

On. Dott. **GRAZIANO DELRIO**
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

On. Dott. **GIANLUCA GALLETTI**
MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

On. Avv. DARIO FRANCESCHINI
MINISTRO DEL TURISMO E DEI BENI E ATTIVITA' CULTURALI

Sen. Dott. **PIETRO GRASSO**
PRESIDENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

On. Dott. **LAURA BOLDRINI**
PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

On. **MICHELE POMPEO META**
PRESIDENTE IX Comm. Permanente Camera dei Deputati

li 20 novembre 2017

Oggetto: Modifiche al Codice della Strada – Atto Camera n. 423-A e proposte abbinate - Regime di transitabilità su sentieri, mulattiere e tratturi.

Le scriventi Associazioni manifestano il vivo e forte auspicio, comune e condiviso da tutte, a che venga rapidamente e positivamente concluso, **mediante definitiva approvazione di entrambi i Rami del Parlamento nell'attuale legislatura, l'esame del pacchetto di modifiche al Codice della Strada** (di cui a D. Lgs. n. 285/1992 e s.m.i.) attualmente contenute nel testo unificato delle proposte di legge di cui ad **A.C. n. 423-A e abbinate**, come risultante dall'esame in sede referente espletato dalla IX Commissione permanente della Camera dei Deputati, esame conclusosi con una approvazione nella seduta del 26.7.2017, su favorevole parere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare, ciò che preme grandemente alle scriventi Associazioni è la definitiva approvazione dell'**art. 01 del testo unificato**, come già approvato in Commissione.

Tale articolo prevede la modifica degli artt. 2 e 3 del Codice della Strada, inserendovi (con la nuova lettera F-ter ai commi 2 e 3 dell'art. 2), quale tipologia stradale a sé stante, quella di **"Viabilità forestale, sentiero, mulattiera o tratturo"**: ove viene espressamente stabilito (cfr. l'aggiunta al suddetto comma 3 dell'art. 2) che **tale tipologia di strade, per caratteristiche dimensionali e tecniche, è destinata all'esclusivo passaggio di pedoni, velocipedi e animali**, fatto salvo l'occasionale transito di veicoli a motore per attività agro-silvo-pastorali autorizzate, di servizio, vigilanza, soccorso e protezione civile, nonché per l'accesso al fondo da parte degli aventi diritto.

Il medesimo art. 01 del suddetto testo unificato interviene altresì sull'art. 3, comma 2, del Codice della Strada, novellando la definizione di sentiero, mulattiera o tratturo contenuta nel n. 48, aggiungendovi alcune opportune specificazioni descrittive, soprattutto dimensionali, sia del sentiero che della mulattiera.

Queste, in estrema sintesi, le novità normative che ad avviso delle scriventi Associazioni rivestono cruciale importanza, sotto vari profili.

Infatti, in virtù delle suddette modifiche al Codice della Strada, viene esplicitato e definitivamente chiarito il **generalizzato divieto di percorrenza motorizzata per diporto su sentieri e mulattiere**.

Siffatta esplicitazione del divieto si mostra indispensabile, ancorché di tale divieto sia dato già da ora rinvenire gli elementi, sia pure *a contrario*, nel complessivo regime del Codice della Strada come attualmente vigente ⁽¹⁾. Ad onta di ciò, infatti, in assai ampia porzione del territorio collinare e montano nazionale, negli ultimi anni si è dovuto assistere ad un diffondersi della pratica motoristica di un cosiddetto escursionismo su ruote (enduro, quoad, trial...): diffusione non adeguatamente contrastata fors'anche a causa, per l'appunto, della non immediata ed agevole individuazione delle attuali norme da cui risulta un regime di divieto di transito motorizzato su sentieri e mulattiere ⁽²⁾.

Sta di fatto che su numerosissimi sentieri e mulattiere, segnati e tabellati da gran tempo come percorsi escursionistici CAI, sempre più frequentemente si deve assistere al transito rombante ed a velocità sostenuta di frotte di motociclisti, malgrado vi stiano contemporaneamente camminando malcapitati escursionisti.

Questa montante invasione delle moto sui sentieri montani e collinari dà luogo a **gravi problemi** sotto più di un profilo, e precisamente:

- **Sotto un profilo di sicurezza personale**: le moto sui sentieri creano una situazione di traffico motorizzato in assenza di qualsiasi apparato che ne disciplini lo svolgimento di circolazione, giacché sui sentieri è evidentemente del tutto assente qualsiasi segnaletica "stradale" che delimiti corsie, mezzerie, banchine, o che imponga limiti di velocità, precedenza, segnali di stop (o magari semafori!) e così via. Si è dunque in presenza di una sorta di "far west" di circolazione motorizzata, su percorsi per l'appunto costituiti da sentieri, sovente assai stretti, impervi e senza la materiale possibilità di farsi da parte. Ne risulta evidente l'estrema rischiosità per l'incolumità personale dei camminatori, oltre che dei cicloescursionisti e degli stessi motociclisti. Tutto ciò in palese contraddizione con la giusta tendenza verso un rigore comportamentale, che caratterizza l'attuale produzione normativa in materia di circolazione motorizzata ⁽³⁾.

