



## **PROPOSTA DI LEGGE**

**Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso, per il ripristino delle linee complementari, per la salvaguardia ambientale, la qualità della vita, la mobilità sostenibile e la creazione di nuovi posti di lavoro.**

### **Relazione**

Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria nazionale o in concessione (stimata in c.a. 5000 km) e in particolare di quelle cosiddette "linee secondarie, economiche, o anche rami secchi", che di seguito definiremo invece nella loro corretta accezione di: "**ferrovie complementari**", in quanto erano state progettate e realizzate come tali ed erano, sono e devono restare parte integrante del patrimonio nazionale, come i loro rotabili, anche se, nel tempo, l'aumento esponenziale della motorizzazione privata, le hanno rese meno convenienti sotto il profilo economico. Oggi però, a causa del forte squilibrio creatosi nel settore dei trasporti e della mobilità in genere, orientati prevalentemente su gomma, ovvero su strada in modo promiscuo (traffico leggero, pesante e trasporti eccezionali e/o pericolosi, assieme), senza controllo quantitativo e che sono causa diretta e indiretta di forti incidentalità e di costi sociali altissimi (da emergenza nazionale), si aprono nuove e convenienti prospettive per queste linee (particolarmente coi moderni, confortevoli, rapidi e silenziosi mezzi di trasporto ferroviario che la tecnologia ci rende disponibili), affinché venga seriamente considerata una loro riutilizzazione come complementari afferenti alle principali (servizio passeggeri e merci), oppure come ferrovie turistiche, affiancando loro, ove possibile, percorsi di tipo ecologico, che definiremo nel prosieguo "**percorsi verdi**" (a piedi, in bicicletta, a cavallo ecc.). Le dette ferrovie, oltre a salvaguardare l'ambiente e mostrarsi l'unica alternativa alla mobilità sostenibile, ormai non più gestibile solo su strada, rinnovano la storica funzione di "collegamento" tra luoghi e parti di territorio, rinsaldano usi e costumi tra le genti, nonché preservano e rinnovano anche la memoria storica delle vecchie infrastrutture, come elemento basilare del patrimonio culturale locale. In aggiunta a tutto ciò, evitano l'abbandono del territorio, per mancanza di risorse o di frequentazione turistica e svolgono l'importante funzione di riportare ad una migliore qualità di vita e a ritmi più umani, portando gli utenti stessi direttamente a contatto con le bellezze naturali di cui il

nostro Paese è particolarmente ricco, educando al contempo le giovani generazioni al valore e al rispetto ambientale.

