

Circolare della Presidente della Giunta Regionale 29 marzo 2010, n. 6/AMB

Normativa regionale ambientale relativa all'attività fuoristrada con mezzi motorizzati.

Alle Amministrazioni provinciali

Alle Comunità montane

Alle Comunità collinari

Ai Comuni

All'Agenzia regionale per la protezione ambientale

Agli Enti di gestione delle Aree protette

Al Corpo forestale dello Stato

All'Arma dei Carabinieri

Alle Prefetture

Alle Questure

Alle Associazioni Fuoristradistiche

LORO SEDI

1 – Premessa.

Negli ultimi anni il panorama delle attività fuoristrada si è notevolmente arricchito con lo sviluppo di una serie di discipline ricreative e sportive, esercitate da singoli cittadini o in forma organizzata, che hanno permesso la fruizione del territorio regionale “fuoristrada” con mezzi meccanici diversificati.

Questo crescendo di disponibilità di mezzi, se da un lato ha portato ad una maggiore possibilità per i cittadini di muoversi sul territorio e nell'ambiente, dall'altro ha rappresentato, soprattutto se caratterizzato da attività e atteggiamenti suscettibili di arrecare pregiudizio all'ambiente, una fonte di degrado e di danno per gli ambiti attraversati, a maggior ragione se qualificati da contesti naturali, a carattere rurale e montano, di per sé fragili sotto il profilo ecologico ed idrogeologico.

L'ordinamento giuridico piemontese sin dal 1978, nell'intento di regolamentare le modalità di fruizione del territorio con mezzi fuoristrada, si è progressivamente dotato di norme che mirano a contemperare gli interessi presenti e le necessità emerse, nel rispetto degli imprescindibili principi di tutela dell'assetto ambientale e di conservazione del patrimonio naturale.

Le recenti novità normative in materia di “fuoristrada”, esercitato con mezzi motorizzati, necessitano quindi di una lettura coordinata a beneficio dei cittadini che praticano tali attività a scopo turistico e ricreativo, nonché sportivo e competitivo, degli enti deputati a individuare gli eventuali ambiti territoriali di attività, nonché dei soggetti che esercitano i compiti di prevenzione e vigilanza.

In tale contesto, impregiudicati tutti gli aspetti inerenti la sicurezza, la pubblica e privata incolumità ed il rispetto dei diritti di proprietà e di godimento dei beni pubblici e privati, risulta inoltre necessario definire alcuni indirizzi affinché la concreta applicazione delle norme ambientali vigenti risulti il più possibile omogenea sull'intero territorio regionale.

2 - Divieto generale di percorsi e parcheggio fuoristrada con mezzi motorizzati (L.R. 32/1982 art. 11, commi 1, 2, 5).

Nell'ambito della norma quadro regionale di riferimento, costituita dalla legge regionale 2 novembre 1982, n. 32 (Norme per la conservazione del patrimonio naturale e dell'assetto ambientale), è prevista una serie di disposizioni tese a governare alcuni comportamenti individuali e collettivi potenzialmente lesivi dell'ambiente, la cui sommatoria può generare significativi fenomeni di pressione e impatto a danno delle componenti ambientali.

In particolare, l'art. 11 della legge regionale citata (recentemente modificato dalla l.r. 30/2009) prevede al comma 1 un divieto generale di compiere su tutto il territorio regionale percorsi fuoristrada con mezzi motorizzati e cioè di transitare e condurre mezzi a motore su terreni, superfici e tracciati, al di fuori del sedime stradale.

Il secondo comma dell'art. 11 in oggetto estende poi il predetto divieto ai sentieri di montagna e alle mulattiere, nonché alle piste e strade ad uso agro-silvo-pastorale, ora regolamentate dalla legge regionale 9 agosto 1989, n. 45 (Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici - Abrogazione legge regionale 12 agosto 1981, n. 27).

Tale previsione non risulta in contrasto con le previsioni del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada), laddove il medesimo, nel fissare le denominazioni stradali e di traffico, definisce il sentiero (o mulattiera o tratturo) come la "*strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali*" (art. 3, comma 1, numero 48).

Diversa è infatti la *ratio* delle due discipline, poiché il Codice della Strada mira alla tutela della sicurezza delle persone nella circolazione stradale, mentre il divieto previsto dall'art. 11 della l.r. 32/1982 e dall'art. 2, comma 6, della l.r. 45/1989 cura l'interesse pubblico alla salvaguardia dell'ambiente rurale e montano ed all'equilibrio idrogeologico del territorio.

La norma statale e la norma regionale non sono quindi tra loro confliggenti in quanto finalizzate alla cura di interessi pubblici diversi.

Analoghe considerazioni si possono formulare con specifico riferimento ai divieti di cui al comma 5 dell'art. 11, relativi al parcheggio di mezzi motorizzati nei prati, nelle zone boschive o in terreni agricoli, nonché al calpestio di prati destinati a sfalcio e di terreni sottoposti a coltura anche se non cintati e segnalati.

