

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 250

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato ZANELLA

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

*Presentata il 28 aprile 2006*

ONOREVOLI COLLEGHI! — 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 utilizzazione, che ne mantenga lo spirito di « collegamento » tra luoghi, facendo però ben attenzione a integrare gli eventuali progetti di riutilizzazione 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.

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 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, anche esse ricche di storia e che sono state lo scenario di importanti cambiamenti sociali del nostro Paese.

La normativa in materia di ferrovie e 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 possibilità (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 era 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 capita — 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 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.

La proposta di legge 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 decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante « Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 »;

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

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. La presente legge ha la finalità di salvaguardare e di valorizzare la rete delle ferrovie dismesse, alle quali sono riconosciuti un importante valore testimoniale e storico, nonché un rilievo sul piano ambientale e paesaggistico.

2. Ai fini dei benefici previsti dalla presente legge, le linee ferroviarie dismesse di cui al comma 1, nonché le loro pertinenze, presenti sul territorio nazionale, sono individuate, con decreto del Ministro per i beni e le attività culturali, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Con il medesimo decreto è definita altresì la destinazione d'uso dei singoli tratti ferroviari.

## ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Ai fini della presente legge si intendono per:

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

b) Bicialia: la rete nazionale di percorribilità ciclistica;

c) vie verdi: i percorsi e gli itinerari ad uso turistico e diportistico, dedicati esclusivamente alla mobilità dolce.

## ART. 3.

*(Destinazione d'uso delle ferrovie dismesse).*

1. I tracciati ferroviari dismessi, tutelati ai sensi della presente legge, possono essere destinati ai seguenti usi:

- a) linee ferroviarie ad uso esclusivamente turistico;
- b) percorsi ciclabili;
- c) percorsi pedonali;
- d) percorsi per il turismo equestre.

2. Sulla base delle caratteristiche e della tipologia del tracciato possono essere individuate forme promiscue di utilizzo dei tracciati ferroviari dismessi in conformità a quanto previsto dal comma 1.

## ART. 4.

*(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 10, comma 4, dopo la lettera h) è inserita la seguente:

« *h-bis*) le ferrovie dismesse di interesse storico, testimoniale o etnoantropologico »;

b) all'articolo 136, comma 1, dopo la lettera d) sono aggiunte le seguenti:

« *d-bis*) le ferrovie dismesse non tutelate dalle disposizioni della parte seconda del presente codice, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale;

*d-ter*) i sentieri e i tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico »;

c) all'articolo 137, comma 1, le parole: « e d) » sono sostituite dalle seguenti: « , d), d-bis) e d-ter) ».

ART. 5.

*(Proprietà delle aree di sedime).*

1. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie dismesse è trasferita a titolo gratuito agli enti pubblici e territoriali, al fine di salvaguardare la continuità del percorso.

2. Qualora il tracciato ferroviario sia stato in parte alienato e adibito ad altre finalità, l'ente territoriale competente provvede al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.

ART. 6.

*(Progetto Bicitalia).*

1. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per i beni e le attività culturali e delle attività produttive, sentita la Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, elabora una rete nazionale di percorribilità ciclistica ad uso prevalentemente turistico, denominata « Bicitalia ».

2. La rete ciclistica di cui al comma 1 è costituita prevalentemente dalle vie verdi di cui all'articolo 7.

ART. 7.

*(Vie verdi).*

1. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio individua gli itinerari di particolare interesse ambientale, paesaggistico e testimoniale, denominati « vie verdi ».

2. Le vie verdi sono realizzate preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

- a) linee ferroviarie dismesse;
- b) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;
- c) strade secondarie, vicinali, campestri e interpedonali a bassa percorrenza veicolare;
- d) sentieri, mulattiere, tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza siano compatibili con la presenza di escursionisti.

3. Le vie verdi sono destinate esclusivamente a una circolazione non motorizzata, fatta eccezione per le ferrovie turistiche.

#### ART. 8.

*(Osservatorio sulla mobilità dolce).*

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i 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 ed è composto da:

- a) due rappresentanti designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;
- 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 delle attività produttive;

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 ciclistica, individuati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

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

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

c) incentiva il coordinamento delle attività degli organismi istituzionali ai quali la legislazione vigente in materia affida responsabilità e competenze;

d) collabora alla individuazione della rete di ferrovie dismesse da sottoporre a tutela ai sensi dell'articolo 1;

e) promuove la realizzazione delle vie verdi e la realizzazione di connessioni intermodali che ne facilitino la fruizione.

#### ART. 9.

##### *(Disposizioni finanziarie).*

1. Per le finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa di 500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2006.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato nella misura massima di 500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2006, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione

del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2006, 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.

