Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce
A.C. 72, A.C. 599, A.C. 1640, A.C. 1747

Dossier n° 323 - Schede di lettura
7 luglio 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	72	599	1640	1747
Titolo:	Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce	Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso e delle strade storiche nonché per la realizzazione di una rete di mobilità dolce e delle 'vie verdi'	Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e la valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono	Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità dolce e per la riconversione delle linee ferroviarie dismesse
Iniziativa:	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare
Iter al Senato:	No	No	No	No
Numero di articoli:	8	12	8	12
Date:				
presentazione:	15 marzo 2013	29 marzo 2013	27 settembre 2013	29 ottobre 2013
assegnazione:	7 maggio 2013	7 maggio 2013	21 novembre 2013	4 marzo 2014
Commissioni competenti:	VIII Ambiente	VIII Ambiente	VIII Ambiente	VIII Ambiente
Sede:	referente	referente	referente	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VII Cultura, IX Trasporti (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X Attività Produttive, XII Affari Sociali e della Commissione parlamentare per le questioni regionali	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VII Cultura, IX Trasporti (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X Attività Produttive e della Commissione parlamentare per le questioni regionali	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VII Cultura, IX Trasporti (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X Attività Produttive, XII Affari Sociali e della Commissione parlamentare per le questioni regionali	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VII Cultura, IX Trasporti (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X Attività Produttive e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Premessa

Norme ed iniziative per la mobilità dolce e il recupero delle ferrovie dismesse

La mobilità dolce e la riqualificazione delle ferrovie dismesse per lo sviluppo di itinerari ciclo-turistici, oggetto delle proposte di legge in esame, rappresentano tematiche su cui da anni ferve un intenso dibattito, anche alla luce di specifiche norme, nonché della presentazione, nel corso dell'attuale legislatura, di alcune proposte di legge aventi finalità connesse o complementari.

Proposte di legge e norme recenti

E' il caso ad esempio della proposta di legge C. 1178, recante disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico (per un esame delle citate disposizioni si rinvia al dossier n. 189 del 18 giugno 2014 predisposto dal Servizio studi), e della proposta di legge C. 2305, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Si segnalano in particolare le disposizioni dettate dall'art. 11 - che prevede che le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedano alla riqualificazione delle ferrovie dismesse o in disuso (comprese le tramvie extraurbane e le altre infrastrutture di trasporto su ferro), valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile - e dall'art. 13, che prevede l'utilizzo prioritario, per la realizzazione di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili, degli

argini dei fiumi, delle strade arginali e delle strade alzaie (per un esame delle citate disposizioni si rinvia al dossier n. 211 dell'11 maggio 2015 predisposto dal Servizio studi). L'esame di entrambe le proposte di legge è stato avviato dalla IX Commissione. Alla proposta di legge n. 2305 sono state abbinate le proposte di legge C. 73, C. 111, C. 2566, C. 2827 e C. 3166.

Finalità connesse e analoghe sono contenute nell'art. 11 del D.L. 83/2014 (recante "Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo"). In base al comma 3, infatti, al fine di favorire la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici, fluviali e ferroviari, le case cantoniere, i caselli e le stazioni ferroviarie o marittime, le fortificazioni e i fari, nonché ulteriori immobili di appartenenza pubblica non utilizzati o non utilizzabili a scopi istituzionali, possono essere concessi in uso gratuito, con acquisizione delle eventuali migliorie, senza corresponsione di alcun corrispettivo, al momento della restituzione del bene, mediante procedura ad evidenza pubblica nella quale sia riconosciuta adeguata rilevanza agli elementi di sostenibilità ambientale, efficienza energetica e valutazione dell'opportunità turistica, a imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da soggetti fino a quaranta anni, con oneri di manutenzione straordinaria a carico del concessionario. Il termine di durata della concessione non può essere superiore a nove anni, rinnovabili per altri nove anni, tenendo in considerazione le spese di investimento sostenute.

