

**ALCUNE NOTE DI PRIMO COMMENTO**  
**ALLA LEGGE REGIONALE RECENTEMENTE APPROVATA**  
**“RETE ESCURSIONISTICA DELL’EMILIA-ROMAGNA**  
**E VALORIZZAZIONE DELLE ATTIVITA’ ESCURSIONISTICHE”**

L’Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, nella seduta del 24 luglio scorso, ha approvato la legge intitolata “Rete escursionistica dell’Emilia-Romagna e valorizzazione delle attività escursionistiche”, così dando celere e positivo esito a progetto presentato nel novembre 2012 da Consiglieri del Gruppo PD.

Con l’approvazione di questa legge può dirsi finalmente colmata quella che era rimasta una lacuna normativa di questa Regione, a differenza della situazione di varie altre, già dotatesi da tempo di corpi legislativi a tutela e valorizzazione delle reti escursionistiche colà esistenti.

Anche nel merito, ad un primo esame il testo di legge (come leggibile sul portale regionale) risulta avere conservato le linee generali figuranti nel progetto inizialmente presentato e già a suo tempo valutate dal GR CAI ER come adeguate agli obiettivi e complessivamente condivisibili.

Quanto ai contenuti, l’iter di approvazione ha mantenuto numerosi aspetti dell’impianto iniziale, ivi compresi – e ciò va salutato con pieno favore – quelli disciplinati negli artt. 5-6-7 del testo definitivo, ed in particolare alcuni (quelli sull’impianto del Catasto REER) che pongono i presupposti per una rapida ed efficace operatività della nuova normativa regionale; come pure, ancorché con riguardo a finalità di maggior respiro rispetto alla più specifica *mission* del CAI, le linee guida della programmazione triennale, che l’art. 11 del testo definitivo ha integralmente approvato, e per le quali si esprime forte auspicio per una effettiva incisività.

Su altri aspetti contenutistici, l’iter approvativo ha invece dato luogo ad evoluzioni anche di rilievo, rispetto all’originaria proposta, come è avvenuto riguardo all’individuazione di funzioni e competenze sulla REER (artt. 8-9-10 del testo definitivo), laddove si è inteso evidentemente allinearsi all’evoluzione istituzionale generale parallelamente in corso, e dunque espungere un ruolo in capo alle Province. Al riguardo va auspicato che i Comuni e le Unioni di essi, cui il testo definitivo attribuisce rilevanti prerogative, sappiano dare adeguata risposta.

E’ invece su uno specifico aspetto contenutistico, frutto anch’esso delle evoluzioni durante l’iter approvativo, che il CAI non può manifestare valutazioni ugualmente positive.

Si intende con ciò riferirsi alla disciplina del transito motorizzato sui sentieri facenti parte della REER, al cui proposito si segnalano, di seguito, le novità, risultanti dalla lettura del testo definitivo, che si

mostrano di segno negativo sia quanto al regime sostanziale che ne risulta, sia, talora, con riguardo alla stessa univocità del quadro normativo, che si mostra carente. E dunque, limitandosi all'essenziale:

- All'art. 4, comma 3, il testo definitivo così recita (si omettono stralci non qui rilevanti e si inseriscono evidenziazioni grafiche per maggior chiarezza): *“Su ciascun percorso della REER non già ricadente nelle previgenti limitazioni alla viabilità contenute nel Piano territoriale paesistico regionale di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 28 gennaio 1993, n. 1338 (omissis), e **in coerenza con i principi delle prescrizioni di massima e polizia forestale** di cui alla deliberazione del Consiglio regionale 1 marzo 1995, n. 2354 (omissis), l'ente titolare della strada su cui insiste il percorso, in accordo con il comune competente per territorio ovvero, in caso di gestione associata delle funzioni, con l'Unione competente, sentita la consulta di cui all'articolo 10 e gli enti gestori dei parchi e della biodiversità per i territori ricadenti nelle loro pertinenze, **può interdire anche parzialmente il transito motorizzato** per motivi di sicurezza, di pregio dei percorsi, di impatto ambientale o di fragilità del terreno e **nel caso di accertati gravi danneggiamenti conseguenti al transito dei mezzi a motore**. L'interdizione alla circolazione va motivata ed adeguatamente segnalata. Può essere anche temporanea o correlata alle condizioni meteorologiche e segnalata secondo quanto previsto dall'articolo 7, comma 4”.* Al riguardo si osserva quanto segue. Secondo questa formulazione della nuova norma, non risulta chiaro il destino delle Prescrizioni di massima e di polizia forestale (PMPF), le quali sinora sono state pienamente vigenti ed efficaci (ancorché non sempre fatte rispettare). Si ricorda che le PMPF contengono il divieto generalizzato di transito motorizzato (salvo per i residenti e i soccorsi) su tutti i sentieri e le mulattiere, come specificamente definiti, qualora posti all'interno di aree forestali come specificamente individuate, o qualora posti in aree a vincolo idro-geologico; da notare poi che secondo le PMPF tale divieto su sentieri e mulattiere vale anche in assenza di cartelli in loco segnalanti il divieto stesso. Ma ora? Vi è il timore che la norma qui sopra riportata, di tenore non chiaro, possa essere intesa nel senso che tale divieto generale di transito motorizzato sia venuto a decadere, salvo un ripristino del divieto, su singoli tratti della REER, ad iniziativa dell' *“ente titolare della strada”* in accordo con Comune od Unione competente, ed *“in coerenza con i principi”* delle PMPF. Dunque, in tale inauspicata lettura, le PMPF, nelle parti di esse limitative del transito motorizzato, regredirebbero da norme vincolanti a semplici principii discrezionalmente utilizzabili; e per di più, sempre secondo la nuova norma, siffatto ripristino del divieto parrebbe poter stabilirsi, come aggiuntivo presupposto, solo *“nel caso di accertati gravi danneggiamenti conseguenti al transito dei mezzi*

