lavoro.

Ringrazio la Commissione, il suo presidente e il relatore per aver avviato questo iter, che condivide la filosofia del recupero di un patrimonio straordinario e di una valorizzazione turistica sostenibile e intelligente di cui l'Italia ha grande bisogno.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Considero questa occasione anche una riunione di lavoro: mi pare ci sia sintonia totale su quanto detto dal Ministro e sulle azioni che sono state avviate in merito a temi che attraversano i lavori di questa Commissione e questa proposta di legge in particolare.

Voglio dire al Ministro che il relatore della proposta di legge si è da sempre coordinato con la Commissione Trasporti. Abbiamo anche valutato la possibilità di unificare i testi, ma abbiamo raggiunto un accordo sulle aree di competenza. Invito il relatore e tutti i colleghi presenti, ivi compreso il collega Borghi, in quanto capogruppo del gruppo di maggioranza relativa, a porre attenzione ad alcune questioni poste dal Ministro.

La fase emendativa è ancora aperta. Relatore e Governo possono sempre presentare emendamenti, ma alcune questioni che il Ministro ha concretamente posto potrebbero già ora essere oggetto di proposte emendative, in maniera tale da agevolare la discussione. Mi riferisco in particolare all'utilizzo della conferenza dei servizi per accelerare talune procedure. Successivamente, quando affronteremo le tematiche delle ferrovie avremo il problema del coinvolgimento dei vari soggetti, a cominciare dai comuni.

Il secondo punto che trovo molto interessante è valutare la questione dell'utilizzo dell'*Art bonus* con riferimento all'individuazione di un vincolo sulle ferrovie da destinare a specifici percorsi, credo che al riguardo troveremo la maniera di interfacciarci con la Fondazione Ferrovie dello Stato, la cui missione risulta rafforzata dall'ingresso del MIBACT. È molto interessante, a mio avviso, capire se, agganciandoci a strumenti esistenti, possiamo dare sistematicità all'azione che la legge propone. Consentire di utilizzare l'*Art bonus* nell'eventualità di contributi privati mi sembra un segnale utile.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

TINO IANNUZZI. Ringrazio il Ministro per la relazione precisissima e totalmente condivisibile, come del resto lo sono le argomentazioni del presidente.

Volevo soltanto rilevare che dovremmo coordinare questo provvedimento sulla mobilità dolce con gli altri provvedimenti incardinati nella Commissione Trasporti, ma anche con il nostro provvedimento sui piccoli comuni. Signor Ministro, in positiva e proficua collaborazione con il MIBACT, abbiamo inserito norme che prevedono sia il recupero, con forme di comodato d'uso per fini sociali o di promozione della tipicità dei territori, delle case cantoniere dell'ANAS e delle stazioni ferroviarie disabilite, sia la realizzazione dell'operazione di recupero di case cantoniere, stazioni e tratte ferroviarie disabilite, al fine di realizzare itinerari turistico-culturali che rappresentino un'offerta più completa. Al centro di questo percorso, nel caso in oggetto, abbiamo le piccole comunità.

Abbiamo altresì previsto un raccordo con l'ipotesi di realizzazione di un sistema di alberghi diffusi nelle piccole comunità, con strutture che abbiano locali destinati al ricevimento e all'ospitalità e strutture dedicate alla recettività delle persone. Abbiamo già un pacchetto di disposizioni che vanno in questa direzione. Sono norme di principio vincolanti per lo Stato e per il sistema delle regioni e delle autonomie

locali, sulle quali sarebbe opportuno trovare fonti specifiche di finanziamento.

Il progetto di recupero e utilizzo di case cantoniere, stazioni ferroviarie e tratte ferroviarie disabilite e itinerari turistico-culturali passa inevitabilmente anche per un complementare ricorso sia alla leva fiscale sia a una leva economica.

PRESIDENTE. Abbiamo già inserito questi aspetti nel testo base. Si deve tenere conto che, con gli emendamenti delle due Commissioni e in collegamento con la Commissione Bilancio, il testo base potrebbe essere approvato la prossima settimana ed essere inserito all'esame dell'Aula nel calendario di giugno: si tratterebbe quindi di un passaggio più accelerato.

Va seriamente valutata la possibilità che l'*Art bonus* costituisca un elemento unificante per una serie di interventi. Come spiegava il Ministro, questo implica stabilire l'elemento del vincolo. Dobbiamo capire in che misura beni che hanno una certa rilevanza possano rientrare nel sistema dei vincoli.