Si sottolinea inoltre che, con specifico riferimento all'applicazione dei disposti di cui ai commi 1, 2 e 5 dell'art. 11 della l.r. 32/1982, non vi è necessità di segnalazione del divieto tramite apposita cartellonistica: essendo infatti i divieti stessi generalizzati ed operanti ad esempio su tutte le aree boschive, prative o pascolive del territorio regionale, sarebbe impossibile dotare tali aree di idonea segnalazione.

Per quanto riguarda la viabilità agro-silvo-pastorale, si rammenta che il comma 7 dell'art. 2 della l.r. 45/1989 invita comunque a segnalare il divieto di passaggio, a cura del titolare dell'autorizzazione all'apertura di tale viabilità in zona a vincolo idrogeologico, con la posa di un apposito cartello recante gli estremi della legge stessa.

In ultimo, si ritiene che, in una logica di maggior informazione ai cittadini e come da prassi già diffusa, appaia opportuna, anche se non indispensabile ai fini della sussistenza del divieto, la posa di eventuali cartelli di divieto ai sensi dell'art. 11 della l.r. 32/1982 in ambiti molto frequentati e in corrispondenza di tracciati vietati al transito in virtù dell'articolo in commento.

3 - Viabilità interdetta al transito di mezzi motorizzati per motivi di tutela ambientale (L.R. 32/1982 art. 11, comma 4).

In merito alla viabilità di competenza delle Amministrazioni Provinciali e Comunali, la l.r. 32/1982 prevede la possibilità di disporre sulla stessa il divieto di transito per motivi di tutela ambientale: tale disposizione si aggiunge al potere di interdizione già esercitabile ai sensi del Codice della strada e risulta preordinato a specifici interessi sottesi alle necessità di conservazione del patrimonio naturale e dell'assetto ambientale.

In tale specifica ipotesi, la violazione della norma potrà essere contestata, ai sensi dell'art. 38 comma 1, lett. c) della legge regionale, anche ad opera dei soggetti di vigilanza competenti ai sensi dell'art. 36 della stessa legge, alcuni dei quali – come ad esempio le Guardie Ecologiche Volontarie - non potrebbero altrimenti operare nel caso in cui la succitata viabilità fosse interdetta unicamente ai sensi del Codice della Strada, in quanto non rientranti tra i soggetti deputati a servizi di polizia stradale ai sensi dell'art. 12 del Codice stesso.

4 - Deroghe (L.R. 32/1982 art. 11, comma 6 - L.R. 45/1989 art. 2 comma 6 – L.R. 4/2009 art. 7, commi 1, 4 e 5).

Il comma 6 dell'articolo 11 della l.r. 32/1982 individua alcune fattispecie di deroga ai divieti di effettuazione di percorsi fuoristrada e di parcheggio: i mezzi impiegati nei lavori agro-silvo-pastorali, nella sistemazione di piste sciistiche, nelle opere idraulico-forestali, nelle operazioni di pronto soccorso, di vigilanza forestale antincendio, di pubblica sicurezza, nonché i veicoli utilizzati

per servizio pubblico e per motivati scopi professionali o impiegati dai proprietari, possessori o conduttori per il raggiungimento dei fondi serviti sono infatti espressamente esonerati dall'osservanza di tali divieti.

Le recenti modifiche apportate al testo dell'art. 11 della l.r. 32/1982 hanno infatti ampliato le ipotesi di deroga, coordinandole con le previsioni della l.r. 45/1989 e della l.r. 4/2009.

Nel merito si sottolinea che le deroghe in oggetto non richiedono alcun provvedimento amministrativo di natura autorizzativa, in quanto è la legge stessa in tali fattispecie a consentire la condotta; al fine di evitare contestazioni risulta peraltro opportuna l'esibizione di idonea attestazione rilasciata dagli enti o organismi competenti a dimostrazione del possesso dei requisiti previsti per poter fruire della deroga al divieto.

In relazione alle singole ipotesi di deroga, si specifica che *“i motivati scopi professionali”* previsti dalla norma debbono essere strettamente connessi all'esercizio in via continuativa ed abituale di un'attività che rivesta il carattere di professionalità. A titolo di esempio, ci si riferisce al caso del professionista che abbia la necessità di recarsi in zone montane per eseguire rilievi topografici o ancora al caso del personale che svolge la propria attività lavorativa quale dipendente di un rifugio alpino non raggiungibile con l'ordinaria viabilità.

In riferimento alla fattispecie dei *“veicoli utilizzati per servizio pubblico”*, si specifica come in tale nozione possano essere anche ricompresi veicoli privati specificamente deputati, ad esempio dall'Amministrazione comunale, a svolgere funzioni e attività caratterizzate da rilevanza e finalità pubbliche in occasione di manifestazioni o particolari evenienze: il caso potrebbe essere quello di un veicolo privato adibito a servizio navetta per il trasporto di anziani o di soggetti diversamente abili, in occasione di sagre o feste di paese da svolgersi in località non servite dalla ordinaria viabilità.