Il successivo comma 3-*ter*, al fine di potenziare l'offerta turistico-culturale e di valorizzare con azioni congiunte il paesaggio e il patrimonio storico-artistico della nazione, prevede che nell'ambito del Piano strategico nazionale per lo sviluppo del turismo in Italia assumono priorità i progetti di valorizzazione del paesaggio, anche tramite l'ideazione e la realizzazione di itinerari turistico-culturali dedicati, inseriti nei percorsi di cui al comma 3. Per tale finalità, il medesimo comma prevede che le regioni e gli enti locali, singoli o associati, predispongano, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministero dello sviluppo economico, appositi progetti, elaborati sulla base dell'analisi dei territori e della mappatura delle risorse nonché della progettazione di interventi concreti e mirati a favorire l'integrazione turistica (per un commento delle disposizioni dell'art. 11 si rinvia al dossier n. 156 predisposto dal Servizio studi del Senato).

Disposizioni approvate nel corso delle legislature precedenti

L'utilizzo delle sedi ferroviarie dismesse per lo sviluppo di forme di mobilità dolce, del resto, è già stato da tempo previsto dalla legislazione nazionale. L'art. 8 della legge n. 366/1998, recante norme per il finanziamento della mobilità ciclistica, prevede infatti che l'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili e che alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi. Si prevede, inoltre, che gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.

Disposizioni per il recupero delle ferrovie dismesse da destinare a itinerari ciclo-turistici sono state successivamente dettate dai commi 342-343 dell'art. 2 della legge finanziaria 2008 (L. 244/2007). Il comma 342 ha infatti previsto l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente, di un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse. Per l'attuazione di tale programma il successivo comma 343 ha demandato al Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dei trasporti, l'individuazione dei criteri e delle modalità per la realizzazione "di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici" e l'avvio di "progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse di cui alla tabella 4 annessa alla presente legge". In attuazione di tali disposizioni è stato emanato il decreto interministeriale del 28 giugno 2011.

Le iniziative sul territorio

Per quanto riguarda le iniziative in atto sul territorio nazionale per lo sviluppo della mobilità dolce si segnala la rete nazionale di percorribilità ciclistica "BicItalia", individuata - così si legge nella relazione illustrativa dell'A.C. 1640 - nello "studio di fattibilità elaborato da Fiab su incarico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in attuazione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 1/2001 del 1° febbraio 2001".

La delibera CIPE 1/2001, con cui è stato espresso il parere favorevole del Comitato sullo schema di Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, contiene una serie di impegni di cui è destinatario ill Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui quello di sviluppare e sottoporre al CIPE "un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione".

Non mancano inoltre esperienze regionali. In particolare si cita il caso della Regione

Marche che ha avviato, con la legge regionale n. 2/2010 (recante l'istituzione della rete escursionistica della Regione Marche), modificata con la successiva legge regionale n. 18/2010 intitolata Rete Escursionistica Regionale, un processo per l'attivazione di un sistema di mobilità dolce regionale.

Si segnala inoltre il progetto di cooperazione internazionale CYRONMED (*Cycle Route Network of the Mediterranean*, finanziato con fondi Interreg 2000-2006 Archimed), tramite il quale la Regione Puglia si è posta a capo di un partenariato internazionale per delineare le direttrici di una Rete Ciclabile del Mediterraneo. Al progetto, secondo quanto si legge sulla sezione "Mobilità" del sito web della Regione Puglia, hanno preso parte, oltre alla Regione Puglia con funzioni di capofila, le Regioni Basilicata, Campania e Calabria.Il lavoro progettuale ha permesso di realizzare il manuale tecnico Vademecum della Ciclabilità, quale supporto alla progettazione per enti locali e progettisti".