MARCO BERGONZI. Signor Presidente, voglio offrire un contributo al ragionamento, che giudico molto interessante. Anzitutto, ringrazio dell'occasione e ringrazio il Ministro per la sua relazione.

Nell'ambito di quanto stiamo ipotizzando sul recupero delle case cantoniere e sulla mobilità dolce, nonché con riferimento ad altri settori di interesse, cito un esempio riguardante il nostro territorio, non perché sia specifico ma perché può essere d'aiuto a tante altre zone d'Italia.

La vecchia statale che, negli ultimi 140 chilometri, collega Piacenza a Genova, se vista dall'alto, appare in realtà unire l'Europa al Mediterraneo. Un'idea che stiamo maturando è quella di dotare questo corridoio verde di colonnine per la ricarica delle auto elettriche, magari ogni venti o trenta chilometri, anche in corrispondenza delle tre case cantoniere che insistono su questa strada.

Se pensiamo ai grandi itinerari cicloturistici europei e allo schema europeo relativo a questa forma di mobilità, non risulta

vi siano percorsi da intraprendere con auto elettrica, nei quali sia possibile alimentare la stessa lungo tutto l'itinerario. Questo rientra perfettamente nel discorso sulla mobilità sostenibile e sul turismo dolce. Insieme agli altri tipi di percorso, una rete di punti di ricarica di vetture elettriche integrerebbe perfettamente questa straordinaria offerta che solo il nostro Paese è in grado di proporre.

Offro uno stimolo per il dibattito, partendo da un esempio che potrebbe riguardare tanti territori italiani.

ALESSANDRO BRATTI. Ho solo una domanda con riguardo alle piste ciclabili e ai cammini richiamati nel provvedimento. Vorrei sapere se è sempre prevista la manutenzione di questi tratti.

Spesso capita che si costruiscano le opere, anche trovando i finanziamenti adeguati, ma che queste nel tempo si deteriorino. Le piste ciclabili e i camminamenti hanno bisogno di manutenzione costante. È assolutamente necessario prevedere anche questo. Il rischio è fare opere belle e interessanti senza la necessaria manutenzione.

Nel disegno di legge presentato è previsto che si individui da subito chi fa la manutenzione? Mi sembrava essere uno dei punti critici. Ricordo che quando abbiamo parlato della ciclabile di Velo il problema maggiore riguardava la gestione della sua manutenzione. Allora si pensò all'autorità di bacino. Chiedo se questo è previsto in ogni tipo di appalto o di progettualità che riguardi la costruzione di opere.

È importante trovare finanziamenti per opere così interessanti, ma al contempo bisogna capire chi le gestirà.

TIZIANO ARLOTTI. Stiamo lavorando al progetto della «via dell'ambra», che parte dai Paesi baltici e arriva fino al centro Italia. Si tratta di un collegamento protostorico. Stiamo parlando del periodo villanoviano, intorno al mille avanti Cristo.

Alla ricostruzione di questo percorso sta lavorando molto anche la Repubblica di San Marino, che è un anello di congiun-

zione. Verucchio, il sito villanoviano dove si lavorava l'ambra, dista da San Marino appena 15 chilometri. Il punto è che il percorso interessa due Stati diversi, uno dei quali, San Marino, si sta associando all'Europa. Questa via percorre un pezzo di Europa per arrivare fino a noi. Anche l'*iter tiberinum* coinvolge in parte la Repubblica di San Marino.

Credo, in primo luogo, che ci siano assi europei su cui è opportuno lavorare. In secondo luogo, molti progetti sono sovra-regionali. Intravedo pertanto l'urgenza di codificare questi aspetti sia nei processi di progettazione sia in quelli di gestione, che sono molto delicati. Ci sono « ippovie », percorsi naturalistici, piste ciclabili e pezzi di ferrovia che già possono essere riutilizzati per trasformarli in cammini o altro. Esiste una moltitudine di situazioni diverse tra loro che sarebbe opportuno normare, anche tenendo conto delle procedure da prevedere nell'attuazione del « decreto Madia », in termini di conferenza dei servizi e di rapporti fra i vari soggetti istituzionali.

È uno dei nodi che ritengo meriti maggiore attenzione.

PRESIDENTE. Do ora la parola al Ministro per la replica.