Sempre nell'ambito del concetto di servizio pubblico rientra ad esempio anche l'attività svolta dal Club Alpino Italiano di segnalazione e manutenzione della rete sentieristica regionale. Parimenti, l'uso di veicoli ai fini della realizzazione di censimenti della fauna selvatica previsti dall'art. 44 della l.r. 4 settembre 1996, n. 70 (Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio), rappresentando l'espletamento di un'attività prevista per legge con finalità di tutela e contenimento del prelievo venatorio, può considerarsi ascrivibile al concetto di servizio pubblico.

Per assicurare il regolare svolgimento delle suddette attività, nell'ottica di fornire certezze agli operatori e opportune informazioni ai soggetti di vigilanza impegnati nel controllo del territorio, occorrerà fornire a questi ultimi le notizie utili alla certa identificazione dei mezzi e dei conducenti temporaneamente adibiti all'attività in questione, nonché il periodo e la zona di operatività.

Mentre è del tutto evidente che l'attività di caccia in genere non può ritenersi in alcun modo ricompresa tra quelle che beneficiano delle deroghe vigenti, sempre in ambito venatorio si rammenta che anche l'art. 37 dei *“Criteri in ordine alla istituzione, al rinnovo, alla revoca, alle dimensioni territoriali ed alla gestione delle aziende faunistico-venatorie e delle aziende agriturismo-venatorie di cui all'art. 20 l.r. n. 70/96”*, approvati con d.g.r. n. 15-11925 dell'8.3.2004 e s.m.i., esonera dal divieto di *“percorso fuori da strade e sentieri”* esclusivamente *“i conduttori dei terreni inclusi nel perimetro dell'azienda per raggiungere gli stessi, gli agenti di vigilanza preposti, il direttore-concessionario e i soggetti dallo stesso autorizzati, esclusivamente per motivate esigenze di servizio e gestione.”*

In ultimo in merito alla possibilità di raggiungimento di fondi non serviti dalla viabilità ordinaria, solo i *“proprietari, possessori o conduttori”* dei citati beni immobili godono della possibilità di condurre mezzi motorizzati in deroga ai divieti di legge su menzionati e limitatamente alla necessità di accedere ai fondi su cui è esercitato il titolo giuridico: tale potestà non può quindi essere attribuita o estesa ad altri, quale che sia il rapporto, anche di parentela, eventualmente esistente.

5 - Individuazione di percorsi fuoristrada per mezzi motorizzati (L.R. 32/1982 art. 11, comma 3, primo periodo)

A fronte dei divieti esplicitati ai precedenti commi, il comma 3 dell'art. 11 della l.r. 32/1982 conferisce la possibilità ai Comuni di individuare percorsi a fini turistici e sportivi non competitivi: a tal proposito occorre sottolineare che trattasi di una mera facoltà di individuazione attribuita alle Amministrazioni comunali e non già un adempimento necessario, imposto dalla norma.

Pare opportuno inoltre ribadire che, nel rispetto dello spirito della legge e come dimostrato dal percorso amministrativo delineato nello stesso comma 3 che prevede una regolamentazione del loro utilizzo, i percorsi fuoristrada per mezzi motorizzati eventualmente individuati devono avere carattere permanente nel tempo, non soddisfacendo esigenze del tutto transitorie e contingenti ed essendo vietato l'uso indistinto del territorio comunale per attività e manifestazioni fuoristrada su tracciati estemporanei e provvisori (si veda in proposito la Circolare del Presidente della Giunta regionale n. 15/AUR del 29/07/1986).

Il citato comma 3 dell'art. 11 della l.r. 32/1982, come recentemente novellato, prevede che l'individuazione venga effettuata sulla scorta di un parere, non vincolante, della Comunità Montana o della Comunità Collinare competente per territorio, riconoscendo a tali Enti la possibilità di essere sede di coordinamento e confronto di tali scelte in materia di fruizione territoriale, laddove tali percorsi siano costituiti da tracciati che travalicano i confini delle singole Amministrazioni Comunali.

Il Comune, acquisito il parere dei succitati Enti, può quindi individuare, nell'ottica di salvaguardare l'ambiente rurale e montano, nonché onde favorire una corretta fruizione ricreativa del territorio, uno o più percorsi fuoristrada per mezzi motorizzati, insistenti su sentieri, mulattiere, piste agro-silvo-pastorali, ex strade militari o altri itinerari intesi come tracciati già esistenti sul territorio o ambiti su cui sia possibile il transito senza rilevanti danni all'ambiente, tenendo altresì conto delle problematiche derivanti dalle eventuali proprietà private interferite e dai vincoli esistenti.

I percorsi fuoristrada individuati, come previsto dal comma 3 del più volte citato art. 11 della l.r. 32/1982, devono essere opportunamente segnalati: a tale adempimento si potrà provvedere sia con segnaletica di indicazione distribuita lungo il percorso sia con tabellazioni, cartellonistica o pannelli illustrativi del percorso nel suo complesso, da collocare nei punti di accesso principali e in luoghi strategici sotto il profilo della visibilità e dell'informazione al potenziale utente e riportanti almeno:

- la cartografia con ubicazione e sviluppo territoriale del/dei percorsi individuati;
- il regolamento di utilizzo;
- ogni altra informazione ritenuta utile in merito agli ambiti percorsi.