*a motore*”: il che dunque starebbe a significare che prevenire non si può (e che, per così dire, la stalla può chiudersi solo a buoi già scappati)?

- All’art. 12, comma 1, lett. “a”, laddove si stabilisce il divieto di *“danneggiare, alterare (omissis) i percorsi inseriti nella REER, sovrapporre ad essi altre infrastrutture”*, nel testo definitivo è stata aggiunta la precisazione: *“ad eccezione di quanto previsto dall’articolo 3, comma 2”*. Al riguardo si osserva che anche in tal caso non è chiara la portata di tale eccezione così introdotta. Infatti la norma oggetto del richiamo (comma 2 dell’art. 3) prevede in via generale che i percorsi escursionistici della REER possono insistere per alcuni tratti anche su tipologie di strade diverse da carrarecce, mulattiere, tratturi, sentieri, piste e viabilità minore, ovvero sovrapporsi per brevi estensioni ad altre infrastrutture viarie non appartenenti alla REER. Orbene, come va inteso il richiamo a tale disposizione? Forse nel senso che asfaltare un sentiero non va considerato come un danneggiamento dello stesso, e pertanto non è vietato? E se così non è, come vivamente si auspica, quale altra portata va allora attribuita al richiamo normativo?
- All’art. 13, comma 2, lett. “c”, laddove si stabilisce, salvo la condotta non costituisca reato, la sanzione amministrativa pecuniaria da € 100 ad € 1000 a carico di chi danneggia od alteri tratti della REER, nel testo definitivo è stata aggiunta la parola *“intenzionalmente”*. Al riguardo si osserva: tale aggiunta svislisce ed in pratica annulla la portata del divieto, più sopra riferito, contenuto nell’art. 12 comma 1 lett. “a”. Ivi infatti è posto il divieto di danneggiare i percorsi della REER; ma il danneggiamento, pur se vietato in generale (anche, dunque, qualora derivante ad es. da transito motorizzato), in realtà è sanzionabile solo se fatto *“intenzionalmente”*. In altre parole, se non è dimostrabile l’intenzionalità del danneggiamento (il dolo specifico, direbbero i penalisti), si è in presenza di comportamento che è bensì vietato, ma non sanzionabile. E va da sé che, restando al suddetto esempio, ben difficile sarebbe dimostrare che il motociclista o un gruppo di essi, che pur avesse col suo transito rovinato un sentiero, lo abbia fatto non già per semplice trascuratezza ma per voluta intenzionalità (salvo forse avventurarsi in categorie, ancora di portata penalistica, di dolo eventuale con riguardo a tale specifica fattispecie, cosa probabilmente ardua per la guardia ecologica che riscontrasse l’accaduto).
- Infine, ancorché forse affrontabile in sede di regolamento attuativo, si segnala il comma 3 dell’art. 3, pure esso aggiunto in fase di discussione, secondo il quale *“I percorsi della REER si contraddistinguono con un logo identificativo approvato dalla Regione”*. In proposito infatti si

confida che il regolamento attuativo, allorché andrà a fissare le caratteristiche tecniche di tale segnaletica (così come prevede l'art. 14, comma 2, lett. "a"), si orienti nel senso di non distaccarsi dalla tradizionale impostazione CAI (segnavia bianco-rossi), se del caso con aggiunta specificativa regionale. Così facendo, oltre ad evitare inopportune incertezze nell'escursionista, si scongiurerebbero anche gli assai rilevanti oneri di sostituzione dell'esistente segnaletica sull'intera rete, attualmente censita dalla base dati regionale e destinata ad essere recepita nel Catasto REER in sede di suo impianto.

Bologna, 31.7.2013

M. Filippi