

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2477

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MOTTA, BRATTI, MARIANI, ANGELI, BRANDOLINI, CASSINELLI, CATONE, CAVALLARO, CECCUZZI, FARINONE, FAVIA, FERRARI, GHIZZONI, GIOVANELLI, GRAZIANO, LARATTA, LO MONTE, LOVELLI, MASTROMAURO, MIGLIOLI, NARDUCCI, ANDREA ORLANDO, MARIO PEPE (PD), QUARTIANI, REALACCI, RIA, PAOLO RUSSO, SARDELLI, TOUADI, VACCARO**

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

*Presentata il 27 maggio 2009*

ONOREVOLI COLLEGHI! — In Italia, come nella grande maggioranza dei Paesi industrializzati, vi sono migliaia di chilometri di linee ferroviarie o parti di esse non più utilizzate. Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria nazionale — le cosiddette «ferrovie minori», quelle che la sempre più diffusa motorizzazione di massa ha reso meno convenienti sotto il profilo economico — apre prospettive molto affascinanti per quanto concerne una loro diversa utiliz-

zazione, che ne mantenga lo spirito di «collegamento» tra luoghi, facendo però ben attenzione a integrare gli eventuali progetti di riutilizzo nel modo più corretto sotto il profilo ambientale.

L'idea di utilizzare corridoi di collegamento «già pronti» per una mobilità dolce è davvero invitante, perché non sarebbe altrimenti immaginabile l'ipotesi di realizzare un percorso verde (ciclabile, pedonale o percorribile a cavallo) là dove manchi un itinerario che storicamente svolgeva una

funzione di comunicazione. Sarebbe un'operazione costosissima e realizzabile in tempi biblici.

Numerosi sono i vantaggi che deriverebbero dalla conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi:

1) le ferrovie corrono quasi totalmente in sede propria e presentano un ridotto numero di intersezioni con la rete stradale. Ciò rende questo tipo di percorsi completamente o quasi separati dalla circolazione stradale, offrendo elevate condizioni di sicurezza agli utenti;

2) le ferrovie presentano pendenze regolari e modeste, permettendo ai percorsi verdi realizzati lungo il loro tracciato di adattarsi perfettamente ai bisogni dei ciclisti « ordinari », dei pedoni di ogni età e delle persone disabili;

3) le linee ferroviarie abbandonate costituiscono spesso la base di un ricco patrimonio naturale. Questa ricchezza naturalistica può rendere più piacevole l'utilizzo dei percorsi verdi ricavati lungo di esse e, inoltre, la vegetazione presente lungo le scarpate dei rilevati e delle trincee è spesso in grado di offrire ombra agli utenti;

4) le linee ferroviarie attraversano diversi tipi di ambiente, da quello urbano a quello suburbano a quello rurale, passando attraverso le campagne, le valli, le zone umide, le zone residenziali, le foreste e le zone industriali e costeggiando le rive dei fiumi e dei laghi. Spesso la stessa linea percorre molti di questi ambienti in poche decine di chilometri offrendo agli escursionisti paesaggi molto vari e attraenti. Nelle regioni a morfologia ondulata la successione di trincee, terrapieni, viadotti e gallerie arricchisce ulteriormente questa magnifica alternanza di paesaggi;

5) i segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze evocano il passato prestigioso di queste vie verdi, aggiungendo fascino e animazione alle escursioni e ravvivando nella memoria dei passanti il ricordo della vecchia ferrovia;

6) le vecchie linee ferroviarie offrono la possibilità di interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico. Infatti spesso le stazioni iniziali e finali di una linea abbandonata sorgono in corrispondenza di altre linee ferroviarie in esercizio offrendo ai potenziali utenti della « *greenway* » la possibilità di raggiungerla in treno; inoltre molte linee abbandonate sono state sostituite con servizi automobilistici che spesso collegano ancora le principali stazioni della vecchia ferrovia.

Al di là dell'intervento sul piano normativo — ed è quanto si prefigge la presente proposta di legge — la battaglia più importante da condurre è quella sul piano culturale. Tutti noi pensiamo che beni come il Colosseo o il Circo Massimo debbano essere tutelati, non solo in quanto monumenti, ma in quanto luoghi, in quanto espressione fisica di eventi storici di grande importanza per la nostra cultura e per la nostra società. Noi pensiamo che sia giusto salvaguardarli e valorizzarli a prescindere dalla norma che lo prevede e da chi ne detiene la proprietà (cosa che avviene in molti edifici storici appartenenti a privati, ma sui quali insistono vincoli di tutela). Analoghe considerazioni possono essere fatte per tutti quei « non-luoghi » di collegamento che sono gli itinerari della nostra storia, dalle vie di pellegrinaggio (difficilmente, se non in parte, recuperabili, perché hanno subito una progressiva modificazione nel corso dei secoli), dai tratturi che venivano percorsi dai pastori e dai loro armenti, per poter cambiare altitudine e latitudine in modo da disporre di sufficiente foraggio in funzione dell'alternanza delle stagioni, fino alle tratte ferroviarie dismesse, anch'esse ricche di storia e che sono state lo scenario di importanti cambiamenti sociali del nostro Paese.