Per quanto riguarda la riqualificazione dei tratti ferroviari dismessi, occorre ricordare che essa rappresenta già da alcuni anni un obiettivo perseguito dal Gruppo FS. Nella sezione "Riutilizzo Patrimonio FS Italiane" del sito *web* del Gruppo FS si legge infatti che "attualmente sono circa 1.700 le stazioni impresenziate della Rete Ferroviaria Italiana che il Gruppo FS Italiane sta concedendo tramite contratti di comodato d'uso gratuito alle associazioni e ai comuni affinché siano avviati progetti sociali che abbiano ricadute positive sul territorio e per la qualità dei servizi offerti nelle stesse stazioni. Di queste, circa 345 stazioni, corrispondenti ad una superficie di oltre 63.683 mq già sono state assegnate. Fanno parte del Patrimonio FS anche 3.000 km di linee ferroviarie dismesse, di cui 325 km sono stati destinati a greenways: piste ciclabili e percorsi verdi accessibili a tutti, riservati alla mobilità dolce. Il Gruppo vuole infatti definire un Piano Nazionale di Greenways, seguendo l'esempio di altre nazioni europee, come la Spagna, con il coinvolgimento delle Istituzioni, in particolare del Ministero dell'Ambiente, delle Regioni, degli Enti Locali e delle principali Associazioni ambientaliste".

Impatto economico del cicloturismo

Per dare un'idea dell'importanza del settore del cicloturismo, al cui sviluppo è finalizzato in ultima istanza il presente gruppo di proposte di legge, si richiamano alcuni dati contenuti nella sintesi del rapporto "Il valore delle 2 ruote - Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità", dell'aprile 2014, ove si legge che "Si stima ad esempio che nel 2012 l'impatto economico del cicloturismo in Europa sia stato di circa 44 miliardi di €, generati da oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti. Nella sola Germania il cicloturismo ha generato nel 2012 9 miliardi di € di fatturato, mentre in Francia 2 miliardi di €. La Francia è inoltre la più importante destinazione per i tour operator che si occupano di cicloturismo, seguita dall'Austria, mentre la maggior parte dei cicloturisti vengono da Germania e Gran Bretagna. Per quanto riguarda l'Italia, uno studio realizzato per la provincia di Trento ha stimato in circa 100 milioni di € all'anno gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili (valore che si avvicina al costo sostenuto per la realizzazione di tali infrastrutture, che dimostrano quindi la possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento). Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, opportunamente ridotto del 25% per prudenza, ai circa 17mila km di piste ciclabili nazionali tra Grandi Vie e Vie dei Mari. In questo modo si ottiene un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa 3,2 miliardi di €".

Contenuto

Finalità

L'art. 1 dell'A.C. 72 e dell'A.C. 1640 enuncia, quale finalità perseguita dalle rispettive proposte di legge, 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**.

L'art. 1 dell'A.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'art. 1 dell'A.C. 1747, che è volto 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**.

Come si è avuto modo di sottolineare in premessa, le finalità cui tendono le proposte di legge in esame appaiono connesse e complementari a quelle sottese alle proposte di legge nn. 1178 e 2305, nonché a quelle perseguite da una serie di disposizioni approvate sia nel corso dell'attuale legislatura (come quelle contenute nell'art. 11 del D.L. 83/2014), che nel corso delle legislature precedenti (in premessa si è ricordata la disposizione dettata dall'art. 8 della legge n. 366/1998, finalizzata all'utilizzo delle ferrovie dismesse o in disuso per la realizzazione di piste ciclabili, nonché i commi 342-343 dell'art. 2 della legge finanziaria 2008).

Ciò premesso, andrebbe valutata l'opportunità di un coordinamento delle proposte di legge in esame con la normativa vigente.

Definizioni

Mobilità dolce

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»**, che 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'art. 2 dell'A.C. 1640 fa rientrare anche, nella parte in cui elenca percorsi ciclabili e per il turismo equestre, le "**ferrovie turistiche e locali**".

Rete nazionale di Mobilità Dolce (ReMoDo)

Il sistema di infrastrutture di mobilità dolce forma la **«Rete nazionale di Mobilità Dolce»**(che d'ora in poi verrà indicata con la sigla **ReMoDo**), che può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo di una serie di infrastrutture che vengono elencate. Le **infrastrutture** della ReMoDo 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, sui cui si sviluppano servizi 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". L'A.C. 1640 include nel citato elenco di infrastrutture anche i "percorsi usati per la transumanza".

