

1)

Giorgio GAMMAROTA
Presidente CITAM Umbria-Marche

Considerando la modifica chirurgica della legge n.28 del 2001 (testo unico della regione Umbria per le foreste) con la legge del 22 dicembre 2023 (legge di stabilità regionale) che stravolge la percorribilità ed il transito di veicoli a motore su sentieri e mulattiere, mi domando se il nostro Sodalizio, riconosciuto a livello nazionale come custode di tutti i sentieri italiani, non possa fare rivalsa giudiziaria su un emendamento regionale che non si è minimamente interessato ad una nostra partecipazione al tavolo di discussione delle modifiche della legge e se il nostro riconoscimento nazionale non preveda una salvaguardia e tutela dei sentieri segnalati con i nostri colori bianco e rosso.

RISPOSTA

Fortunatamente il CAI non è “custode di tutti i sentieri italiani”.

Se fossimo i custodi saremmo assoggettati alla responsabilità civile prevista dall’articolo 2051 del Codice civile (*danno cagionato da cosa in custodia*: ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito), e più in generale, alla responsabilità *ex* articolo 2043 c.c. sul *risarcimento per fatto illecito*.

La legge 26 gennaio 1963, n. 91 riconosce al CAI il compito di provvede, a favore sia dei propri soci sia di altri, nell’ambito delle facoltà previste dallo statuto, e con le modalità ivi stabilite al tracciamento, alla realizzazione e alla manutenzione di sentieri, opere alpine e attrezzature alpinistiche (art. 2, co. 1, lett. *b*).

Si tratta, tuttavia, di una norma precedente al trasferimento delle competenze alle Regioni a statuto ordinario (D.P.R. n. 616/1977), che hanno poi disciplinato – in gran parte delle RSO – anche le norme sulla rete escursionistica regionale.

In sostanza, la legge n. 91 del 1963 ha voluto riconoscere al CAI quel ruolo che svolgeva “di fatto” già da ben 100 anni (essendo stato fondato nel 1863).

Più in generale, va considerato che, ai sensi degli articoli 822 e 824 del Codice civile, il sentiero – se non incide su una proprietà privata – è un bene demaniale e quindi ne è responsabile il sindaco del comune su cui quel percorso insiste.

Quindi escludo categoricamente la possibilità di una qualsiasi azione di rivalsa da parte del CAI.

Sotto il piano della procedura legislativa regionale, va considerato che si è trattato di un emendamento, cioè di una proposta di modifica di un testo che viene presentato in Commissione o in Consiglio con tempi assai ristretti, mettendone di fatto a conoscenza i soli consiglieri regionali e i relativi uffici dell’Amministrazione.

Diverso è il caso di un testo che sia frutto di una proposta di legge di modifica (come sta accadendo nel Veneto), che segue una procedura assai più lunga (ammesso che si decida di esaminarlo): presentazione, relazione nella competente Commissione, discussione, approvazione, per poi essere esaminata e discussa dal Consiglio regionale. In questo caso è possibile che ci sia una interlocuzione con la Commissione, nella forma di una audizione, dove poter illustrare il proprio punto di vista (ovviamente l’audizione deve essere disposta dalla Commissione). In ogni caso, essendo il testo della proposta presentato e figurando agli atti del Consiglio regionale, chiunque ne prende visione nel sito della Regione e può effettuare la propria attività di pressione (*lobbying*) sui parlamentari regionali.

Rientrando la sentieristica nel contesto più ampio dell'escursionismo e quindi in quello del turismo, la competenza legislativa è attribuita – ai sensi dell'art. 117, quarto comma, della Costituzione (c.d. competenza residuale) – alle regioni.