La normativa vigente in materia di ferrovie e di sedimi è piuttosto confusa e, se in passato era stato stabilito in modo abbastanza chiaro che gli assi di collegamento avevano la precedenza su qualunque altra esigenza, norme successive hanno cercato di tenere conto della pos-

sibilità (che all'inizio non era praticamente presa in considerazione) di dismissione di alcuni tratti ferroviari. E per molto tempo la presenza delle aree di sedime abbandonate è stata vista più come un problema che come una risorsa (anche perché l'abbandono e il degrado viaggiano evidentemente di pari passo).

La strada da seguire è — come spesso insegna il buonsenso — proprio la più breve. Non occorre quindi seguire il tortuoso percorso delle norme che regolano (con fattispecie differenti per le ferrovie statali e per quelle in concessione) la dismissione delle linee ferroviarie, ma stabilire un principio di tutela che valga per l'intera rete ferroviaria in dismissione o già dismessa.

L'obiettivo diventa quindi quello di inserire tra i beni culturali del nostro Paese anche le linee ferroviarie dismesse, in quanto espressione di una storia, di una cultura e di una tradizione in parte perdute e delle quali possono rappresentare la memoria. E questa non sarebbe una « imposizione » incomprensibile, ma coglierebbe perfettamente il sentimento diffuso di simpatia nei confronti delle vecchie linee ferroviarie. Senza dimenticare che, qualora eventuali mutamenti nel tessuto sociale ed economico di quella determinata area ne giustificino l'ipotesi, sarebbe molto più agevole il ripristino della linea ferroviaria, proprio grazie al vincolo che ha permesso di salvaguardare il corridoio di collegamento. Questa è una considerazione da non sottovalutare perché è senz'altro allettante la presenza di percorsi ciclabili o pedonali protetti al posto delle vecchie ferrovie o tramvie, ma la priorità deve essere sempre e comunque quella della mobilità sostenibile e, se si registra una consistente domanda di mobilità nel tratto della ex ferrovia, va studiata la fattibilità di un ripristino del trasporto su ferro.

In altri Paesi europei tali operazioni hanno già ottenuto ottimi risultati sia per

quanto concerne il razionale utilizzo delle risorse territoriali sia per quanto concerne le creazione di settori di sviluppo del turismo e del tempo libero: 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 ordinaria; l'associazione americana « *Rail to Trail* », che ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di vecchie ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Merita anche di essere segnalata la risoluzione approvata durante il convegno nazionale « Ferrovie e Paesaggio », tenuto a Roma il 23 febbraio 2009, con la quale i convenuti hanno invitato a riconoscere l'importanza del patrimonio storico ferroviario come facente parte del più vasto patrimonio dei beni culturali del nostro Paese e a favorire il recupero delle ferrovie dismesse. Ed è esattamente in questa direzione che si muove la presente proposta di legge, la quale si prefigge, in particolare, i seguenti obiettivi:

1) prevedere il principio di tutela della rete ferroviaria dismessa e degli immobili di particolare pregio (si pensi alle vecchie stazioni ferroviarie, che potrebbero essere utilmente riqualificate e adibite a luoghi di sosta e di ristoro);

2) monitorare e mappare la rete delle ferrovie e delle tramvie dismesse e verificare la fattibilità di una loro conversione alla mobilità dolce;

3) modificare il codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

4) inserire i tratturi tra i beni da tutelare (come peraltro già previsto dalla legge regionale del Molise 11 aprile 1997, n. 9).

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. La presente legge ha come finalità la salvaguardia del valore storico e testimoniale delle ferrovie in disuso, definite dall'articolo 2, anche dal punto di vista ambientale e paesaggistico, attraverso la loro valorizzazione mediante una rete nazionale della mobilità dolce, definita dal citato articolo 2, che ne favorisca l'uso pubblico con scopo sociale per il turismo, il tempo libero e l'esercizio fisico.

2. Ai fini dei benefici previsti dalla presente legge, le ferrovie in disuso di cui al comma 1, nonché le loro pertinenze, presenti sul territorio nazionale, sono individuate tramite l'iscrizione in un apposito elenco, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Con il medesimo decreto sono determinati, altresì, lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tracciati ferroviari.

## ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) mobilità dolce: le forme di mobilità caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e finalizzate principalmente alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio nonché all'attività ricreativa e turistica;

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 di gestione; ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie in disuso anche le tramvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate correnti prevalentemente in sede propria;

c) rete nazionale della mobilità dolce: il sistema di percorsi a basso impatto ambientale che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e che ne realizzano gli obiettivi.

