

LAVORI PREPARATORI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3166

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

BUSTO, DAGA, DE LORENZIS, DE ROSA, MANNINO, MICILLO, TERZONI,
ZOLEZZI

Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità ciclistica e
per la riattivazione e la riconversione delle linee ferroviarie dismesse

Presentata il 9 giugno 2015

Onorevoli Colleghi! In Italia, un Paese con millenni di storia, lo sviluppo tecnologico ha portato enormi cambiamenti sugli equilibri territoriali e sulla forma delle infrastrutture di collegamento. Molte antiche strade sono state abbandonate perché il loro percorso non era più funzionale alle esigenze della mutata domanda di mobilità. Molte vecchie ferrovie sono state chiuse perché non sufficientemente remunerative per un modello trasportistico che punta all'efficienza economica, prima che al soddisfacimento di un bisogno sociale. Altri percorsi – naturali o artificiali – come i tratturi, le strade militari e le alzaie dei fiumi, rappresentano un meraviglioso potenziale da utilizzare con forme di mobilità a vocazione ciclistica, rispettose dell'ambiente in cui si inseriscono. È un patrimonio che potrebbe rappresentare un'occasione di rilancio di forme di turismo sostenibile – come il turismo in bicicletta – molto diffuse in Europa, ma che in Italia stentano a decollare per l'assenza di una politica di sostegno del settore. La Germania vanta oltre 200 itinerari ciclabili ad uso turistico, per una rete di più di 70.000 chilometri (km) di piste ciclabili diffuse in tutto il territorio tedesco, lungo le quali si trovano circa 5.000 strutture ricettive attrezzate per questa forma di turismo. L'Olanda, il cui territorio è molto più piccolo,

ha realizzato LF-network, una rete di percorsi per la bicicletta nel territorio olandese, per un totale di 4.500 km. Il progetto è sostenuto e finanziato dal Governo e dalle autorità regionali. Non mancano gli itinerari che attraversano più Stati, come la celeberrima pista ciclabile del Danubio, circa 300 km da Passau a Vienna, che nel periodo estivo viene percorsa da 5.000 cicloturisti ogni giorno, con milioni di euro di fatturato.

Per la sua straordinaria bellezza, l'Italia potrebbe essere al primo posto nella domanda di turismo sostenibile. Il problema è che manca un'offerta adeguata, sia per quanto riguarda le infrastrutture, sia per quanto riguarda una ricettività che tenga conto delle esigenze di questo tipo di turismo. Eppure la rete di percorsi ciclistici sarebbe già pronta: sarebbe sufficiente sottrarre al degrado e all'incuria migliaia di km di ferrovie dismesse, strade abbandonate e sentieri dimenticati, da restituire alla loro originaria bellezza e al loro antico fascino. Servono risorse molto modeste rispetto a quelle che lo Stato si ostina a investire in faraonici progetti infrastrutturali, come quelli stanziati per la realizzazione del Programma delle infrastrutture strategiche, e il ritorno – grazie al volano su un settore turistico in continua crescita – sarebbe positivo per importanti settori del turismo.

L'articolo 1, dunque, definisce l'ambito di applicazione della presente proposta di legge, ovvero lo sviluppo di una rete della mobilità ciclistica, per usi quotidiani e turistici, anche tramite il recupero e l'utilizzo delle linee ferroviarie, dei tratti stradali secondari e dei percorsi prevalentemente pedonali, per promuovere una mobilità diversa e sostenibile.

L'articolo 2 reca un elenco di definizioni volte a chiarire l'obiettivo e gli ambiti di applicazione della legge.

L'articolo 3, invece, introduce il concetto di rete nazionale della mobilità ciclistica e definisce l'iter di approvazione della stessa, nonché delle linee guida della mobilità ciclistica. Secondo quanto previsto, infatti, tale rete, predisposta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di

Trento e di Bolzano, è finalizzata al recupero delle infrastrutture territoriali in disuso, alla messa in sicurezza dell'utenza e all'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa. I percorsi da inserire in via prioritaria nella rete sono le linee ferroviarie dismesse, gli argini e le alzaie dei fiumi e dei canali, i tronchi stradali dismessi, le strade secondarie, vicinali, campestri o interpoderali a bassa percorrenza veicolare, le strade appartenute al demanio militare, i sentieri, le mulattiere e i tratturi compatibili con l'attività ciclistica. Al fine di garantire una fruibilità ancora maggiore della rete, la presente proposta di legge disciplina anche l'intermodalità e quindi gli aspetti relativi alla connessione della rete con i mezzi di trasporto, ovvero con le ferrovie in esercizio della rete di trasporto locale, con le ferrovie turistiche in esercizio, con le linee di navigazione interna, con gli impianti a fune e con le autolinee pubbliche.

Le linee guida della mobilità ciclistica, definiscono gli aspetti finanziari attraverso l'identificazione del soggetto responsabile per l'erogazione dei contributi e la descrizione delle modalità per la ripartizione dei fondi, per il ricorso al partenariato tra pubblico e privato e per l'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro. In quest'ultimo caso è previsto anche l'utilizzo di proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private nonché di lasciti ed erogazioni liberali. Nel rispetto del riparto delle competenze, l'articolo 3 prevede inoltre che, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, le regioni elaborino il programma regionale della mobilità ciclistica provvedendo al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione dei percorsi, nonché a favorire la partecipazione dei cittadini e degli enti locali. Il comma 7 dispone che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sia redatto un elenco delle ferrovie in disuso e delle relative pertinenze, con l'obbligo di aggiornamento ogni due anni. Al fine di non compromettere l'eventuale riutilizzo delle ferrovie in disuso e il ripristino del servizio ferroviario, l'articolo 4 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, in base alle rispettive competenze, verifichino periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario.