DARIO FRANCESCHINI, Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo. Le colonnine elettriche e tutti gli altri strumenti di supporto penso che siano assolutamente utili. Peraltro, potremmo sperimentarli nell'ambito dei finanziamenti già erogati per l'Appia, la via Francigena e i Cammini di Francesco, nelle parti utilizzabili non solo per cammino.

La manutenzione è un tema importante. Si potrebbe riflettere sull'ipotesi di differenziare i tipi di percorso o di cammino — una norma al riguardo sarebbe utile —. Ho ommesso di ricordare prima che, avendo dichiarato il 2016 l'anno nazionale dei cammini, si stanno avviando moltissime iniziative. Finalmente si è messo a sistema un mondo molto articolato e appassionato, ma anche molto scollegato. Abbiamo tenuto due seminari con il mondo dei cammini e vi è la volontà comune di valorizzarli.

Entro quest'anno — penso che ci riusciremo — vorremmo portare a termine il progetto per un portale dei cammini, che rappresenti il luogo in cui identificare tutti i cammini, da quelli che sono a uno stadio più avanzato di organizzazione a quelli che ancora sono semplicemente un disegno sulla carta. In questo inseriamo l'accordo che abbiamo fatto con il Club alpino italiano (CAI) per il catasto dei sentieri, un'operazione davvero importante.

Data questa vasta rete, la domanda è se sia il caso di differenziare le ciclabili e i cammini che richiedono infrastrutture la cui manutenzione resta di competenza dei comuni di cui attraversano il territorio da alcuni grandi cammini che invece rientrano in una competenza diversa. Il modello è quello delle strade la cui manutenzione è affidata ai comuni o alle province in alternativa a quello delle strade statali.

Occorre identificare i grandi cammini: se recuperassimo tutto il percorso dell'Appia — ci vorranno anni e anni — da Roma a Brindisi e affidassimo la manutenzione al singolo comune, troveremmo una situazione totalmente differenziata da tratta a tratta e perderemmo l'unicità del cammino.

La norma non deve entrare nel dettaglio, ma limitarsi a introdurre la differenza tra cammini e ciclabili, che restano di competenza del singolo comune o della singola area vasta, e percorsi riconosciuti come nazionali; penso sia qualcosa su cui riflettere. Il riconoscimento dovrebbe essere limitato, altrimenti servirebbe solo a trasferire la manutenzione allo Stato. In questi casi la manutenzione resterebbe allo Stato e per esso, a mio parere, all'ANAS. Se vogliamo ampliare questa scelta strategica del Paese, perché non dovrebbe essere ANAS a occuparsi, con risorse dedicate, alla manutenzione dei grandi percorsi, siano essi cammini o piste ciclabili?

In tema di competenza sovra-regionale, penso che sarebbe utile ragionare sul rafforzamento della norma sull'*Art bonus* che citavo prima. La norma prevede una conferenza di servizi ed è quindi già un grande passo avanti. Sull'Appia, ad esempio, abbiamo convocato i quattro presidenti delle

regioni interessate con le quali stiamo lavorando, ma sarebbe stato impossibile convocare i cinquecento comuni attraversati dall'Appia. Avere uno strumento che garantisca una vera unità di gestione, e non solo un coordinamento potrebbe essere utile.

Vi invito a ragionarci in sede di definizione della norma.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Mi pare sia emersa una sintonia totale. Capiamo cosa può entrare concretamente in questo disegno di legge e cosa invece deve essere oggetto di discussione in altre sedi.

Vorrei lanciare un suggerimento. Mentre il Ministro parlava di accordo con le regioni, pensavo al fatto che nel nostro Paese su questi temi, ed in particolare sul tema delle strade, dopo il varo della « legge obiettivo », ogni ministro che girava per l'Italia era protagonista di conferenze stampa nelle quali venivano annunciati assi

viari, autostrade e così via, con gli effetti che conosciamo.

Spero si inizierà a ragionare — e mi sembra stiamo andando in questa direzione — sul rafforzamento dei percorsi di cui abbiamo parlato, che rappresentano un pezzo del futuro dei nostri territori; così facendo, a mio avviso, compiremo un passo avanti. Credo inoltre che anche il lavoro che si sta facendo sui cammini storici, cosa diversa dall'oggetto di questa legge, appartiene a una *weltanschauung* comune.

Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 29 luglio 2016*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA



17STC0018050