CAMERA DEI DEPUTATI N. 1640

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FAMIGLIETTI, GIOVANNA SANNA, LUCIANO AGOSTINI, AMATO, AMODDIO, ANTEZZA, ARLOTTI, BARGERO, BONACCORSI, BOSCHI, BRUNO BOSSIO, CARELLA, CARRESCIA, D'AGOSTINO, DE MENECH, DE MITA, D'INCECCO, D'OTTAVIO, GINOBLE, GIANCARLO GIORDANO, MAESTRI, MAGORNO, MARCHETTI, MURA, OLIVERIO, PARIS, GIORGIO PICCOLO, SALVATORE PICCOLO, RAMPI, REALACCI, RUBINATO, RUGHETTI, SBROLLINI, SENALDI, VALIANTE

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

Presentata il 27 settembre 2013

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge ha come obiettivo quello di realizzare anche nel nostro Paese un sistema di mobilità in grado di riutilizzare tratti di strade o di ferrovie dismessi e che rappresentano un grande patrimonio ambientale e naturalistico da valorizzare.

Questa proposta di legge, che riprende l'atto Senato n. 3629 della XVI legislatura dei senatori Ferrante e altri, cerca di raccogliere anche i contributi provenienti da associazioni e da comitati facenti parte della Confederazione della mobilità dolce (CoMoDo) che riunisce, tra gli altri, Legambiente, Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB), Italia Nostra, *Iubilantes* Onlus, Rete dei cammini, TCI, WWF, Associazione italiana *Greenways* e Inlocomotivi, partendo proprio dalla volontà di valorizzare quest'opportunità come occasione di promozione culturale.

In questo modo anche in Italia si verificherebbe ciò che si è realizzato in altri Paesi anche europei e con risultati molto importanti. Basti pensare al progetto spagnolo delle « *vias verdes* », che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1.000 chilometri di ferrovie dimesse e a quello inglese della *National Cycle Network* (NCN) rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo

ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria, così come l'associazione americana *Rail to Trail* ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di *ex* ferrovie negli Stati Uniti d'America. Così come la rete ciclabile europea Eurovelo a sua volta inclusa in ten-T (Trans European Network – Transport), dentro cui è stata sviluppata la rete nazionale di percorribilità ciclistica BicItalia, individuata 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.

In Italia un progetto del genere potrebbe riguardare ben 10.000 chilometri, con tutto ciò che ne consegue in termini di promozione territoriale turistica, senza investire ingenti risorse, ma solo avendo cura di ciò che è rimasto in eredità da vecchi percorsi desueti.

Una particolare attenzione andrebbe, ad esempio, prestata alle zone alpine e appenniniche, al Mezzogiorno e alle isole con i tratti di ferrovie soppressi e ritenuti non più economicamente sostenibili. Pensiamo alla tratta della via regia sulla lunga via delle Dolomiti, alla tratta Avellino-Rochetta S. Antonio, alla vecchia tratta calabro-lucana, ai percorsi del Cilento e del Beneventano, alla tratta Nulvi-Luras Palaumarina compresa tra le province di Sassari e di Olbia-Tempio alla tratta Macomer-Bosa compresa tra le province di Oristano e di Nuoro, alle tratte del Medio Campidano e del Sulcis in Sardegna, oltre alle altre tratte presenti in tutto il territorio nazionale.

La proposta di legge si prefigge, poi, di rivolgere la propria attenzione ai percorsi dei cosiddetti « vecchi tratturi » e delle strade della transumanza, che assumono una straordinaria rilevanza per quanto riguarda la riscoperta di paesaggi e di comprensori di incomparabile bellezza.

Quest'operazione aiuterebbe a impedire un ulteriore abbandono di zone appenniniche e montane e costituirebbe anche una misura di prevenzione del dissesto idrogeologico prevedendo un'azione di manutenzione fondamentale del territorio.

L'insieme di questi percorsi deve costituire nel nostro Paese un primo nucleo di rete della mobilità dolce, consentendo la nascita di un modello partecipato con un coinvolgimento pieno del territorio.

La presente proposta di legge si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

1) la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso;

2) la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce che, attraverso l'utilizzo pubblico, promuova il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone, mettendo in relazione attività economiche, commerciali e agricole, a partire dalla valorizzazione dei prodotti enogastronomici.

L'attuazione di tali obiettivi è garantita:

1) dalla rete nazionale della mobilità dolce quale strumento quadro di pianificazione a livello nazionale;

2) dalla facoltà delle regioni di predisporre un programma regionale della mobilità dolce quale strumento attuativo della rete nazionale e di articolazione in scala regionale del programma nazionale;

3) dalle linee guida della mobilità dolce predisposte a livello nazionale quale elemento per gli indirizzi tecnici e amministrativi nella realizzazione della rete della mobilità dolce;

4) dall'istituzione di un Osservatorio sulla mobilità dolce presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con finzioni di supporto tecnico, scientifico e di vigilanza sull'attuazione della legge.