L'articolo 5 dispone l'istituzione di un Ufficio biciclette presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, composto dai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dei beni e delle attività culturali e del turismo, 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 nonché da rappresentanti di altre associazioni che, per scopi e per statuto, sono conformi alle finalità della legge. Il comma 3 dello stesso articolo 5 disciplina le attività dell'Ufficio. Rientrano tra queste, in particolare: fornire supporto scientifico e tecnico nella redazione della rete nazionale della mobilità ciclistica e nella redazione delle linee guida; supportare lo sviluppo della rete favorendo e curando gli accordi tra le regioni e le province e le connessioni intermodali; aiutare nell'identificazione dei tronchi di ferrovie in disuso; promuovere e curare iniziative volte all'incentivazione e alla diffusione della mobilità ciclistica; vigilare sull'attuazione della legge.

L'articolo 6 reca la copertura finanziaria, stanziando 2.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2015-2017.

torna su

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità).

1. Finalità della presente legge è lo sviluppo di una rete della mobilità ciclistica, per usi quotidiani e turistici, anche tramite il recupero e l'utilizzo delle linee ferroviarie, dei tratti stradali secondari e dei percorsi prevalentemente pedonali, per promuovere una mobilità diversa e sostenibile.

Art. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

- a) «mobilità ciclistica»: la forma di mobilità basata sull'uso della bicicletta, finalizzata al miglioramento della sostenibilità dei trasporti e alla riduzione di tempi e costi degli spostamenti urbani, alla cui realizzazione concorrono le infrastrutture dedicate, quali piste ciclabili, piste ciclopedonali, percorsi ciclabili e altre tipologie di interventi sostenibili;
- b) «utilizzo delle ferrovie»: 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 gestione; ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie e le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate, il cui tracciato è prevalentemente in sede propria;
- c) «rete nazionale della mobilità ciclistica»: il sistema di percorsi che compongono la struttura nazionale della mobilità ciclistica e ne realizzano gli obiettivi;
- d) «programma regionale della mobilità ciclistica»: lo strumento attuativo della rete nazionale della mobilità ciclistica, di competenza delle regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere;
- e) «linee guida della mobilità ciclistica»: gli indirizzi tecnici e amministrativi per la realizzazione di quanto previsto alle 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 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.

Art. 3.

(Strumenti attuativi).

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predisponde la rete nazionale della mobilità ciclistica e le linee guida della mobilità ciclistica.

2. La rete nazionale della mobilità ciclistica è finalizzata:

- a) al recupero e al riutilizzo delle infrastrutture territoriali in disuso;
- b) alla condivisione delle diverse forme di utilizzo delle infrastrutture di cui alla lettera a);
- c) alla sicurezza dell'utenza;
- d) all'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

3. La rete nazionale della mobilità ciclistica è realizzata preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

- a) ferrovie in disuso;
- b) argini e alzaie dei fiumi e dei canali;
- c) tronchi stradali dismessi dall'Ente nazionale per le strade (ANAS) Spa o da altre amministrazioni pubbliche;

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

e) strade appartenute al demanio militare;

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

4. La rete nazionale della mobilità ciclistica è integrata, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, dalle 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.

5. Le linee guida della mobilità ciclistica definiscono 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. In caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di

sponsorizzazioni da parte di aziende private, nonché i lasciti e le erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità ciclistica.

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

7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è individuato l'elenco delle ferrovie in disuso e delle relative pertinenze. L'elenco è aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ogni due anni, tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate. Di tale elenco si avvalgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto dai commi 1 e 5. Entro sessanta giorni dall'approvazione degli strumenti di cui ai commi 1 e 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri interessati e con gli enti competenti, procede alla dismissione delle ferrovie in disuso. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso incluse nell'elenco di cui al presente comma rimane nel patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso, previa stipulazione di un accordo non oneroso.

Art. 4.

(Ripristino del servizio ferroviario).

1. Le ferrovie in disuso sono in ogni caso destinate prioritariamente al servizio

di trasporto di passeggeri e di merci su rotaia. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, in base alle rispettive competenze, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, anche sotto forma di ferrovia turistica o metropolitana, sulla base di specifiche valutazioni che tengono

conto del valore sociale o turistico dell'intervento ovvero di potenziali requisiti 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. 5.

(Ufficio biciclette).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 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'Ufficio biciclette. Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento sono stabiliti nel medesimo decreto.

2. L'Ufficio biciclette, presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è composto dai Ministri di cui al comma 1, da 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 di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, nonché da rappresentanti di altre associazioni che per scopo e per statuto sono conformi alle finalità della presente legge.

3. L'Ufficio biciclette svolge le seguenti attività:

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

b) esprime parere ai fini dell'approvazione di quanto previsto dall'articolo 3;

c) promuove la realizzazione della rete nazionale della mobilità ciclistica tramite accordi tra regioni e province, nonché la realizzazione di connessioni intermodali per facilitare la fruizione della stessa rete;

d) collabora all'individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso incluse nell'elenco previsto dall'articolo 3, comma 7, da inserire nella rete nazionale della mobilità ciclistica e nel programma regionale della mobilità ciclistica, in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione dei tronchi dismessi;

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

f) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità ciclistica nell'opinione pubblica e nelle associazioni interessate;

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

h) promuove e coordina iniziative a carattere nazionale finalizzate alla diffusione della mobilità sostenibile.

Art. 6.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, nel limite massimo di 2.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2015-2017, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2015-2017, 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 2015, 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.