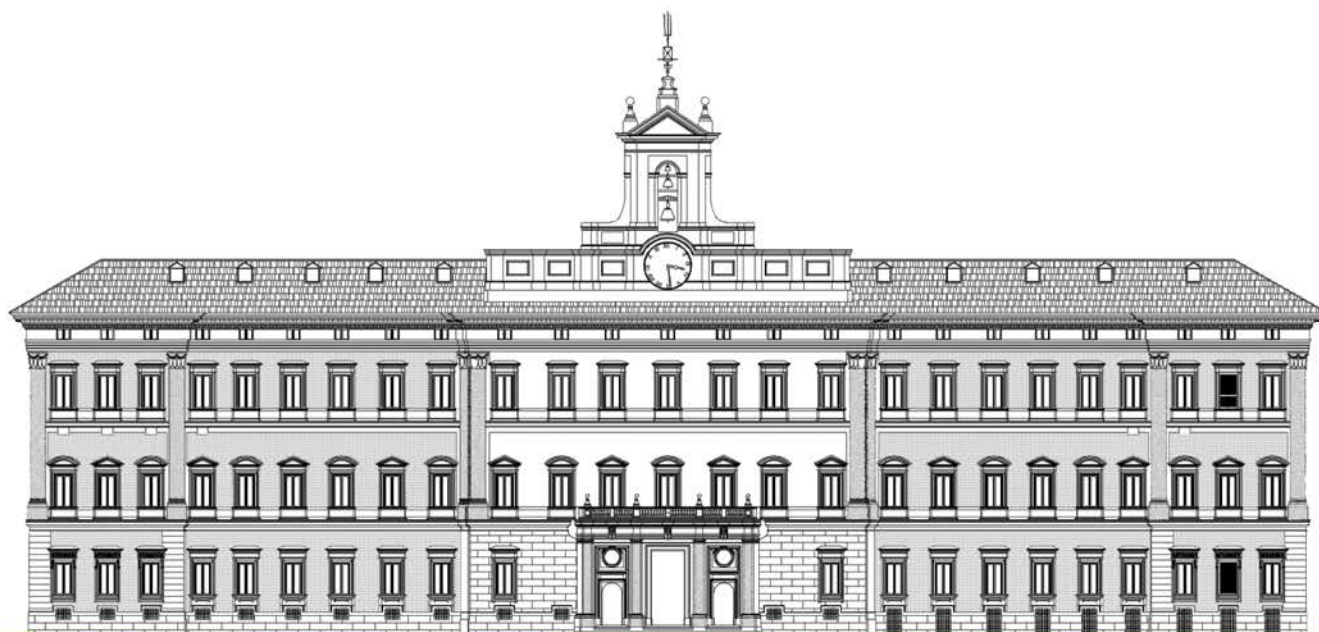




Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA



Analisi degli effetti finanziari

A.C. 72 e abb.

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate

(Nuovo testo unificato)

N. 107 – 20 settembre 2016



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Analisi degli effetti finanziari

A.C. 72 e abb.

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della
mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione
delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o
sottoutilizzate

(Nuovo testo unificato)

N. 107 – 20 settembre 2016

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura, evidenziata da apposita cornice, è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

Estremi del provvedimento

A.C. 72 e abb.

Titolo breve: Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate

Iniziativa: parlamentare

in prima lettura alla Camera

Commissione di merito: VIII Commissione

**Relatore per la
Commissione di merito:** Busto

Gruppo: M5S

Relazione tecnica: assente

Parere richiesto

Destinatario: alla VIII Commissione in sede referente

Oggetto: nuovo testo unificato

INDICE

ARTICOLI DA 1 A 12.....	- 3 -
REALIZZAZIONE DI UNA RETE NAZIONALE DELLA MOBILITÀ DOLCE.....	- 3 -

PREMESSA

La proposta di legge all'esame, di iniziativa parlamentare, reca norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate.