Il riferimento alla **segnaletica** utilizzata dal CAI è presente nelle leggi, regolamenti o delibere della gran parte delle Regioni che hanno istituito la rete escursionistica regionale o previsto la predisposizione di elenchi delle strutture alpine: **Abruzzo** (legge n. 42/2016, art. 3, co. 3), **Campania** (legge n. 2/2017, art. 13, co. 1), **Lombardia** (legge n. 5/2017, art. 6, co. 1) e **Marche** (legge n. 2/2010, art. 6); **Liguria** (deliberazione n. 1124/2011), **Emilia-Romagna** (deliberazione n. 1841/2009), **Molise** (deliberazione n. 185/2017), **Umbria** (deliberazione n. 1633/2016), **Basilicata** (deliberazione n. 2197/2008), **Piemonte** (deliberazione n. 24-4149/2016), **Sardegna** (deliberazione n. 48/36 del 2018). Nel caso di **Veneto**, **Friuli-V.G.**, e Provincia autonoma di **Trento** la normativa richiama – ai fini della regolamentazione dei sentieri – la collaborazione con il CAI.

Il riferimento ai criteri CAI non è presente nella legislazione della Puglia, della Toscana e della Provincia autonoma di Bolzano.

Non esiste normativa specifica in Lazio, Calabria e Sicilia.

In tutte le regioni, anche se non riconosciuto, i sentieri sono comunque segnalati con i criteri, salvo che nella Regione Valle d'Aosta, dove si utilizza una segnaletica di colore diverso (giallo).

I sentieri andrebbero, comunque tutelati, a prescindere che abbiano i pittogrammi CAI oppure non siano segnati (nel Preambolo al Protocollo d'intesa tra il CAI e il Ministero del turismo, sottoscritto il 17 giugno 2021 si richiama una rete sentieristica italiana composta da 110.000 Km, di cui 65.000 gestiti dal CAI).

Ma si parla che i sentieri si sviluppino per 160.000 Km.....

2)

Marco MARROSU

CTAM Sardegna

Durante la presentazione si è detto che il sentiero non è una infrastruttura, ma se un sentiero viene progettato e poi viene realizzato, magari in seguito a un bando pubblico e gara d'appalto, con modifica del sedime, realizzazione di piccole opere come staccionate, gradonate, ponticelli ecc. non ci troviamo forse davanti a una infrastruttura viaria?

E se questo è, una infrastruttura, ci cambia qualcosa rispetto a quanto si è detto durante la presentazione?

RISPOSTA

Come abbiamo visto il sentiero (o mulattiera o tratturo) è “definito” dal codice della strada “strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali”.

Il richiamo alla conseguenza dell'effetto del **passaggio** di uomini e animali è presente nella legislazione delle regioni:

- Abruzzo, legge n. 3 del 2014, articolo 37, comma 2;
- Campania, legge n. 14 del 2020, art. 4, co. 1, lettera d);
- Friuli-Venezia Giulia, legge n. 36 del 2017, articolo 3, comma 2;
- Piemonte, legge n. 12 del 2010, articolo 3, comma 1, lettera e);

- Sardegna, Allegato A alla delibera della Giunta Regionale n. 23/80 del 22 giugno 2021;
- Puglia, legge n. 21 del 2003, articolo 2, comma 4, lettera c).

La possibilità che un sentiero possa essere **realizzato ex novo** dall'uomo è considerata specificamente nella legislazione delle regioni:

- Campania, legge n. 14 del 2020, art. 4, co. 1, lettera d); *generata dal passaggio di uomini o animali, oppure creata ad arte dall'uomo per la viabilità;*
- Piemonte, legge n. 12 del 2010, articolo 3, comma 1, lettera e); *generatasi dal passaggio di uomini o animali, ovvero creata ad arte dall'uomo per la viabilità;*
- Sardegna, Allegato A alla delibera della Giunta Regionale n. 23/80 del 22 giugno 2021: *generata dal passaggio di uomini o animali, ovvero creata ad arte dall'uomo per la viabilità non a motore.*

Il mio concetto di non considerare il sentiero quale “infrastruttura” andrebbe più correttamente inteso quale esclusione dalla possibilità di accumularlo ad una “infrastruttura stradale” vera e propria.

Se volessimo realizzare una cartina con tutte le infrastrutture viaria di un territorio, dovremmo rappresentare su di essa tutte le forme di viabilità (autostrade, strade nazionali, regionali, provinciali, comunali, vicinali, ciclovie, strade forestali, sentieri, mulattiere, tratturi e quant'altro di analogo).