Il percorso individuato potrà essere inoltre eventualmente costituito in parte da viabilità minore con funzione di raccordo con i tratti più propriamente "fuoristrada": giova però rammentare che sulle cosiddette strade vicinali, siano esse private o pubbliche, oltre a operare la regolamentazione del Codice della Strada (art. 3, comma 1, n. 52), insistono una serie di vincoli d'uso e manutenzione, nonché di proprietà.

Sempre in merito alle problematiche di individuazione, pare opportuno ricordare inoltre che il Comune dovrà tenere conto che, nel caso in cui la rete sentieristica esistente sia stata oggetto degli interventi incentivati dal Programma di sviluppo rurale 2007 -2013 - Misura 313 - Azione 1 "Infrastrutturazione della rete sentieristica regionale per la realizzazione di itinerari escursionistici fruibili a piedi, in bicicletta e a cavallo", tali tracciati sono esclusi dalla fruibilità con mezzi motorizzati e dalla possibilità di essere individuati ai sensi comma 3 dell'art. 11 della l.r. 32/1982.

Lo stesso dicasi per i tracciati rientranti nella rete regionale del patrimonio escursionistico in applicazione dell'art. 6 comma 4 e dell'art. 16 comma 4 della l.r. 18 febbraio 2010 n. 12 "Recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico del Piemonte".

Se invece l'individuazione del percorso consiste nella identificazione di uno o più tracciati in un'area ristretta interamente destinata all'attività di fuoristrada, la stessa dovrà avere una destinazione urbanistica aderente al suo utilizzo in base alla legislazione vigente in materia.

Sotto il profilo poi dell'opportunità di individuazione di percorsi a fini turistici e sportivi non competitivi rispetto alla necessità di salvaguardare l'ambiente rurale e montano e sulla scorta della pluriennale esperienza di applicazione della legge regionale, si segnala che le Amministrazioni comunali sono chiamate a ponderare la scelta di dotarsi di percorsi fuoristrada per mezzi motorizzati sulla base del patrimonio naturale presente, delle proprie realtà territoriali e produttive, del grado e delle modalità di urbanizzazione locale, degli attuali usi del territorio da parte di utenti diversi (escursionisti, ciclisti fuoristrada, appassionati di sport equestri, ecc.), nonché della tipologia di turismo e della presenza di operatori turistici che hanno acquisito certificazioni ambientali (Ecolabel Turismo ecc.).

Fatto salvo il rispetto della normativa e dei vincoli urbanistici, territoriali e ambientali esistenti, con particolare riferimento alle problematiche di impatto e zonizzazione acustici, nonché di interferenza con le componenti vegetazionali e faunistiche, va da sé che, in un'ottica di contenimento dell'impatto ambientale, i tracciati eventualmente individuati non devono comunque svilupparsi in ambiti di pregio, urbanizzati anche parzialmente o fragili dal punto di vista ambientale e dell'equilibrio ecologico ed idrogeologico, poiché l'art. 11 della l.r. 32/1982 mira ad impedire il libero transito fuoristrada dei mezzi motorizzati onde limitare il disturbo a tutte le componenti ambientali, uomo incluso.

In particolare, sotto il profilo procedurale, si rammenta che l'eventuale individuazione di un percorso fuoristrada all'interno, anche solo in parte, o ai margini di territori rientranti nei Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) facenti parte della Rete Natura 2000 definita ai sensi della direttiva 92/43/CEE (detta Direttiva "Habitat"), deve essere sottoposta, allo stato di proposta, alla procedura di Valutazione di Incidenza ex art. 5 del d.p.r. 8 settembre 1997, n. 357 e prevista dall'art. 43 della l.r. 19/2009 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità", che stabilirà la compatibilità di tale previsione con le componenti ambientali tutelate dal S.I.C. e che ne hanno portato all'individuazione.

Lo stesso dicasi per i percorsi fuoristrada già individuati ai sensi di legge al momento dell'individuazione dei S.I.C. in cui risultano ricompresi, in quanto si rende in tal caso necessario valutare la loro compatibilità con le necessità di conservazione e tutela dettate dall'applicazione *in loco* dei disposti della Direttiva "Habitat": a tal proposito si segnala che, fino all'espletamento della procedura di Valutazione di Incidenza, la transitabilità fuoristrada su tali percorsi deve essere interrotta con l'adozione di un provvedimento comunale che sospenda l'efficacia degli atti deliberativi di individuazione del percorso e disponga un'adeguata informativa sulla predetta sospensione.

A tal proposito, si rammenta che il continuare a consentire l'esercizio dell'attività fuoristrada nel percorso individuato in assenza della procedura di valutazione di incidenza o in caso di suo esito negativo può configurare a carico dell'Amministrazione comunale l'applicazione degli articoli 50 e 55, comma 16 della l.r. 19/2009.