Con la salvaguardia dei rotabili storici e con la conservazione e il progressivo riutilizzo di questa rinnovata rete ferroviaria, si vuole salvaguardare la memoria storica, valorizzare e promuovere il territorio circostante, migliorando al contempo mobilità e qualità della vita. Con questi intendimenti, noi esprimiamo un pensiero assai diffuso dei cittadini e nella presente proposta di legge, sommiamo alla volontà di riaprire al traffico le ferrovie complementari o turistiche (e/o rettificarne i percorsi a seconda necessità), quella dell'utilizzo finalizzato dei nominati "percorsi verdi" (ciclabili, pedonabili o percorribili a cavallo), che, affiancati, ove possibile, alle citate linee, diverrebbero funzionali alle comunicazioni alternative da punto a punto e non resterebbero percorsi abbandonati al degrado o tratturi dispersi nelle campagne, colline o montagne. Per realizzare l'integrazione di quanto esposto, alla citata opera di recupero o ricostruzione ferroviaria, contestualmente o in successive fasi, si aggiungereà l'opera di recupero dei sentieri, dei percorsi pedonali e mulattieri del territorio interessato e dei tronchi di strade carrozzabili risalenti anche ai secoli passati che, anch'essi in disuso, perché sostituiti da nuovi e più moderni collegamenti, tuttavia mantengono una rilevantissima vocazione turistica e furono frutto di notevole perizia tecnico-ingegneristica. Tutte queste opere dell'ingegno umano, che sono parte integrante dell'ambiente che attraversano, non devono assolutamente andare distrutte, perdute per degrado o per alienazione a privati. Va altresì rilevato che il recupero delle infrastrutture ambientali e ferroviarie dismesse, favorisce anche una corretta gestione del territorio, perché lo sottrae dal degrado, dall'abbandono o da usi impropri, nonché lo renderebbe fruibile e produttivo, mentre ora, se non recuperato, crea solo costi alla collettività. Questi territori, su cui insistevano infrastrutture ferroviarie, per la loro collocazione in aperta campagna o in zone collinari o montuose e per il loro naturale isolamento, erano già votati all'ecologia e, se valorizzati come proposto, creerebbero solo benefici alla collettività. Ad esempio, il moderno uso di queste ferrovie e infrastrutture, non disgiunto da una funzione anche storica (ad es.: servizio di treno+bici, treno tram, metropolitana leggera, oltrechè di servizio merci, in abbinamento all'attrazione sempre più richiesta dei treni d'epoca, grande richiamo promozionale), sposterebbe a loro favore, una quota sempre crescente di utenti dalla sede stradale promiscua col traffico leggero, pesante e coi trasporti eccezionali o pericolosi, col grande vantaggio della maggior sicurezza stradale e alleggerimento del traffico stesso, obiettivo oggi sempre più ricercato, per porre rimedio a quella situazione qualificata da più parti ormai come "emergenza nazionale", a cagione dei continui gravi danni a cose e persone, perdite di vite umane, invalidità, ferimenti, ecc..., che provoca, con altissimi costi sociali. Esempi chiari a sostegno di tale improcrastinabile alternativa ferroviaria e che confermano la validità e bontà della scelta, ripagandola con successo e soddisfazione economica degli operatori e dei gestori, si rilevano dalle sempre più numerose linee ricostruite e riaperte, tenendo a base i concetti esposti. Linee che ora esistono finalmente anche in Italia e non più solo all'estero. Va infine ribadito che l'utilità di tali ferrovie non viene circoscritta al loro uso "istituzionale", ma con una visione globale del territorio, si estende e si integra, come già detto, a beneficio delle comunità, poiché i percorsi verdi che le affiancano, sono caratterizzati dalle modeste pendenze e dall'importante circostanza che gli stessi sono in sede propria, completamente separati dalla viabilità ordinaria, potendo così divenire ottime palestre di esercizio per bambini e adulti, disabili e anziani, altrimenti

privi di strutture all'aperto, a contatto con la natura, ove svolgere l'indispensabile esercizio del quotidiano e salutare movimento.

I manufatti, le infrastrutture e le costruzioni fisse che costituiscono materialmente questa rete ferroviaria in abbandono, compresi i rotabili storici, sono di notevole spessore tecnico. Nello specifico degli impianti fissi, si tratta di viadotti, ponti, rilevati, trincee, gallerie, stazioni, scali, fabbricati merce, caselli e altre costruzioni tipiche, sulle quali si è esercitata una notevole disciplina ingegneristica. Inoltre il tracciato stesso delle linee ferroviarie diventa spesso itinerario ideale nel paesaggio circostante (parchi, riserve, boschi, bellezze naturali o faunistiche, rilevanti insediamenti storici, spesso raggiungibili solo col mezzo ferroviario, che si integra perfettamente con la natura dei luoghi), riverberando tutte le sue positive valenze di fruizione estetica, turistica ed anche enogastronomica dei territori, quale sicuro mezzo di promozione dei prodotti tipici, manufatti artigianali, nonché di conoscenza della storia e degli usi e costumi locali. Occorre infine considerare che la memoria ferroviaria è radicata nelle genti, perché soprattutto in passato, era strumentale e a volte unico veicolo al miglioramento della vita sociale delle comunità collegate ed è grazie al servizio svolto nel tempo, da queste ferrovie, che la storia e le vicende economiche di tali comunità si sono sviluppate e sono migliorate, mercè l'interscambio dello sviluppo economico e della modernizzazione politica trasferite dalla periferia al centro e viceversa. E' quindi chiaro che, il mantenere in vita questo inestimabile patrimonio, che il nostro Paese può ancora vantare, è operazione culturalmente corretta, grandemente formativa, nonché di alto profilo sociale, attenendo direttamente alla miglior qualità della vita. Tale piano di salvaguardia e di riattivazione, mira anche a creare grandi opportunità di nuovi posti di "lavoro ecologico" e ad "appassionare" soprattutto i giovani, a tutto vantaggio della tutela dell'ambiente e della citata qualità della vita, ed è perciò stesso un forte e positivo incentivo in chi opererà e collaborerà alla sua realizzazione e gestione.