È oggetto della presente Nota il testo unificato, derivante dalle proposte di legge C. 72 Realacci, C. 599 Bocci, C. 1640 Famiglietti e C. 1747 Busto, adottato dalla Commissione di merito (Ambiente), come risultante dalle modifiche approvate dalla medesima Commissione.

Il testo non è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI

ARTICOLI da 1 a 12

Realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce

Le norme sono finalizzate alla realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce che favorisca, fra l'altro, il turismo e la valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali.

È specificato che per mobilità dolce si intendono le forme di mobilità lenta finalizzate, ad esempio, alla fruizione del territorio, dell'ambiente, dei beni culturali e del paesaggio. Si chiarisce, altresì, che per rete nazionale della mobilità dolce si intende il sistema di percorsi, costituito da percorsi pedonali, percorsi ciclabili, cammini storici ed altro. La rete nazionale della mobilità dolce è realizzata prioritariamente attraverso il recupero e il riutilizzo di infrastrutture quali ferrovie dismesse, strade rurali, strade bianche e simili (articolo 2). La rete nazionale della mobilità dolce è integrata dalle seguenti categorie di infrastrutture e di mezzi di trasporto (articolo 4):

- 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 e private.

La rete è realizzata in via prioritaria attraverso il riuso, il recupero, la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate, salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario. La rete nazionale di mobilità dolce è equiparata alle altre reti infrastrutturali nazionali, ai fini della pianificazione e della

programmazione a livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo (articolo 1).

Si prevede che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti elabori la rete nazionale della mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce. Successivamente le regioni, sulla base della rete nazionale e delle linee guida della mobilità dolce, elaborano un programma regionale di mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriale. Le regioni provvedono ad attuare il programma di cui al presente articolo, anche promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini. Tali documenti sono aggiornati con cadenza triennale (articolo 3).

È stabilito che le linee guida della mobilità dolce definiscano, oltre agli indirizzi tecnici ed amministrativi, 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 (articolo 4).

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvia un'attività di ricognizione volta a censire le infrastrutture ferroviarie dismesse esistenti. L'attività è finalizzata a favorire il riuso di tali infrastrutture come vie verdi (*greenways*). Si stabilisce che la proprietà delle aree di sedime delle ferrovie dismesse rimane in capo ai soggetti proprietari che sono, però, tenuti a consentirne l'uso come vie verdi, previa stipulazione di specifici accordi, da redigersi secondo quanto previsto nelle linee guida della mobilità dolce (articolo 5).

Il Ministero per i beni e le attività culturali promuove il censimento degli itinerari naturalistici, storici, culturali, religiosi, artistici o sociali, fruibili a piedi e con altre forme di mobilità dolce, ai fini della loro promozione e valorizzazione anche al fine di pubblicare l'Atlante dei cammini d'Italia, ai fini della promozione turistica e culturale. L'Atlante dei cammini viene aggiornato ogni tre anni (articolo 6).

Sono apportate modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio¹ al fine di consentire che anche le ferrovie turistiche, le ferrovie sospese e le ferrovie dismesse, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale nonché le strade dismesse, le strade bianche, i sentieri e i tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico possano rientrare tra gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi del citato codice (articolo 7).

Per dare attuazione alle norme in esame, si prevede che siano individuati interventi prioritari volti alla tutela e alla valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla rete di mobilità dolce, anche in attuazione e secondo quanto previsto dalle linee guida di cui all'articolo 4, quali, ad esempio, quelli di restauro e risanamento

¹ Di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

conservativo di immobili di interesse storico-artistico ai fini di tutela del paesaggio, di manutenzione e conservazione, di adeguamento della ricettività turistica e di tutela e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio (articolo 8).