L'art. 3, commi 2-3, dell'A.C. 1747 esplicita le finalità della ReMoDo - 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 la ReMoDo è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, dalle seguenti categorie di mezzi di trasporto pubblico in esercizio: ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale; ferrovie turistiche in esercizio; linee di navigazione interna; impianti a fune; autolinee pubbliche.

Con riferimento alla rete nazionale della mobilità dolce, nelle proposte di legge si rinvengono ulteriori disposizioni volte a:

- equipararla, per la finalità della legge, alle altre reti infrastrutturali nazionali ai fini della pianificazione e della programmazione di livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo (art. 1 dell'A.C. 72);
- precisare che le infrastrutture della ReMoDo 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 (art. 2, comma 2, dell'A.C. 1640);
- stabilire che la ReMoDo 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 (art. 1, comma 2, dell'A.C. 1640).

Attuazione

L'articolo 3 delle proposte di legge in esame disciplina gli strumenti e le modalità per l'attuazione degli obiettivi cui mirano le proposte medesime.

Viene prevista:

- l'individuazione, con apposito **D.M. infrastrutture e trasporti**, da emanare **entro 6 mesi** dall'entrata in vigore della legge, dell'**elenco delle linee ferroviarie in disuso** (così come definite dall'art. 2) e delle relative pertinenze, comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Tale elenco è **aggiornato annualmente** dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (l'A.C. 1747 prevede un aggiornamento biennale); — Elenco ferrovie in disuso
- la definizione da parte del **Ministro dell'ambiente, entro un anno**dall'entrata in vigore della legge, della **rete nazionale (ReMoDo) e l'elaborazione delle linee guida di mobilità dolce**. Ai citati adempimenti il Ministro dell'ambiente deve provvedere di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dei beni e delle attività culturali e del turismo (l'A.C. 1640 prevede anche il concerto del Ministro della salute), sentita la Conferenza Stato-Regioni; — ReModo e linee guida
- l'elaborazione da parte delle **regioni, entro 18 mesi** dall'entrata in vigore della legge, dei **programmi regionali di 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 nei predetti programmi promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini. L'art. 3, comma 6, dell'A.C. 1640 consente alle regioni Campania, Sardegna, Abruzzo Basilicata, Calabria, Puglia e Sicilia, nelle more della programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020, di attivare (dalla data di entrata in vigore della presente legge), d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei ministri e con il Ministro per la coesione territoriale, progetti per la valorizzazione del rispettivo patrimonio stradale e ferroviario in disuso; — Programmi regionali di mobilità dolce
- la **conclusione, 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 interessati e con gli enti competenti, **delle procedure di dismissione dei tracciati ferroviari in disuso rientranti negli strumenti attuativi** medesimi. 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. *In proposito, andrebbe valutata l'opportunità di chiarire in tale ambito il richiamo all'"approvazione degli strumenti" riguardanti la rete nazionale e i programmi regionali.* — Dismissione dei tracciati ferroviari in disuso

L'art. 5, comma 1, dell'A.C. 72 (e così l'art. 4, comma 1, dell'A.C. 599, e l'art. 5, comma 1, dell'A.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. — Ulteriori compiti presso il Ministero dell'ambiente

Al fine di garantire l'attuazione della presente legge, le proposte in esame prevedono altresì l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente, dell'Osservatorio sulla mobilità dolce. Tale istituzione non è prevista dall'art. 3, ma dall'art. 5 dell'A. C. 72, dall'art. 4 dell'A. C. 599, dall'art. 5 dell'A.C. 1640 e dall'art. 6 dell'A.C. 1747 (in tale ultimo articolo viene utilizzata una diversa rubrica: "Ufficio biciclette"). Si rinvia in proposito al paragrafo seguente.

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** ("anche sotto forma di ferrovia turistica o metropolitana", precisazione che si ritrova nell'art. 4 dell'A.C. 1747), 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. Tale disposizione si ritrova in tutti gli articoli 3 ad eccezione dell'art. 3 dell'A.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. — Ripristino del servizio ferroviario

Relativamente al **contenuto delle linee guida**, l'art. 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 — Contenuto delle linee guida

le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nei programmi e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali della ReMoDo, 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.