La gestione della rete potrà essere affidata a soggetti senza fini di lucro, mentre la proprietà dei beni che costituiscono la rete rimangono in capo al patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso.

L'onere derivante dall'attuazione della legge è previsto nel limite massimo di 5.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2014-2016.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Finalità).

1. Finalità della presente legge è la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce, definita dall'articolo 2, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone, nonché la tutela di beni territoriali diffusi. Tale rete si realizza in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate. Per i suoi scopi e per le sue caratteristiche, la rete nazionale di mobilità dolce è equiparata alle altre reti infrastrutturali nazionali ai fini della pianificazione e della programmazione di livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo.

2. La rete nazionale di mobilità dolce 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. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « mobilità dolce »: a forma di mobilità lenta finalizzata alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, caratterizzata da elevata sostenibilità ambientale che utilizza infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, ferrovie turistiche e locali, valorizzando l'integrazione tra loro e altre modalità sostenibili;

b) « ferrovie in disuso »: tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o di gestione. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria;

c) « rete nazionale della mobilità dolce »: il sistema delle infrastrutture di cui alla lettera *a)*, che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e ne realizzano gli obiettivi. La rete nazionale della mobilità dolce può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo delle seguenti infrastrutture: ferrovie in disuso, strade rurali e percorsi pedonali e mulattiere di rilevante interesse storico, percorsi usati per la transumanza, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura e montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali o autostradali carrozzabili dismessi o in abbandono, altri tronchi stradali ordinari che, in quanto aventi funzione di tramite tra segmenti separati della 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 all'utenza ciclopedonale, nonché le ferrovie locali o secondarie, chiuse o no al traffico regolare, su cui si sviluppano servizi turistici, senza gli obblighi di orari e di tariffe del servizio di trasporto pubblico;

d) « programma regionale della mobilità dolce »: strumento attuativo della rete nazionale della mobilità dolce, di competenza delle singole regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere, nonché procedendo all'individuazione, realizzazione, sistemazione, messa in sicurezza e monitoraggio di una classificazione della rete stradale per un uso multifunzionale della rete stradale anche a fini turistico-ciclo-pedonali;

e) « linee guida della mobilità dolce »: indirizzi tecnici e amministrativi per la

realizzazione di quanto previsto dalle lettere *c)* e *d)*, in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali di cui alla lettera *c)* o, diversamente utilizzate, 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 linee guida della mobilità dolce, definiscono, inoltre, gli aspetti finanziari con particolare riferimento: ai contributi dei Ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari e per il ricorso al parternariato tra pubblico e privato nonché all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro.

2. Le infrastrutture di cui al comma 1 sono altresì usate come presìdi di protezione civile, di manutenzione del territorio e di prevenzione antincendio, nonché quali punti di osservazione per le ricerche nel settore naturalistico.

3. All'attuazione di quanto previsto dalle linee guida della mobilità dolce in caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, lasciti ed erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

ART. 3.

(Rete nazionale della mobilità dolce e linee guida della mobilità dolce).

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro della salute, sentita la Conferenza permanente per i

rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, istituisce, ai sensi della presente legge, la rete nazionale di mobilità dolce e adotta le linee guida della mobilità dolce.

2. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le regioni, sulla base della rete nazionale della mobilità dolce e delle linee guida della mobilità dolce, elaborano il programma regionale della 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 nel programma regionale promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati gli elenchi delle linee ferroviarie in disuso e delle pertinenze di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, comprensivi dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. L'elenco è aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle regioni interessate. Di tali elenchi si avvalgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto dai commi 1 e 2. Entro due mesi dalla data di approvazione degli strumenti di cui alle lettere *c)* e *d)* del comma 1 dell'articolo 2 da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri e con gli enti competenti, conclude le procedure di dismissione dei tracciati di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, ricompresi negli strumenti citati di cui all'articolo 2. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, incluse nell'elenco di cui al presente comma rimane nel patrimonio dei soggetti proprie-

tari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso, previa stipulazione di un accordo non oneroso, per le finalità della presente legge, con l'approvazione degli strumenti previsti dall'articolo 2, comma 1, lettere *c)* e *d)*.

4. Le destinazioni previste per i tracciati ferroviari in disuso, di cui al presente articolo, non pregiudicano l'eventuale ripristino del servizio ferroviario per persone e per merci poiché resta prioritario il ripristino degli stessi per il trasporto di passeggeri e merci. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali, ciascuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, tenuto conto dei 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 dandone comunicazione all'Osservatorio di cui all'articolo 5.

