



Proposta di Legge Regionale per regolare le attività in materia di Escursionismo, ciclabilità e Mobilità Dolce.

Relazione dei proponenti

La nostra Regione è caratterizzata da un patrimonio ambientale e archeologico spesso trascurato dai circuiti turistici tradizionali legati prevalentemente alle località costiere.

Tuttavia, come già indicato nel Piano Regionale per lo Sviluppo del Turismo Sostenibile nel lontano 2006, le aree interne della nostra isola dispongono di attrattori naturali e di un patrimonio naturalistico di prim'ordine, al quale spesso manca soltanto la minima dotazione infrastrutturale per favorire la diffusione ed il riconoscimento di queste aree come "destinazioni turistiche". Risulta pertanto necessario (ed indispensabile) dotare la nostra isola di un quadro normativo che, da un lato, favorisca la messa a sistema dei percorsi e degli itinerari adeguati ad accogliere il turista attivo (sia a piedi che in bicicletta o Mountain Bike) e d'altro lato individui risorse e strumenti per la governance della Rete Escursionistica non più da intendersi su base comunale o locale ma, doverosamente, come Rete Escursionistica Regionale (RES) fatta di reti di sentieri interconnessi tra loro, tale da favorire la fruizione su itinerari (che siano tematici o costruiti ad hoc per collegare Punti di Interesse).

La presente proposta di legge è dunque finalizzata alla disciplina e alla promozione e tutela del **turismo montano** per uno **sviluppo sostenibile**, sociale ed economico della Sardegna, attraverso attività escursionistiche che ne favoriscano una corretta e consapevole fruizione.

Studio, conoscenza e salvaguardia del territorio, delle specificità locali naturali e culturali si pongono, tra gli altri, come obiettivo il contrasto allo spopolamento di alcune aree dell'Isola e la manutenzione degli itinerari escursionistici, attraverso un censimento, il recupero e la valorizzazione dei sentieri e dei percorsi escursionistici.



La proposta di legge è composta da 33 articoli, attraverso i quali si chiariscono le finalità e le molteplici opportunità nello sviluppo dell'attività escursionistica, si definisce la rete escursionistica della Sardegna (RES) di interesse pubblico in relazione alle funzioni e ai valori sociali, culturali, ambientali, didattici e di tutela del territorio. Oltre a questo, in un'ottica di integrazione tra le modalità di fruizione (a piedi, in bicicletta), viene definita la Rete degli Itinerari Ciclabili della Sardegna (RICS) applicandovi lo stesso modello gestionale pensato per la RES, pur tenendo conto delle peculiarità della mobilità sulle due ruote. Coerentemente con tale approccio, inoltre, come per "chiudere il cerchio" intorno alle attività connotate dal carattere della sostenibilità ambientale, si focalizza sullo specifico ambito della mobilità urbana sostenibile.

La Legge si pone come una soluzione immediatamente operativa, definendo criteri, tempistiche e modalità per la progressiva inclusione di percorsi di trekking, ciclo-turistici e per Mountain Bike, attraverso l'operatività di un **Tavolo Tecnico**, costituito quale struttura permanente ed operativa per ogni atto che la Giunta, in virtù della legge, produrrà.

La presente proposta di legge definisce, inoltre, i criteri per l'istituzione delle **Consulte Territoriali** quali luogo di pianificazione sovra-comunale, attenti al carattere locale della Rete.

L'associazionismo dell'escursionismo (CAI Sardegna ed altre associazioni locali) e della ciclabilità (FIAB ed altre associazioni locali) rivestono un ruolo decisivo nella promozione del turismo montano e della mobilità ciclabile fuori e dentro i centri abitati, nonché per il corretto esercizio di ogni attività escursionistica e ciclistica regolata dalla presente proposta di legge.

Questi soggetti, insieme a tutti gli operatori economici ed alle associazioni ambientaliste, si sono seduti intorno ad un tavolo nell'ambito dell'attività parternariale collegata alla programmazione POR 2014-2020 ed hanno convenuto di incidere positivamente in un auspicato processo di sviluppo qualitativo e quantitativo dell'economia turistica regionale, che passi anche attraverso la messa a regime dell'intero settore, con occhio attento sia agli aspetti tecnico-specialistici, sia agli aspetti economici, sia agli aspetti della fruizione in sé e per sé. L'esperienza nel turismo montano del CAI - Sezioni regionali e provinciali sarde, è di assoluto valore e rappresenta un contributo significativo per la valorizzazione dell'ambiente naturale e del paesaggio, soprattutto quelli delle aree interne dell'Isola, preservate ancora dalle aggressioni speculative di un'edilizia incontrollata e da gravi fenomeni di inquinamento. Idem dicasi per le esperienze delle sezioni FIAB in Sardegna, nonché per il



prezioso apporto delle associazioni che, in tantissimi ambiti regionali, operano con passione e per il solo piacere della salvaguardia della memoria e delle bellezze degli antichi *Cammini*.