Si ricorda infine che, ai sensi degli artt. 3 e 5, lett. o) del d.m. 17 ottobre 2007, per le Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) individuate in applicazione della direttiva 79/409/CEE (ora sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici), è previsto l'obbligo di includere nell'ambito delle misure di conservazione il divieto di svolgimento dell'attività di circolazione motorizzata al di fuori delle strade (leggasi "fuoristrada"), con le sole eccezioni espressamente previste dalla disposizione medesima, che di fatto coincidono con le deroghe previste dall'art. 11, c. 6 della l.r. 32/1982.

Le succitate disposizioni di divieto impediscono che in tali aree (anch'esse soggette alle procedure di Valutazione di Incidenza) possano essere individuati percorsi fuoristrada; ne consegue in relazione a eventuali percorsi già individuati che la transitabilità fuoristrada su tali tracciati deve essere interrotta con l'adozione di un provvedimento comunale di revoca degli atti deliberativi di individuazione del percorso, dando del medesimo un'adeguata informativa.

In ultimo, si rammenta che nei territori delle Aree Protette piemontesi ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera n) della l.r. n. 19/2009, di cui è prossima l'entrata in vigore, è vietato l'utilizzo di veicoli e motoslitte al di fuori della viabilità consentita e pertanto non sussiste la possibilità di individuare percorsi fuoristrada.

6 - Utilizzo regolamentato di percorsi fuoristrada con mezzi motorizzati e obbligo di comunicazione alla Regione (L.R.32/1982 art.11, comma 3, secondo periodo)

In relazione alla fruizione dei percorsi fuoristrada con mezzi motorizzati occorre richiamare gli scopi di natura turistica e sportiva non competitiva per i quali la legge ne contempla l'individuazione: dalla lettura delle medesima emerge infatti la volontà del legislatore di permettere la fruizione del territorio regionale "fuoristrada" in modo regolamentato e in una logica ricreativa.

Proprio la logica turistico-ricreativa, che talvolta può avere un'accezione di carattere sportivo, connota tali tracciati e li rende potenzialmente compatibili con la volontà e la necessità di salvaguardia del territorio e dell'ambiente espressa dalla l.r. 32/1982.

L'uso non competitivo dei percorsi in oggetto, più volte ribadito nel tempo sin dalla entrata in vigore della legge nelle note e nei pareri delle strutture regionali competenti ed esplicitamente chiarito con la modifica legislativa operata con l'art. 20 della l.r. 30/2009, trae quindi fondamento dalla natura stessa dei percorsi, funzionali a consentire la fruizione del territorio per svago e a velocità moderata, caratterizzati da terreni e sedimi variabili e sconnessi, qualificati spesso da un uso promiscuo dovuto alla presenza di utenti di tipologia diversa (escursionisti, ciclisti, appassionati di sport equestri, ecc), nonché da percorrere nel rispetto degli ambienti attraversati.

La non idoneità di tali percorsi ad accogliere le attività competitive appare quindi evidente e nel merito la presente circolare affronterà in seguito l'argomento della attività fuoristradistica competitiva e della necessità di una lettura dei disposti della l.r. 32/1982 coordinata con quelli della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione).

Ciò premesso, il percorso fuoristrada individuato risulta quindi aperto, in modo indistinto, a tutti coloro che lo vorranno correttamente utilizzare per attività di tipo turistico e ricreativo, sottolineando che possono aver luogo su tali percorsi solo manifestazioni sportive organizzate di natura radunistica, prive di qualsiasi accento in termini competitivi.

Pare opportuno sottolineare che l'uso competitivo di percorsi individuati ai sensi della l.r. 32/1982 può comportare l'applicazione dei disposti dell'art. 38 (Sanzioni amministrative) della stessa legge in merito alla violazione dell'art. 11, in quanto i percorsi in parola hanno destinazione tassativamente non competitiva, per cui la conduzione di mezzi motorizzati su tali tracciati in atteggiamento competitivo si configura come condotta sanzionabile.

Ai sensi di legge, l'utilizzo del percorso individuato dall'Amministrazione comunale deve essere disciplinato con lo strumento regolamentare esplicitamente previsto nel secondo periodo del comma 3 dell'art. 11 della l.r. 32/1982, la cui adozione è parte integrante del procedimento di individuazione nel caso di percorsi individuati successivamente all'entrata in vigore delle disposizioni modificative del predetto articolo introdotte dalla l.r. 30/2009.

L'obbligo di adozione dello strumento regolamentare permane anche nel caso di percorsi fuoristrada individuati antecedentemente alle predette modifiche, al fine di disciplinarne la fruizione.