5. Le aree individuate nell'elenco di cui al comma 3 possono essere vincolate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

6. Le regioni Campania, Sardegna, Abruzzo Basilicata, Calabria, Puglia e Sicilia, nelle more della programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020, possono 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.

7. Entro il 30 giugno di ogni anno le regioni inviano alle Camere una relazione sulle aree interessate dalla mobilità dolce e sulle connesse attività di valorizzazione e di promozione.

ART. 4.

(Interventi di valorizzazione della mobilità dolce).

1. Ai fini dell'attuazione della presente legge sono individuati i seguenti interventi

prioritari per la tutela e la valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla mobilità dolce:

a) di restauro e di risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico di proprietà pubblica e privata ai fini della tutela del paesaggio e del ripristino o miglioramento delle condizioni di pubblica fruizione;

b) di manutenzione, di conservazione, di integrità, di risparmio energetico, di sicurezza e di fruizione pubblica dei beni di interesse storico, artistico o ambientale presenti nel territorio interessato dalla mobilità dolce, di proprietà di enti pubblici, enti ecclesiastici, imprese, privati cittadini o enti morali, preferibilmente attraverso l'installazione di impianti che producono energia da fonti rinnovabili e interventi di bioedilizia;

c) adeguamento della ricettività turistica con priorità per gli interventi di recupero dei manufatti di interesse storico-architettonico e dei beni storico-testimoniali esistenti;

d) iniziative in aree protette nazionali e regionali e oasi finalizzate alla valorizzazione delle zone che possono essere utilizzate per la fruizione turistica;

e) tutela e salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, ai sensi della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000, resa esecutiva dalla legge 9 gennaio 2006, n. 14, anche mediante interventi di architettura del paesaggio che prevedano il restauro e la valorizzazione di tratti di paesaggi storici, l'inserimento di adeguati apparati di vegetazione utili alla riconoscibilità del percorso, la ricomposizione delle zone colpite da emergenze ambientali, la tutela delle aree paesaggistiche, architettoniche e storico-testimoniali connesse alle citate zone e il recupero di aree degradate collegate al percorso o alla viabilità ad esso afferente;

f) attività di informazione e di promozione del prodotto turistico, culturale, ambientale e enogastronomico;

g) attività di formazione, di ricerca e di documentazione sulla storia, sul paesaggio, sulle tradizioni, sulle religioni e sulla cultura dei luoghi e delle antiche popolazioni;

h) adeguamento della segnaletica stradale e tabellare per garantire la messa in sicurezza delle aree territoriali interessate della mobilità dolce e la loro corretta fruizione, in particolare nei tratti multifunzionali;

i) istituzione della Giornata nazionale della mobilità dolce, da celebrare il 21 marzo di ogni anno;

l) nell'ambito dell'autonomia scolastica e dei programmi di formazione delle scuole dell'obbligo, realizzazione di iniziative e di gite finalizzate alla diffusione della cultura della mobilità dolce quale occasione di conoscenza del territorio.

ART. 5.

(Istituzione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce).

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare promuove e coordina le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, è istituito, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio sulla mobilità dolce, di seguito denominato « Osservatorio ». Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio sono stabiliti con il medesimo decreto.

3. L'Osservatorio, presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è composto dai Ministri di cui al comma 2, da rappresentanti della

Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, da rappresentanti di altre associazioni che per natura e statuto condividono le finalità della presente legge e da rappresentanti di associazioni specificamente impegnate nella tutela e nella valorizzazione dei cammini storici italiani, nonché nella salvaguardia, promozione e gestione delle ferrovie turistiche.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

a) fornisce il supporto scientifico e tecnico per la predisposizione della rete nazionale della mobilità dolce e per la redazione delle linee guida della mobilità dolce;

b) esprime parere per l'approvazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1 e 2;

c) collabora all'individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso, di cui agli elenchi previsti dall'articolo 3, comma 3, da inserire nella rete nazionale della mobilità dolce e nel programma regionale della mobilità dolce e, in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso;

d) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce;

e) vigila sull'attuazione della presente legge.

ART. 6.

(Sponsorizzazione della mobilità dolce).

1. Le aziende private e pubbliche o le persone fisiche possono sponsorizzare l'istituzione e la realizzazione di percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, di percorsi ciclabili, di percorsi per il turismo

equestre e di altre tipologie di utilizzi sostenibili finalizzati alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, anche attraverso la gestione di attività ricettive, di attività equestri e di noleggio di biciclette nonché di informazioni su tali percorsi.

ART. 7.

(Regioni a statuto speciale e province autonome).

1. 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.

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, nel limite massimo di 5.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2014-2016, si provvede, per gli anni 2014 e 2015, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni, del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

€ 1,00

17PDL0013290