¹ Difatti, le caratteristiche strutturali e dimensionali che presentano sentieri e mulattiere sono ben lungi dal rispettare i requisiti funzionali previsti dall'art. 2 del Codice della Strada, e relative norme attuative, ai fini di un transito anche veicolare. Il che viene *ad abundantiam* confermato dalla constatazione che nessun sentiero e nessuna mulattiera è inserito negli elenchi delle strade a transito veicolare, catalogate ai sensi del suddetto art. 2 del Codice della Strada, debitamente tenuti dagli enti competenti.

² Nei casi, purtroppo già di per sé piuttosto infrequenti, in cui le guardie forestali elevavano contravvenzioni nei confronti di motociclisti sorpresi a percorrere sentieri, veniva interposto ricorso amministrativo unicamente basato sulla semplicità, e del tutto errata, argomentazione secondo la quale, essendo il sentiero definito dal Codice della Strada (cfr. il n. 48 al comma 2 dell'art. 3) come "*strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni e di animali*", ebbene tale ricomprensione del sentiero nel concetto di "strada" fosse sufficiente a concludere che ciò consentirebbe anche ai motoveicoli di transitarvi, salvo esplicito divieto deliberato dall'autorità competente e debitamente tabellato *in loco* (argomentazione, questa, che classicamente prova troppo, giacché in base ad essa non solamente le moto bensì qualsiasi veicolo a motore, pullman turistici inclusi, in assenza di specifica indicazione di divieto potrebbe legittimamente affrontare il transito su di un sentierino di montagna!). Ma tale speciosa argomentazione, invariabilmente addotta ed evidentemente ispirata da univoci suggerimenti delle organizzazioni di settore, frequentemente bastava ad ottenere l'accoglimento del ricorso da parte delle Comunità Montane, che erano le autorità competenti ad esaminarlo.

³ Al proposito giova ricordare la motivazione che è stata posta a base della riconduzione alla sfera normativa statale, e non regionale, della materia della circolazione motorizzata. In tal senso si è espressamente pronunciata la Corte Costituzionale, la quale, con sentenza n. 428 del 2004, ha affermato che la circolazione stradale è riconducibile a competenze statali esclusive, ai sensi dell'art. 117 comma 2 Cost. Secondo la Corte Costituzionale, ciò è in primo luogo ricavabile dall'esigenza, connessa alla **strutturale pericolosità dei veicoli a motore**, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (conducenti, trasportati, pedoni) che certamente pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera h) del secondo comma dell'art. 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia «*ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale*».