Volendo valorizzare lo stato di fatto nel settore dell'Escursionismo, dopo un'attenta analisi e confronti tra i modelli gestionali dell'Emilia Romagna e del Piemonte - tra quelli ritenuti più maturi e più simili alla realtà sarda - si è scelto di convergere verso il paradigma della

La legge regionale n. 12 del 18 Febbraio 2010 " Recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico del Piemonte ". questo il modello di riferimento per elaborare una strategia di tutela, recupero e valorizzazione anche dell'immenso e spesso nascosto patrimonio di viabilità rurale e montana nella nostra Isola. Non si poteva, per questo, non tener conto del ruolo dell'Ente Foreste della Regione Sardegna, che già nel 2008 ha dimostrato di poter diventare un soggetto attuatore delle politiche regionali di settore, grazie all'azione messa in campo nel realizzare quasi 1000 km di sentieristica, avvalendosi del personale operaio e del presidio esteso in oltre 130 realtà forestali dell'isola, avvalendosi dei propri mezzi d'opera e della capacità progettuale distribuita nei 32 complessi forestali. In quel caso, così come in altri, la collaborazione con il CAI ha portato ad elevare al massimo rango di fruibilità i cammini esistenti, individuati tra i tanti presenti nel territorio.

Il medesimo modello operativo è parzialmente recepito nella proposta di legge, che prevede la mediazione di un apposito comitato tecnico (denominato **Tavolo Tecnico**) che sovrintende alla pianificazione dei percorsi su scala regionale e locale (avvalendosi della consulenza delle Consulte Territoriali) e supporta la Giunta Regionale nella pianificazione delle risorse e nella proposta degli strumenti di governance adeguati (in primis un Regolamento Attuativo) sulla stregua di quanto fatto in [Piemonte in attuazione alla L.R. 12/2010](#). In questo modello, i Comuni, non più soggetti solitari ed isolati nel gestire un "asset territoriale" (la Rete) che di per sé non termina nei confini comunali (sia per gli aspetti legati all'estensione che alla connessione) diventano attori "proponenti" e gestori di primo livello nella [Registrazione e classificazione degli itinerari nella rete escursionistica regionale](#)

Per quanto attiene la rete e la viabilità ciclistica sono state attentamente esaminate le normative già approvate alla Scala Regionale, ed in particolare quelle della Regione Puglia, Lombardia, Trentino, Veneto, etc..., riflettendo anche sulla effettiva attualità di una serie di indicazioni già presenti, ma attuate solo parzialmente, nell'ambito della normativa nazionale sulla mobilità ciclistica (Legge 366/98).



Il contestuale esame della proposta di legge N° 507 presentata al Consiglio Regionale della Sardegna in chiusura di legislatura (12 aprile 2013) dai Consiglieri Lotto, Diana Giampaolo, Cocco Piero, Cuccu, Manca, Meloni Valerio, Moriconi, Porcu, Sabatini, Sanna Gian Valerio, Solinas Antonio ha peraltro consentito di apprezzarne la sistematicità e la capacità di inquadramento delle problematiche, nei differenti campi di di interesse.

A partire da tale base è stata in particolare condivisa la necessità di dotarsi di strumenti di governance utili a sostenere la transizione verso la mobilità sostenibile, con il progressivo accrescimento degli spostamenti a piedi, in bicicletta, in treno e Bus.

La proposta di legge prevede pertanto

- il **PRIC** - Piano di Gestione della rete Regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna (Art. 18) che si completa e si integra
- con un percorso mirato alla necessaria, progressiva messa in sicurezza della intera rete Stradale (art.19): a tal fine si propone l' adeguamento della normativa nazionale vigente L.366/98, che impegna gli Enti proprietari delle strade, laddove intervengano sulla rete viaria con nuovi percorsi, o manutenzione straordinaria, alla realizzazione di piste ciclabili adiacenti all'asse viario, ma con deroga ove sussistano " comprovati problemi di sicurezza". Tale deroga ha consistentemente ridotto l'importanza della norma: si è pertanto valutata la necessità di imporre comunque la continuità del percorso ciclabile, "individuando comunque, nelle prossimità dell'asse viario stradelli di servizio-strade rurale appositamente riattate, da dedicarsi alla mobilità ciclistica ed al transito pedonale".