Nell'ambito del regolamento relativo ai percorsi fuoristrada individuati ex art. 11, comma 3 della l.r. 32/1982, in coerenza con le finalità di tutela della stessa legge, si ritiene opportuno siano trattate le seguenti tematiche:

- a) orari e/o giorni di apertura e chiusura, escludendo il transito nelle ore notturne;
- b) periodo stagionale di apertura e chiusura; nella regolamentazione del periodo di utilizzo è opportuno tenere conto anche dei seguenti fattori:
 - condizioni ambientali di accessibilità, con particolare riferimento alle condizioni metereologiche;
 - chiusura nel caso di attraversamento di aree a rischio idrogeologico;

- valutazioni sull'utilizzo del percorso in determinati periodi dell'anno in cui la fruizione dello stesso potrebbe causare disturbo alle persone, ad esempio nei periodi di maggior affluenza turistica, o a componenti della fauna locale (ad es. i mesi primaverili che rappresentano spesso il periodo riproduttivo per diverse specie animali);
- c) tipologie e principali caratteristiche dei mezzi che possono accedere al percorso fuoristrada, specificando eventualmente nel dettaglio le discipline motoristiche autorizzate (trial, enduro, ecc.), tipologie di pneumatici utilizzabili, rispetto dei valori limite di emissione acustica dei mezzi utilizzati, ecc....;
- d) norme di comportamento da tenere durante il transito nei percorsi utilizzati (divieto di uscita dal percorso, divieto di danneggiamento della cortina erbosa, ecc....);
- e) eventuali norme per regolamentare l'uso promiscuo dei percorsi limitando il più possibile l'interferenza tra mezzi meccanici e le varie forme di escursionismo sul proprio territorio;
- f) eventuale previsione di garanzie finanziarie (fidejussioni bancarie e/o depositi cauzionali) da richiedere agli organizzatori di manifestazioni di natura radunistica non competitiva, onde assicurare il ripristino dei danni eventualmente cagionati al percorso;
- g) eventuali sanzioni amministrative stabilite ex artt. 7 e 7 bis del d.lgs. 267/2000 per i comportamenti non già sanzionati dalla l.r. 32/1982.

Il Comune potrà inoltre opportunamente valutare la necessità di stipulare idonea assicurazione per responsabilità civile a copertura di eventuali danni occorsi agli utenti nel transitare sul percorso individuato.

In relazione alle modalità di comunicazione alla Regione della eventuale avvenuta individuazione dei percorsi in questione, il Comune è tenuto ai sensi di legge a trasmettere alla struttura regionale competente in materia di sostenibilità, salvaguardia ed educazione ambientale, il provvedimento adottato, la cartografia di individuazione su Carta tecnica regionale in scala 1/10.000 e il regolamento di utilizzo approvato: a tal proposito le Amministrazioni comunali riceveranno istruzioni affinché, oltre agli elaborati citati, trasmettano specifiche schede di censimento, onde costituire un catasto regionale e rendere tali dati disponibili al pubblico attraverso il sito internet istituzionale della Regione Piemonte.

Parimenti i Comuni saranno in seguito tenuti a comunicare alla predetta struttura regionale ogni variazione intervenuta nel tempo in termini di individuazione cartografica e di qualsivoglia provvedimento adottato in merito alla sussistenza e alla disciplina dei percorsi, anche al fine di agevolare l'attività di vigilanza in materia.

7 - Attività fuoristrada di natura competitiva su piste permanenti con mezzi motorizzati e compatibilità ambientale dei tracciati (L.R. 40/1998, art. 4 – All.B2, cat. n. 49)

Come già evidenziato in precedenza, gli ambiti territoriali nei quali svolgere l'attività fuoristrada di natura competitiva con mezzi motorizzati in forma organizzata non sono disciplinati dalla l.r. 32/1982 e l'ordinamento giuridico ambientale piemontese non contempla l'uso indistinto del territorio per attività e manifestazioni sportive fuoristrada su tracciati estemporanei e provvisori.

Per la realizzazione di progetti che permettano la identificazione di tracciati adibiti permanentemente ad uso competitivo occorre riferirsi alle procedure della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione), che prevede la sottoponibilità alla fase di verifica della procedura di VIA di competenza provinciale dei progetti di "Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore" (All. B2, n. 49).

Ad un'attenta analisi interpretativa della categoria progettuale in questione, si evince che la traduzione italiana del testo ufficiale inglese della direttiva 85/337/CEE, di cui la legge regionale è attuativa, reca la parola "corse" in corrispondenza all'inglese "racing", termine che indubitabilmente richiama alla mente la nozione di competizione e di gara.

E' lecito dunque concludere come con tale locuzione il legislatore comunitario abbia voluto far riferimento anche al requisito del carattere competitivo ai fini della sottoponibilità a VIA di tale

categoria. Non si può non rilevare, infatti, come le attività competitive condotte su piste permanenti, a maggior ragione se fuoristrada, possano comportare un potenziale impatto ambientale negativo legato all'affluenza massiccia e concentrata di mezzi e persone su spazi talvolta circoscritti, nonché ai passaggi reiterati dei mezzi di atleti impegnati in attività motoristiche.

Pare opportuno precisare che al fine di concretizzare un "uso competitivo" è sufficiente la presenza anche di un solo elemento caratterizzante del medesimo, come ad esempio la competizione tra due o più concorrenti o squadre impegnate a superarsi vicendevolmente, la previsione di una classifica finale, l'attribuzione di premi a fronte di specifici esercizi (anche di abilità), lo svolgimento di percorsi cronometrati, comprese le attività di verifica, preparazione e allenamento propedeutiche alla attività competitiva.