#### ART. 3.

*(Ripristino del servizio ferroviario).*

1. Le ferrovie in disuso sono destinate prioritariamente al servizio di trasporto di passeggeri e di merci su rotaia. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, anche sottoforma di ferrovia turistica o di metropolitana, tenuto conto di determinati 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.

#### ART. 4.

*(Destinazione delle ferrovie in disuso).*

1. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 3, le ferrovie in disuso possono essere destinate ai seguenti usi:

a) percorsi ciclabili;

b) percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta;

- c) percorsi per il turismo equestre;
- d) linee ferroviarie ad uso turistico.

2. Sulla base delle caratteristiche e della tipologia del tracciato possono essere individuate anche forme promiscue di utilizzo delle ferrovie in disuso, in conformità a quanto previsto dal comma 1.

#### 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.

*(Proprietà delle aree di sedime.  
Compiti degli enti locali).*

1. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso incluse nell'elenco di cui all'articolo 1, comma 2, è trasferita a titolo gratuito alle regioni o ad altri enti pubblici, salvaguardando la continuità del percorso, con il vincolo di destinare tali aree agli usi previsti dall'articolo 4.

2. Qualora il tracciato delle ferrovie in disuso di cui al comma 1 sia stato in parte alienato e adibito ad altre finalità, l'ente territoriale competente provvede al ripri-

stino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione delle ferrovie in disuso in conformità a quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 7, attraverso l'inserimento nella rispettiva pianificazione territoriale e urbanistica.

#### ART. 7.

*(Rete nazionale della mobilità dolce).*

1. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per i beni e le attività culturali e dello sviluppo economico, sentita la Conferenza dei Presidenti delle regioni e delle province autonome, individua la Rete nazionale della mobilità dolce, avente le seguenti finalità:

a) prevedere il recupero e il riutilizzo delle ferrovie in disuso o diversamente utilizzate;

b) assicurare la compatibilità e l'integrazione tra i diversi utenti;

c) garantire la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria;

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

2. La Rete nazionale della mobilità dolce di cui al comma 1 è costituita, in particolare, dalle seguenti tipologie di percorsi:

a) linee ferroviarie dismesse;

b) argini e alzaie di fiumi e di canali;

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

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

*e)* strade già appartenute al demanio militare;

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

3. A supporto della Rete nazionale della mobilità dolce concorrono, altresì, prevedendo in loro favore particolari facilitazioni d'uso sia tariffarie sia di carico, le 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.

4. La Rete nazionale della mobilità dolce, individuata ai sensi del comma 2, è destinata, fatte salve le necessità di servizio e di manutenzione, a una circolazione non motorizzata.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano individuano, sulla base della Rete nazionale della mobilità dolce, gli strumenti e le linee guida per la disposizione dei rispettivi programmi della mobilità dolce, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali, e sono tenute al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nei citati programmi promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

6. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, le regioni e province autonome di Trento e di Bolzano si avvalgono del-

l'elenco delle ferrovie in disuso di cui all'articolo 1, comma 2.

ART. 8.

*(Osservatorio sulla « mobilità dolce »).*

1. Entro tre 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 Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per i beni e le attività culturali, istituisce con proprio decreto l'Osservatorio sulla mobilità dolce.

2. L'Osservatorio di cui al comma 1 è coordinato da un rappresentante designato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed è inoltre composto da:

a) due rappresentanti designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

b) due rappresentanti designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) due rappresentanti designati dal Ministero per i beni e le attività culturali;

d) due rappresentanti designati dal Ministero dello sviluppo economico;

e) tre rappresentanti designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

f) tre rappresentanti delle associazioni nazionali per la promozione della mobilità dolce, designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

g) tre rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni.

3. L'Osservatorio di cui al comma 1 persegue le seguenti finalità:

a) fornisce il supporto scientifico e tecnico per la redazione della Rete nazionale della mobilità dolce e per l'individuazione degli strumenti e delle linee guida della mobilità dolce, di cui al comma 5 dell'articolo 7;

b) promuove la realizzazione della Rete nazionale della mobilità dolce tramite appositi accordi tra le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli altri enti locali, nonché la realizzazione di connessioni intermodali che ne facilitino la fruizione;

c) collabora all'individuazione delle ferrovie in disuso comprese nell'elenco di cui al comma 2 dell'articolo 1, da inserire nella Rete nazionale della mobilità dolce e nei programmi delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano di cui al comma 5 dell'articolo 7 e, in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione di tali ferrovie;

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

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

f) promuove l'istituzione di una giornata nazionale dedicata alla mobilità dolce, da celebrare ogni anno, coordinando le relative iniziative.

#### ART. 9.

*(Disposizioni finanziarie).*

1. Per le finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2010.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato nella misura massima di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per il medesimo anno

dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 0,35



\*16PDL0027740\*