Le considerazioni esposte fin qui, mirano a identificare le citate infrastrutture ferroviarie e i rotabili storici, alla stessa stregua di un bene paesaggistico (o paesistico), in ogni caso meritevole di alta considerazione. Da questo punto di vista, occorrerà modificare l'iter che conduce all'alienazione e, spesso, alla perdita definitiva di questo patrimonio. Infatti, **il concetto ispiratore della presente proposta di legge, parte dal presupposto che un bene paesistico, così identificato, non può essere posto sul libero mercato delle aree e delle cose commerciabili, ma deve essere mantenuto nel demanio, tramite il definitivo trasferimento dell'atto di proprietà ad un Ente pubblico che ne garantisca (o ne mantenga) la destinazione ad uso sociale.** Rammentiamo che la costruzione di queste linee, prevedeva l'acquisizione dei terreni tramite esproprio per pubblica utilità. La finalità sociale può ben essere condivisa anche oggi e similmente procedere nei programmi accennati.

L'obiettivo diventa quindi quello di inserire tra i beni paesistici e culturali dell'Italia, anche le strutture ferroviarie dismesse (rotabili storici compresi), i loro sedimi e gli assi lineari-planimetrici (percorsi) che, nel loro insieme, oltre ad essere espressione di opere dell'ingegno umano, rappresentano una storia, una cultura e una tradizione, che non devono andare perdute. E non sarebbe questa legge una "imposizione" incomprensibile, ma coglierebbe perfettamente il sentimento molto diffuso tra la gente, di simpatia nei confronti delle vecchie linee ferroviarie e dei treni d'epoca, anche per quello che rappresentavano nella coscienza popolare. Va ricordato che in altri Paesi europei e recentemente anche in Italia, tali operazioni di recupero hanno già

ottenuto lusinghieri risultati sia come razionale utilizzo delle risorse territoriali, sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo, del tempo libero, diminuzione inquinamento ambientale e acustico e di sviluppo occupazionale (creazione nuovi posti di lavoro), tutti problemi oggi molto sentiti, come dianzi accennato.

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

- prevedere il principio di tutela delle infrastrutture territoriali in disuso, in particolare della rete ferroviaria, dei suoi sedimi, pertinenze e degli immobili di pregio che ne sono connessi, come parte integrante del patrimonio di beni paesistici del nostro paese (ad esempio: fabbricati merce, cantoniere e caselli, stazioni ferroviarie e annessi, che potrebbero essere utilmente riqualificati e adibiti a luoghi di sosta, ristoro, interscambio treno/mezzi ecologici, bici, aree museali e culturali, ecc..),
- Prevedere il principio di tutela dei rotabili storici, a fini culturali, sociali e promozionali (effettuazione di treni d'epoca e storici, musei itineranti o fissi, mostre, ecc...),
- monitorare e mappare la rete di tali infrastrutture, la loro disponibilità e il loro stato patrimoniale, verificarne la ricostruzione coi concetti esposti.
- istituire un osservatorio sulla mobilità sostenibile che abbia come finalità la realizzazione di una rete di ferrovie complementari, basate sul recupero delle infrastrutture territoriali in disuso o disarmate e in tal modo facilitare le procedure di acquisizione e favorire il recupero delle ferrovie dismesse a cui affiancare, ove possibile, "percorsi verdi" ciclo-pedonali;
- modificare il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi degli articoli 10 Capo 1 e artt. 136 e 137 Capo II, della legge 6 luglio 2002, n. 137";

## **Testo della proposta di legge**

### **Articolo 1**

*(Finalità della legge)*

La legge intende salvaguardare, valorizzare e ripristinare all'uso istituzionale i tronchi ferroviari complementari in disuso o disarmati, riconoscendo loro un importante valore testimoniale e storico, un particolare rilievo sul piano ambientale e paesaggistico e, nondimeno, una finalità di uso pubblico e sociale per il turismo, il tempo libero e la cultura, nonché, con le stesse finalità, salvaguardare e ripristinare i rotabili storici.

Ai fini dei benefici previsti dalla presente legge, le linee ferroviarie in disuso o disarmate, di cui al comma 1, nonché le loro pertinenze, presenti sul territorio nazionale, sono individuate tramite elenco, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio, da emanarsi entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge. Con il medesimo decreto sono determinati altresì lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari.