Si sottolinea che alla procedura valutativa di cui alla l.r. 40/1998, sarà sottoposto il progetto relativo ad uno o più tracciati da individuare e non l'autorizzazione della singola gara; in questo senso, in caso di esito favorevole, la procedura in questione consentirà l'individuazione di percorsi competitivi permanenti, opportunamente allestiti anche con l'ausilio di opere fisse o provvisorie, che potranno essere utilizzati per lo svolgimento di gare nel tempo, con positivi riflessi anche sulla possibilità di programmare e pianificare le attività competitive da parte delle Federazioni e Associazioni motoristiche.

Una volta espletate le procedure di VIA presso la Provincia competente per territorio, le Amministrazioni Comunali e gli ulteriori enti preposti potranno quindi autorizzare l'identificazione dei tracciati ad uso competitivo sotto il profilo realizzativo e gestionale, avendo particolare riguardo agli aspetti inerenti la normativa ambientale e paesaggistica, i vincoli territoriali esistenti, la materia urbanistica ed edilizia, la sicurezza, la responsabilità civile in caso di incidente, la pubblica e privata incolumità, il rispetto dei diritti di proprietà e di godimento dei beni pubblici e privati e l'eventuale previsione di garanzie finanziarie (fidejussioni bancarie e/o depositi cauzionali) da richiedere agli organizzatori delle manifestazioni, onde assicurare il ripristino dei danni eventualmente cagionati al percorso.

Ciò premesso, si sottolinea che nel caso in cui i percorsi fuoristrada attualmente individuati ai sensi dell'art. 11 della l.r. 32/1982 debbano essere adibiti anche episodicamente ad attività di natura competitiva di qualsiasi livello, ordine, grado e modalità sarà necessario ottemperare ai disposti della l.r. 40/1998 e alle sue procedure, onde accertare la loro compatibilità ambientale, nonché idoneità, nell'ospitare nel tempo lo svolgimento di competizioni, considerate le particolari esigenze e le necessarie attenzioni connesse alla realizzazione degli eventi di gara.

Tali percorsi verranno allestiti e gestiti in base alle specifiche progettuali previste dal proponente e alle risultanze della procedura di VIA espletata; nello specifico la frequenza degli eventi competitivi e le disposizioni per la salvaguardia, il recupero e la sistemazione dei luoghi e dell'ambiente dovranno essere recepite nei regolamenti di utilizzo adottati.

Infine occorre rilevare che, qualora un nuovo tracciato fuoristrada ad uso competitivo, espletata la procedura di cui alla l.r. 40/1998, non sia destinato ad uso esclusivamente competitivo, il Comune dovrà di conseguenza procedere alla sua individuazione anche come percorso non competitivo, secondo le prescrizioni e le procedure di cui al precitato art. 11, comma 3 della l.r. 32/1982.

8 - Attività fuoristrada con mezzi meccanici su terreni innevati (L.R. 2/2009 art. 28 commi 6 e 8 – D.G.R. 14 dicembre 2009, n. 15-12793)

Con l'approvazione della legge regionale 26 gennaio 2009, n. 2 (Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo in attuazione della normativa nazionale vigente ed interventi a sostegno della garanzia delle condizioni di sicurezza sulle aree sciabili, dell'impiantistica di risalita e dell'offerta turistica) è stata specificamente disciplinata l'attività fuoristrada sulle aree innevate del territorio regionale.

Si rammenta che, precedentemente all'entrata in vigore della suddetta disciplina regionale, il transito con mezzi motorizzati su terreni innevati ricadeva nell'ambito di applicazione della legge regionale 32/1982 ed in particolare del suo articolo 11, operante anche con riferimento alle

motoslitte in quanto “mezzi motorizzati” (sul punto vedasi la Circolare del Presidente della Regione n. 8/ECO del 3 giugno 1985).

Si evidenzia pertanto come la preesistente individuazione e regolamentazione da parte dei Comuni di percorsi sui terreni innevati, ai sensi dell'articolo 11 della l.r. 32/1982, risulti superata dalla nuova disciplina dettata dalla l.r. 2/2009; di conseguenza qualora i Comuni intendano confermare i pregressi percorsi i medesimi soggiacciono alle prescrizioni di cui all'articolo 28 della l.r. 2/2009 ed alle relative disposizioni attuative.

Infatti la legge regionale in questione regola l'utilizzo dei mezzi meccanici su terreni innevati, declinando le prescrizioni più rilevanti e generali in legge, rinviando le disposizioni attuative e di dettaglio ad un provvedimento della Giunta regionale.

Tale provvedimento è stato adottato con la d.g.r. 14 dicembre 2009, n. 15-12793, rubricata “Atto di indirizzo per l'utilizzo e la conduzione di motoslitte, quadricicli e mezzi assimilati per il trasporto di persone e cose su aree innevate all'interno del territorio regionale. Attuazione dell'art. 28, comma 9, della legge regionale 26 gennaio 2009, n. 2” e consultabile all'indirizzo:

http://www.regione.piemonte.it/ambiente/tutela_amb/dwd/dgr15_09.pdf

La deliberazione in questione fissa le prescrizioni che opportunamente vanno garantite mediante un'applicazione uniforme sulle aree innevate del territorio regionale, non risultando ragionevole una disciplina diversificata da Comune a Comune, suscettibile di vanificare la stessa *ratio* ispiratrice del legislatore regionale.