Con il mio concetto volevo evidenziare la peculiarità del sentiero in quanto “generato” in forma “particolare”.

Consideriamo inoltre che i sentieri (ma soprattutto le mulattiere) possono essere stati anche oggetto di pavimentazione con il posizionamento di sassi incastrati sul sedime al fine di garantire una migliore percorribilità e di limitare i danni idrogeologici.

Anche la predisposizione di gradonate, staccionate, canaline di scolo per l'acqua, ecc., hanno lo scopo di garantire una fruizione in sicurezza quanto più possibile valida.

In senso lato, anche il sentiero è una infrastruttura, poiché permette lo spostamento da un territorio ad un altro..... come una autostrada.

3)

Massimo TUCCOLI

Commissione Centrale Escursionismo - CCE

Nella prima serata è stato solamente fatto un accenno alla presenza dei cinghiali nel ns. territorio boschivo. La loro presenza sta aumentando in modo esponenziale nei ns. territori, a causa principalmente dell'introduzione da parte delle associazioni di cacciatori di razze non autoctone (prevalentemente di origine slava), di dimensioni più piccole ma molto più prolifiche, il tutto finalizzato alla pratica del loro sport. Problematiche connesse con l'aumento dei cinghiali si osservano quotidianamente: incidenti spesso mortali dovuti a scontri di mezzi motorizzati con gli animali (prevalentemente in ore notturne quando gli animali sono in movimento), danni all'agricoltura (campi di granturco e di altri cereali devastati), presenza nelle aree urbane, ecc. Cosa invece non viene portato alla cronaca è la devastazione del sottobosco boschivo e dei sentieri dovuta alla ricerca di radici di cui i cinghiali si alimentano. Il sottobosco sembra “arato” dai cinghiali che oramai si muovono in branchi precludendo anche per anni la nascita di funghi e piccoli arbusti, i sentieri diventano quasi impraticabili sia a piedi che in bicicletta richiedendo continui interventi di manutenzione talvolta impraticabili.

E per ironia della sorte, gli enti preposti (regioni in primis) per limitarne l'aumento conferiscono l'incarico del loro abbattimento, guarda caso, alle stesse associazioni di cacciatori che hanno

interessi contrapposti e in ogni caso questo porta ad aumentare il numero di giornate dedicate alla caccia ampliando così il tempo dedicato a questo “sport”, se così si vuole chiamare.

A questo punto nasce la domanda: E il CAI cosa pensa di ciò? E soprattutto come ritiene di esternare quello che pensa agli enti preposti? Da una parte alcuni Gruppi Regionali sostengono l’emanazione di leggi che vietano l’uso di qualsiasi mezzo sui sentieri (non solo i mezzi motorizzati ma anche le biciclette), ma davanti alla devastazione dei sentieri da parte dei cinghiali perché (vuole essere solo una battuta) non richiedere l’installazione di cartelli che vietano il transito sui sentieri ai cinghiali?

RISPOSTA

Ai sensi dell’art. 117, terzo comma, della Costituzione, la “caccia” è materia concorrente tra Stato e Regioni.

La legge 157 del 1992 disciplina la caccia, delegando alle Regioni le modalità attuative sul proprio territorio.

La questione cinghiali (e i danni da essi prodotti) è un problema che esiste da oltre venti anni.

Per favorire l’abbattimento dei cinghiali, con il D.L. n. 91 del 2014 (art. 16, co. 2) è stato modificato l’articolo 13 della legge n. 157, stabilendo che *“i caricatori dei fucili ad anima rigata a ripetizione semiautomatica non possono contenere più di due cartucce durante l’esercizio dell’attività venatoria e possono contenere fino a cinque cartucce limitatamente all’esercizio della caccia al cinghiale”*.

Se il cacciatore avesse sbagliato il secondo colpo non sarebbe stato in grado di ricaricare e il cinghiale lo avrebbe “caricato” a sua volta... con cinque colpi in sequenza ci dovrebbe riuscire !!

Per la restante parte della domanda, mi scuso, ma non posso dare alcuna risposta “politica”.

La domanda va posta ai vertici del CAI.