Relazione al Parlamento

L'art. 3, comma 7, dell'A.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.

Interventi di valorizzazione della mobilità dolce

Ai fini dell'attuazione della legge, l'art. 4 dell'A.C. 72 e l'art. 4 dell'A.C. 1640 individuano gli **interventi prioritari per la tutela e la valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla ReMoDo**. Gli interventi contemplati sono vari in quanto 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 dalla ReMoDo, 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'art. 4 dell'A.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.

Regioni a statuto speciale e Province autonome

L'art. 7 dell'A.C. 72 e l'art. 7 dell'A.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.

Osservatorio sulla mobilità dolce

Osservatorio

L'**articolo 5** degli **A.C. 72** e **1640** e **l'articolo 4** dell'**A.C. 599** prevedono **l'istituzione** di un **Osservatorio sulla mobilità dolce**, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 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.

L'**art. 6** dell'**A.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.

Sponsorizzazioni della mobilità dolce

Sponsorizzazioni

L'**art. 6 degli A.C. 72 e 1640** disciplinano la **sponsorizzazione** della **mobilità dolce** effettuata da aziende private o pubbliche o da persone fisiche. La sponsorizzazione 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.

Percorsi viari

Individuazione dei percorsi viari

L'articolo 7 dell'A.C. 599 e dell'A.C. 1747 disciplina l'individuazione di "percorsi viari".

Il comma 1 demanda alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano il compito di riconoscere il valore storico, culturale o testimoniale dei percorsi viari consolidati armonicamente integrati nel territorio e nel paesaggio.

Al riguardo, si osserva che andrebbe valutata l'opportunità di chiarire il riferimento ai "percorsi viari", che peraltro non sembra trovare corrispondenza nelle definizioni delle proposte di legge, e la relazione tra la rete dei "percorsi viari" e la rete dei percorsi "bicitalia" e le "vie verdi" contemplate dagli articoli 5 e 6 dell'A.C. 599.

Il comma 1 dell'articolo 7 in esame stabilisce 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.

Pianificazione e modalità d'uso dei percorsi viari

Il successivo articolo 8 dispone che i percorsi viari così individuati:

- sono **organizzati in percorsi a rete destinati ad accogliere il flusso di traffico turistico**;
- 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.

Commissione regionale per i percorsi viari

L'articolo 10 delle proposte di legge nn. 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**.

Lo stesso articolo disciplina la **composizione della commissione** (stabilendo che al suo interno siano rappresentate le associazioni ambientaliste di rilievo regionale e della provincia autonoma e che sia di volta in volta integrata da un rappresentante del comuni interessati dal percorso viario) e i relativi **compiti**.

Recupero dei percorsi viari

L'articolo 11 delle proposte nn. 599 e 1747 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.

Bicitalia e Vie verdi

Gli articoli 5 e 6 dell'A.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 di cui al successivo articolo 6.

L'art. 6 prevede l'individuazione delle Vie verdi, da parte del Ministro dell'ambiente, quali **itinerari di particolare interesse ambientale, paesaggistico e testimoniale,** realizzate, preferibilmente, utilizzando determinate tipologie di percorsi (come, ferrovie in disuso, argini e canali, strade secondarie, e sentieri), e destinate esclusivamente alla circolazione non motorizzata, fatta eccezione per le ferrovie turistiche.

Catasto delle strade di interesse paesaggistico, storico o ambientale

L'articolo 9 dell'A.C. 599 e dell'A.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 - referenziata geograficamente e informatizzata - riguardante tutte le strade del territorio regionale e delle province autonome. L'operatività delle predette disposizioni sembrerebbe riguardare un novero di strade maggiore rispetto a quelle individuate come "percorsi viari".