Peraltro, una specifica regolamentazione si è reputata doverosa anche in considerazione dell'assoluta estraneità delle motoslitte alla disciplina del Codice della strada, come d'altronde rilevato dallo stesso Ministero dei Trasporti (vedasi la Circolare 1184/1185 Segr. del 23/11/2005).

Rinviando ad una puntuale lettura delle norme e dell'atto di indirizzo citati ed entrando nel merito della disciplina in questione, si forniscono le seguenti precisazioni con esclusivo riferimento agli aspetti di tutela ambientale che si reputano meritevoli di un chiarimento.

In riferimento alle aree “al di fuori di quelle sciabili” si rammenta come le stesse - a differenza delle “aree sciabili”, ricadenti nella sfera di applicazione del paragrafo 3 del citato Atto di indirizzo regionale - siano soggette alla disciplina comunale, ai sensi del paragrafo 4, in attuazione dell'articolo 28, commi 6 e 8 ultimo periodo della l.r. 2/2009. Pertanto i Comuni hanno la facoltà e non l'obbligo di individuare e regolamentare aree, piste e percorsi destinati alla circolazione delle motoslitte e mezzi assimilati “*nel rispetto della normativa e dei vincoli urbanistici, territoriali ed ambientali esistenti, con particolare riferimento alle problematiche di impatto e zonizzazione acustici, nonché di interferenza con le componenti vegetazionali e faunistiche*”.

A tal proposito pare opportuno segnalare che il divieto di transito dalle ore 22.00 alle ore 6.00 (paragrafo 4, punto 2, lettera a, del citato Atto di indirizzo) risulta necessario al fine di rendere effettivo il rispetto dei valori limite di emissioni sonore che il d.p.c.m. del 14-11-1997 fissa, proprio con riferimento alla suddetta fascia notturna, in attuazione della c.d. legge quadro statale sull'impatto acustico (legge n. 447/1995).

Inoltre si rileva che gli ambiti territoriali montani interessati dal transito di mezzi meccanici possono comunque richiedere maggiori attenzioni anche sotto il profilo idrogeologico ed ecologico, in quanto suscettibili di ricadere in porzioni di territorio (o zone limitrofe) soggette anche solo parzialmente a vincoli di tutela ambientale e paesaggistica, qualificate come territori rientranti nell'ambito della Rete Natura 2000.

Pertanto, l'eventuale individuazione da parte dei Comuni interessati di percorsi, aree e piste “al di fuori dell'area sciabile”, negli ambiti sopra descritti, se appartenenti alla Rete Natura 2000, deve essere sottoposta, allo stato di proposta, alla procedura di Valutazione di Incidenza ex art. 5 del d.p.r. 8 settembre 1997, n. 357 e prevista dall'art. 43 della l.r. 19/2009 “Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità”, che stabilirà la compatibilità di tale previsione con le componenti tutelate.

A tal proposito si rammenta che la presenza degli ambiti individuati dai Comuni per l'esercizio di attività motoristica su terreni innevati in assenza della procedura di valutazione di incidenza o in caso di suo esito negativo può configurare a carico dell'Amministrazione comunale l'applicazione degli articoli 50 e 55, comma 16 della l.r. 19/2009 .

Si rammenta inoltre, nuovamente, che nei territori delle Aree Protette piemontesi ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera n) della l.r. n. 19/2009, di cui è prossima l'entrata in vigore, è vietato l'utilizzo di veicoli e motoslitte al di fuori della viabilità consentita e pertanto non sussiste la possibilità di individuare i succitati ambiti per il transito di mezzi meccanici su terreni innevati.

In ultimo, in merito agli obblighi di segnalazione alla Regione degli ambiti eventualmente individuati, il Comune trasmetterà alla struttura regionale competente in materia di sostenibilità, salvaguardia ed educazione ambientale, il provvedimento deliberativo adottato, la cartografia di individuazione su Carta Tecnica Regionale in scala 1/10.000 e il provvedimento di disciplina dell'accesso approvato: anche a tal proposito le Amministrazioni Comunali riceveranno quindi istruzioni affinché, oltre agli elaborati citati, trasmettano specifiche schede di censimento, onde costituire un catasto regionale e rendere tali dati disponibili al pubblico attraverso il sito internet istituzionale della Regione Piemonte.

Parimenti i Comuni saranno in seguito tenuti a comunicare alla struttura regionale competente ogni variazione intervenuta nel tempo in termini di individuazione cartografica e di qualsivoglia provvedimento adottato in merito alla sussistenza e alla disciplina di tali ambiti, anche onde agevolare l'attività di vigilanza in materia.

Mercedes Bresso

Visto

L'Assessore all'Ambiente

Nicola de Ruggiero