## **Articolo 2** *(Definizioni)*

Ai fini della presente legge si intende per:

- **Ferrovie in disuso:** tutti i tracciati ferroviari a scartamento ordinario o ridotto, sui quali sia stata disposta la sospensione del servizio, o il loro disarmo, 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 tranvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate, correnti prevalentemente in sede propria.
- **Percorsi verdi:** le forme di mobilità ecologica caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e finalizzate principalmente alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio;
- **Rotabili ferroviari:** tutti i rotabili storici appartenenti a compagnie di trasporto pubbliche o private, intesi sia come mezzi di trazione che come veicoli trainati (es.: vetture, carri, ecc...)

## **Articolo 3** *(Destinazione delle ferrovie in disuso e dei rotabili storici)*

Le ex ferrovie e i loro tracciati, menzionati all'art. 2 e tutelati ai sensi della presente legge, sono destinate alla loro prioritaria ristrutturazione e riapertura al traffico su ferro, anche per uso turistico, parimenti ai rotabili ferroviari ivi menzionati.

Nel caso i lavori necessari alle dette finalità non siano immediatamente realizzabili o necessitino di rinvio temporale, all'atto dell' entrata in vigore della presente legge, i tracciati e relative opere fisse, così salvaguardati e il cui utilizzo o riutilizzo prioritario, si conferma essere la ricostruzione della ferrovia o della tranvia dismessa, al solo fine di evitarne l'ulteriore degrado e ottenerne la preservazione temporale, in attesa della conversione definitiva, possono essere temporaneamente destinati ai seguenti usi:

- percorsi ciclabili;
- percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta;
- percorsi per il turismo equestre;

Sulla base delle caratteristiche e della tipologia del tracciato si potranno anche individuare forme promiscue di utilizzo di tali tracciati.

Per quanto attiene i rotabili storici, nell'attesa del loro ripristino per l'utilizzo, ove non più atti, al solo fine di evitarne il progressivo degrado, come accennato al precedente comma 2, dovrà essere prevista la loro conservazione in adeguate strutture coperte o anche museali, sia pubbliche che private.

## **Articolo 4** *(Ripristino del servizio ferroviario)*

Come premesso all'art. 3, gli ex-tracciati ferroviari sono in ogni caso destinati al servizio di trasporto passeggeri e merci su rotaia. A tal fine, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano,

le Regioni a statuto speciale Val d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Sicilia e Sardegna e gli Enti locali, ognuno per quanto attiene la propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del detto prioritario servizio ferroviario, anche sottoforma di ferrovie turistiche, treno tram o metropolitane leggere, tenuto conto di determinati parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio, nel rispetto dei criteri di cui alla relazione in premessa. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta tempestivamente le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario.

## **Articolo 5**

*(Modifiche al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42)*

*Al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 sono apportate le seguenti modifiche:*

- **all'articolo 10 comma 4, dopo la lettera l) è aggiunta la lettera m):** tutti i rotabili ferroviari (mezzi trainanti o trainati definiti all'art. 2), che hanno compiuto 50 anni dalla loro costruzione, sono dichiarati di interesse storico e sono potenzialmente atti alla composizione di treni d'epoca, storici o culturali, se non più in uso, o se dismessi dalle società proprietarie. Ove gli stessi siano accantonati e non atti alla circolazione, per evitarne il degrado e il perimento, sono preservati in adeguate strutture o sezioni museali, in attesa del loro ripristino. Tali beni sono compresi tra le cose indicate al comma 1 e al comma 3 e a tali fini tutelati. Sono parimenti definiti di interesse storico, ma in modo automatico, ovvero senza necessità di alcuna declaratoria o verbale di accertamento e parimenti tutelati, come al precedente comma, tutte le locomotive a vapore, tutti i locomotori trifasi e tutti i rotabili che comunque abbiano compiuto 75 anni dalla loro costruzione e si trovino sul territorio dello Stato, a qualunque titolo (es. anche a fini museali o monumento, accantonati o ceduti a privati). Di tali rotabili ne è vietata la demolizione, distruzione e alienazione. Se accantonati demolendi, si procederà invece alla loro salvaguardia e conservazione, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 3.
- **all'articolo 136, comma 1, dopo la lettera d) sono aggiunte le seguenti:**
  - e)** ferrovie in disuso o disarmate, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale (ad es.: parchi, riserve e simili) o economicamente e turisticamente favorevoli alla diminuzione dei carichi stradali, ivi comprese le cennate tranvie extraurbane in sede propria,
  - f)** strade dismesse, sentieri e tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico;
- **All'articolo 137, comma 1,** le parole "e delle aree indicate alle lettere c) e d)" sono sostituite dalle seguenti " e delle aree indicate alle lettere c), d), e) e f) dell'articolo 136".