Attribuzione della qualifica di "beni paesaggistici"

L'articolo 3, comma 5, delle proposte di legge C. 72, C. 599 e C. 1640 stabilisce che **le aree individuate dall'elenco delle linee ferroviarie in disuso** (di cui si è detto nel paragrafo relativo agli strumenti di attuazione) **possono essere vincolate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio** (D.Lgs. 42/2004).

Si richiama in estrema sintesi il regime di tutela che il decreto legislativo n. 42/2004 prevede per i beni paesaggistici individuati dall'art. 134 del medesimo decreto.

Ai sensi di tale articolo sono beni paesaggistici:

- gli immobili e le aree individuati dall'art. 136 e che sono dichiarati (in seguito ad apposito procedimento) di "notevole interesse pubblico" o sono sottoposti a tutela da un piano paesaggistico regionale;

  L'art. 136 elenca i seguenti beni: cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali; ville, giardini e parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza; complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale; bellezze panoramiche e punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

  L'art. 137 prevede che le regioni istituiscano apposite commissioni, con il compito di formulare proposte per la dichiarazione di "notevole interesse pubblico" degli immobili e delle aree indicati dall'art. 136.

- le aree che risultano essere tutelate per legge (cioè indipendentemente da una dichiarazione di interesse pubblico) e che l'art. 142 individua in maniera precisa.

  L'art. 142 fornisce un lungo elenco che può essere riassunto, in linea di massima nelle seguenti aree: territori costieri o contermini ai laghi, corsi d'acqua, zone alte di montagna, ghiacciai; parchi e riserve nazionali o regionali; foreste e boschi; zone umide; vulcani e zone di interesse archeologico.

Per i citati beni di interesse paesaggistico l'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 prevede, in capo ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo, il divieto di distruggerli e di introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione. A tal fine i citati soggetti hanno l'obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non abbiano ottenuto l'**autorizzazione paesaggistica**, salvo particolari casi di esclusione (disciplinati dall'art. 149).

L'articolo 5, comma 1, lettera a), dell'A. C. 1747 qualifica come "beni paesaggistici" le aree contemplate novellando l'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 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.

La successiva lettera b) modifica l'art. 137 del D.Lgs. 42/2004 al fine di attribuire alle commissioni regionali, previste dal medesimo articolo 137, il compito di formulare proposte per la dichiarazione di "notevole interesse pubblico" di ferrovie, strade, sentieri e tratturi contemplati dalla lettera a).

Copertura finanziaria

L'art. 8 dell'A.C. 72 e dell'A.C. 1640, nonché l'art. 12 dell'A.C. 599 e dell'A.C. 1747 disciplinano la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione della legge in esame, indicando un importo massimo a cui provvedere mediante una corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale relativamente all'accantonamento del Ministero dell'economia.

Gli importi indicati oscillano **da un minimo di 2 milioni** di euro annui (previsti dall'art. 12 dell'A.C. 599) **ad un massimo di 5 milioni di euro annui per il triennio** indicato (previsti dall'art. 8 dell'A.C. 1640).

Al riguardo, si segnala che sarebbe necessario aggiornare le clausole di copertura finanziaria relativamente alla decorrenza degli oneri e al corrispondente triennio del bilancio indicati nelle proposte di legge.

Il comma 2 di tutti gli articoli citati autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Relazioni allegate o richieste

Alle proposte di legge sono allegate le relazioni illustrative.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Rileva la materia della tutela dell'ambiente, che la lettera s) del secondo comma dell'art. 117 Cost. attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato e in cui è ricompresa la tutela del paesaggio.

Le proposte di legge intervengono inoltre, in ambiti riconducibili alla materia "governo del territorio", attribuita alla legislazione concorrente (art. 117, terzo comma, Cost.), e alla materia del turismo, attribuita alla potestà legislativa residuale delle regioni (art. 117, quarto comma, Cost. e sentenza Corte costituzionale n. 197/2003). A tale riguardo, merita richiamare la giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 303/2003 e successive) orientata ad ammettere l'intervento statale in materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale delle regioni, sulla base del principio di sussidarietà, a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.