- **Sotto un profilo di tutela ambientale:** il transito delle moto sui sentieri, specialmente nei tratti in pendenza e/o su fondo argilloso (tipico quest'ultimo di pressoché tutte le colline a ridosso dell'intero arco appenninico), dà luogo a forti sollecitazioni sul terreno, causate dal peso del veicolo e del conducente nonché dalla particolare sagomatura dei pneumatici; con conseguente erosione del fondo naturale del sentiero, o dei tratti selciati delle mulattiere. A lungo andare – come è purtroppo di agevole ed assai diffusa constatazione – tale erosione produce solchi e vie preferenziali al ruscellamento delle acque meteoriche. Ciò concorre a rendere instabile il terreno e provocare dei crolli, fino a creare - in particolare nelle suddette zone argillose così ampiamente diffuse nella nostra penisola - un vero e proprio dissesto idrogeologico, con conseguenti situazioni di potenziale rischio, sotto questo aspetto, non solamente per le persone dei fruitori dei sentieri e dei territori attraversati, ma anche per la stabilità dei suoli dei territori stessi.
- **Sotto un profilo di sviluppo turistico ed economico dei territori montani e collinari:** è esperienza comune, degli operatori turistici titolari di strutture di accoglienza prossime a percorsi escursionistici, che il transito delle moto sui sentieri disturba ed allontana la frequentazione da parte di viandanti (escursionisti a piedi), tanti dei quali di nazionalità estera, i quali pure mostrano un sempre maggiore interesse nei confronti di assai numerosi percorsi un po' su tutto il territorio italiano, ed in special modo verso i cosiddetti "cammini" storici o devozionali: le Vie Francigene, i Cammini di numerosi Santi (San Francesco, Sant'Antonio, San Benedetto, San Carlo), la Via degli Dei tra Bologna e Firenze, la Via degli Abati, la Via Romea Germanica, la Piccola Cassia, l'Alta Via dei Parchi tra Emilia-Romagna e Toscana, il Cammino dei Briganti tra Lazio ed Abruzzo, la Via della Transumanza, eccetera; tanto che il 2016 è stato proclamato "anno nazionale dei Cammini" nel nostro Paese. Ma questo proposito, mette conto richiamare altresì la decisa indicazione del Governo in direzione del cosiddetto "turismo lento", nel tentativo di rilancio anche dei piccoli borghi, dei paesaggi nascosti e di luoghi finora non toccati dai circuiti turistici di massa, ma ricchi di valori ambientali, storici ed architettonici, di cui l'Italia è giacimento inesauribile: con investimenti pubblici senza precedenti nello specifico settore (63 milioni di euro, tra Legge di Stabilità 2016 e Piano Cultura e Turismo; oltre ad altri 91 milioni per quattro nuove ciclovie). Mette conto sottolineare, a quest'ultimo proposito, come risulterebbe in stridente contrasto, con le scelte di sviluppo turistico e lo sforzo di incentivazione economica così lucidamente e condivisibilmente posti in essere dall'attuale Governo, la prosecuzione di un atteggiamento di "laissez faire", o peggio ancora di aperto sostegno, verso l'invasione motorizzata dei sentieri, con conseguente svilimento e fin distruzione di tali vere e proprie infrastrutture portanti della direzione di sviluppo turistico che il Governo ha scelto; e con grave disincentivo dell'afflusso di camminatori anche provenienti dall'estero. Né si obietti che anche il cosiddetto escursionismo motorizzato è matrice di frequentazione turistica (di diversa inclinazione) e di sviluppo del comparto produttivo motociclistico: giacché assolutamente incomparabili si mostrano le rispettive potenzialità, per tacere degli ulteriori profili, ambientali e valoriali, nonché di tutela della sicurezza personale, che si sono qui sintetizzati.

Il tema tocca dunque il cuore delle prerogative dei Signori Ministri sia delle Infrastrutture e Trasporti, sia dell'Ambiente e Tutela del Territorio, sia del Turismo e dei Beni Culturali.

Sui quali perciò – come pure sugli Onorevoli Presidenti dei due rami del Parlamento, nonché sull'Onorevole Presidente della IX Commissione permanente della Camera ove la materia è stata trattata - le scriventi Associazioni confidano, per un forte e concorde sostegno di Essi tutti al positivo e celere coronamento dell'iter legislativo delle modifiche al Codice della Strada, specificate in oggetto e qui trattate.

Distinti saluti



**CONSULTA PER
L'ESCURSIONISMO
della Città Metropolitana
di Bologna**

www.consultaescursionismobologna.it

con le associazioni ad essa aderenti :

	Club Alpino Italiano sezione di Bologna		Oltr'Alpe
	C.S.I. Sasso Marconi		Parco Museale della Val di Zena
	Gemini mtb		Passo Barbasso
	La Nottola		Percorsi di Pace
	La Rosa dei Venti		Progetto 10 Righe
	Montagna Incantata		Touring Club Italiano Bologna
			Trekking Italia Emilia Romagna

Hanno inoltre sinora aderito :



Legambiente Emilia Romagna - Via Massimo Gorki, 6 – Bologna



Legambiente Setta Samoggia Reno - Via Agucchi - Bologna



Club Alpino Italiano - Gruppo regionale Emilia-Romagna - Bologna



Touring Club Italiano - Coordinamento regionale Emilia-Romagna



Trekking Italia associazione nazionale - Milano



Associazione Compagnia dei Cammini – Terranera di Rocca di Mezzo (AQ)

(segue)



Associazione **Il Cammino di Sant'Antonio** - Piazza del Santo 11, Padova



Via degli Abati associazione di promozione sociale – Bobbio (PC)



CIPRA Italia (comitato italiano della Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi) – Torino



Mountain Wilderness Italia onlus nazionale – Viale Venezia 7 – Mestre (Ve)

Gruppo d'Intervento Giuridico associazione ecologista - Via Cocco Ortu n. 32 – Cagliari
grigsardegna5@gmail.com e grigsardegna@tiscali.it



IT.A.CÀ migranti e viaggiatori: festival del turismo responsabile - **Associazione Yoda** – via Pietralata 73 – Bologna
info@gruppyoga.org

Consulta della Bicicletta del Comune di Bologna - P.zza Maggiore 6 – Bologna
consultabicicletta@comune.bologna.it



A.S.D. Happy Trail MTB - FIAB Alto Reno – Via Roma n. 3 – Porretta Terme (BO)
info@happytrailmtb.it



Appennino Slow Scarl – Via del Poggio 30 - Loiano (BO)



Coop. Madreselva – Pianaccio di Lizzano in Belvedere (BO)