## **Articolo 6**

*(Proprietà delle aree di sedime e dei rotabili storici)*

La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso o disarmate e incluse nell'elenco di cui all'articolo 1, comma 2, viene trasferita immediatamente a titolo gratuito alle Regioni o ad altri Enti pubblici locali, in modo da salvaguardare la

continuità del percorso con il vincolo di destinare tali aree agli usi previsti dagli artt. 2, 3 e 4. 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. Con le stesse modalità, a tali Enti pubblici o Enti da questi riconosciuti con finalità sociali, viene trasferita la proprietà dei rotabili storici, nel rispetto della lettera m) dell'art. 10 comma 4, così modificato.

## **Articolo 7**

*(Istituzione della Rete nazionale delle ferrovie complementari)*

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e del territorio, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei beni e attività culturali e delle attività produttive, sentita la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, elabora una rete nazionale di ferrovie complementari, avente i seguenti requisiti:

- che contempli il recupero e il riutilizzo ferroviario delle infrastrutture territoriali in disuso o diversamente utilizzate;
- che operi la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti;
- che miri alla separazione o alla protezione dalla rete stradale per i veicoli a motore ivi circolanti;
- che preveda l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa sul territorio.

La Rete di **ferrovie complementari e percorsi verdi**, di cui all'art. 2, sono realizzati preferibilmente utilizzando le seguenti tipologie di percorsi:

### ➤ **PER LE FERROVIE:**

- tutte le linee ferroviarie in disuso, dismesse o disarmate, ivi comprese le tranvie extraurbane con la possibilità di costruire raccordi o varianti ritenuti necessari ai collegamenti;

### ➤ **PER I PERCORSI VERDI:**

- argini di fiumi e alzaie di canali;
- tronchi stradali dismessi dall'Anas o da altre Amministrazioni pubbliche;
- strade secondarie, vicinali, campestri e interpoderali a bassa percorrenza veicolare;
- strade appartenute al demanio militare;
- sentieri, mulattiere, tratturi, le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza siano compatibili con la presenza di escursionisti,
- tratti ex ferroviari non altrimenti recuperabili al servizio su ferro, ai sensi dei precedenti commi.

Inoltre, a supporto della Rete Ferroviaria Complementare Nazionale concorrono, con particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie sia di carico, le seguenti categorie di mezzi di trasporto pubblico in esercizio:

- ferrovie in esercizio della rete nazionale,
- linee di navigazione interna,
- impianti a fune o funicolari,
- autolinee interprovinciali, col divieto di concorrenza alle linee ferroviarie, sugli stessi percorsi o avendo le medesime destinazioni, fatto salvo un periodo transitorio di mesi

sei dall'istituzione del nuovo servizio, onde facilitare l' interscambio e meglio permettere l' adattamento degli utenti ai nuovi mezzi ferroviari,  
- autolinee locali (con trazione ecologica, ecocompatibile o elettrica) che svolgeranno solo il cosiddetto servizio a pettine (ovvero collegando località interne non servite da ferrovie), attestandosi alle stazioni di interscambio, onde contribuire all'integrazione del servizio di trasporto ferroviario (realizzando il cosiddetto porta a porta).

## **Articolo 8**

*(Disposizioni finanziarie)*

Per le finalità di cui alla presente legge, oltre ad attingere le risorse dal bilancio pubblico, utilizzando anche l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, col concorso delle Regioni a cui i trasporti sono affidati, all'attuazione dei programmi di cui all'articolo 2, concorrono anche gli Enti locali e i proventi del risparmio conseguito dalla minor incidentalità stradale e relativa diminuzione dei costi sociali, sponsorizzazioni da parte di imprenditori, aziende private, lasciti ed erogazioni liberali, contributi di associazioni di appassionati, privati, ecc.... L'apporto alla realizzazione del finalizzato programma non si intende solo di carattere economico, ben potendo essere anche lavorativo e partecipativo, anche su base volontaria, al fine di contenere i costi di gestione. In tal senso, verranno definiti localmente, appositi protocolli di accordo. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## **I relatori**

**Rag. Roberto Mattioni**

**Dott. Massimiliano Mattioni**

**Avv. Raffaello Leali**