L' art.20 della proposta di legge è dedicato al trasporto combinato di passeggeri e biciclette, sia sui treni che sui Bus (art.20), mentre la questione della mobilità urbana è sviluppata all'art.21, con i " Piani Comunali e intercomunali per la mobilità sostenibile e ciclistica" : strumento necessario sia per dare continuità e sicurezza al sistema di percorsi ciclabili in corso di realizzazione in numerose realtà regionali, sia per garantirsi un accesso ai finanziamenti Europei , in coerenza con le indicazioni contenute nel Libro bianco dei Trasporti, nella recente Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo , al Consiglio, al Comitato economico e sociale ed al Comitato delle regioni "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse "Bruxelles, 17.12.2013 COM(2013) 913 final ", nonché nell'accordo di partenariato 2014-20.



Il processo è ovviamente un tutt'uno con il più vasto obiettivo di messa a valore degli attrattori naturalistici, paesistici, storici, archeologici largamente diffusi sul territorio regionale: in tal senso la Rete degli itinerari ciclabili della Sardegna va a integrarsi/completarsi con la rete della sentieristica, e del "mountain biking", delle "green ways" (vias vertes, boulevard dei paesaggi, percorsi di valenza paesistica e naturalistica) di cui al capo precedente (Rete Escursionistica della Sardegna)

La proposta di legge incorpora e recepisce anche le altre importanti indicazioni già presenti nella citata proposta di legge N° 507, presentata all'esame del consiglio regionale della Sardegna nella scorsa legislatura.

Con riferimento alle "ulteriori misura a sostegno della mobilità ciclistica (Art 23) sono stati previsti

- parcheggi e custodia biciclette negli edifici pubblici
- in prossimità delle stazioni
- nell'ambito dei parcheggi pubblici

- nei cortili condominiali,

prevedendo inoltre il contenimento dei costi relativi all' utilizzo del suolo pubblico per i servizi di bike sharing.

Dalle proposta di legge N° 507 sono state recepite anche le indicazioni relative alla mobilità elettrica ed alla diffusione delle colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, (art.24) del car sharing, dei servizi di Pedibus e Bicibus (art 25) dei servizi di mobile ticketing nel trasporto pubblico (art.26), la diffusione della figura del Mobility Manager (art.27) , ed il connesso piano degli spostamenti casa-lavoro(art28), mentre per quanto attiene l'inclusione sociale si prevede, nell'ambito dei Piani Urbani della mobilità sostenibile un apposito percorso collaborativo tra Enti locali, associazioni di sostegno ai portatori di handicap, associazioni ciclistiche in particolare per la segnalazione e rimozione delle barriere architettoniche, nonché la realizzazione, in particolare nelle aree pedonali, di tracciati dedicati agli ipovedenti. (art. 21, comma 4)

A livello di governance l'ipotesi di legge prevede,

- l'organizzazione di una conferenza annuale "del cicloturismo e della mobilità ciclabile", costituendo per i necessari approfondimenti "gruppi di lavoro composti da operatori ed associazioni, che si interfacciano con gli Assessorati e i referenti tecnici degli organismi interessati. (art.22)



- l'assistenza ai Comuni nella realizzazione delle attività previste dai Piani urbani della Mobilità sostenibile tramite una specifica struttura, denominata Centrale della mobilità. (art.29) che prevede e attiva campagne di promozione e informazione sui servizi di trasporto pubblico e sulla ciclabilità...

Con riferimento alla legge 366/98, che è peraltro da intendersi integralmente recepita, viene integralmente assunta l'indirizzo relativo alla educazione stradale nelle scuole (art.30),

Infine con riferimento alle risorse si prospetta l'opportunità già prevista dalla norma nazionale, con la possibilità per i comuni di utilizzare a tal fine quota parte (dal 5 al 10% delle risorse provenienti dalla multe automobilistiche), stabilendo l'entità dell'importo sulla base della media degli introiti effettivamente giunti alle casse comunali nei tre anni precedenti (art.31, comma 3).

da dedicarsi al settore il testo si presenta largamente incompleto, lasciando ai Responsabili Regionali l'individuazione di una adeguata quantità di risorse, pur nella attuale, difficile congiuntura.

Sottoscrivono la suddetta Relazione alla proposta di Legge, le seguenti associazioni ambientaliste:

WWF Cagliari, Associazione per il Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna Onlus, Italia Nostra Sardegna, Consulta delle associazioni del Parco Geominerario, Pronatura Federazione Nazionale, FIAB Cagliari Città Ciclabile Onlus e l'Associazione Onlus Pozzo Sella per il Parco Geominerario.

Cagliari 27/12/2014