Si prevede, altresì, che sia istituito l'Osservatorio sulla mobilità dolce la cui composizione e le cui modalità di funzionamento sono stabiliti con decreto del Ministro per i beni e le attività culturali. L'Osservatorio è presieduto dal Ministro dei beni culturali e ambientali ed è composto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro per l'ambiente ed il territorio, dai 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, nonché dai rappresentanti di altre associazioni che per natura e statuto sono affini agli obiettivi della presente legge e dai rappresentanti di associazioni specificamente impegnate nella tutela e nella valorizzazione dei cammini storici italiani, delle vie verdi, delle ciclovie turistiche, nonché nella salvaguardia, nella promozione e nella gestione di ferrovie turistiche. L'Osservatorio, fra l'altro, fornisce il supporto scientifico e tecnico per la redazione della rete nazionale e delle linee guida di mobilità dolce, sostiene la diffusione della pratica della mobilità dolce nell'opinione pubblica e nelle associazioni e vigila sull'attuazione della presente legge (articolo 9).

Si stabilisce che all'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, nel limite massimo di 20.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2016-2018, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale del Ministero dell'economia e delle finanze (articolo 11).

Il provvedimento non è corredato di **relazione tecnica**

Al riguardo, si rileva preliminarmente che l'onere indicato dalle disposizioni riguarda esclusivamente esigenze di spesa in conto capitale.

Tanto premesso, si rileva che l'articolo 9 prevede l'istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce, senza individuare le risorse strumentali, finanziarie (riferite essenzialmente ad esigenze di spesa corrente) ed umane con cui far fronte ai relativi compiti. Andrebbero quindi indicate le risorse con le quali far fronte all'istituzione e al funzionamento dell'Osservatorio.

Si evidenzia inoltre che le norme non escludono espressamente la corresponsione di compensi o rimborsi spese per la partecipazione ai lavori dell'Osservatorio.

Si rileva, inoltre, che il testo reca una pluralità di disposizioni che assegnano specifiche competenze di programmazione o censimento ad alcuni enti ed amministrazioni pubbliche quali, ad esempio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero per i beni e le attività culturali o le Regioni. Inoltre, in esito allo svolgimento di tali attività, sono richiamate nel testo misure attuative quali:

- la pubblicazione dell'Atlante dei cammini d'Italia a cura del Ministero per i beni e le attività culturali a conclusione del censimento degli itinerari naturalistici, storici, culturali, religiosi, artistici o sociali, fruibili con forme di mobilità dolce, ai sensi dell'articolo 6;
- l'attuazione del programma regionale di mobilità dolce posta a carico delle Regioni ai sensi dell'articolo 3;
- l'individuazione, ai sensi dell'articolo 8, di interventi prioritari – volti alla tutela e alla valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla rete di mobilità dolce, anche in attuazione di quanto previsto dalle linee guida – quali quelli di restauro e risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico ai fini di tutela del paesaggio, di manutenzione e conservazione, di adeguamento della ricettività turistica e di tutela e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio.

Tanto premesso, pur rilevando che l'onere è configurato entro un limite massimo di spesa, appare necessario che sia fornita una stima dei possibili oneri connessi con le attività di programmazione, organizzazione ed attuazione previste dal provvedimento, nonché della relativa proiezione temporale. Ciò al fine di chiarire:

- quali attività si assume che possano essere svolte a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente;
- quali attività comportino, invece, oneri che non possono essere fronteggiati nell'ambito degli ordinari stanziamenti e che devono quindi trovare copertura nell'ambito della spesa in conto capitale prevista dall'articolo 10, limitatamente al triennio 2016-2018.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che l'articolo 12 stabilisce che alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del provvedimento in esame si provveda, nel limite massimo di 20 milioni di euro annui per ciascun anno del triennio 2016-2018, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

Al riguardo, si evidenzia preliminarmente che il fondo speciale di conto capitale utilizzato a copertura reca le necessarie disponibilità.

Si segnala comunque, in ragione della prossima conclusione dell'esercizio finanziario 2016 e dei tempi occorrenti alla successiva attuazione in via amministrativa del provvedimento, l'opportunità di valutare un eventuale differimento di un anno della decorrenza dell'onere e della relativa copertura finanziaria.

In merito ai predetti aspetti appare comunque opportuno acquisire l'avviso del Governo.