

PROGETTO DI LEGGE N.29

“NORME PER LA DISCIPLINA DELLA CIRCOLAZIONE FUORISTRADA DEI VEICOLI A MOTORE NELLA REGIONE LOMBARDIA”

RELAZIONE

L'espansione del mercato dei mezzi a motore e la creazione di modelli adatti a percorrere itinerari che si snodino attraverso ogni tipo di terreno, unite alla più ampia disponibilità di tempo libero, hanno indotto una maggior frequentazione da parte della gente di zone e di percorsi ed itinerari al di fuori delle strade ordinarie. Tra le attività umane che maggiormente hanno trovato nel territorio non urbanizzato il proprio campo d'azione vi sono quelle turistico-amatoriali ed agonistiche esplicate utilizzando veicoli a motore, sia entro percorsi chiusi alla normale circolazione che lungo le linee viarie minori, quali sentieri e mulattiere.

Le Regioni, sin dalla loro istituzione, hanno affrontato il problema della regolamentazione della circolazione dei veicoli a motore nel c.d. fuori strada, spesso limitandosi ad introdurre istituti di divieto o di limitazioni praticamente assolute e quindi anche difficilmente controllabili per poter prevenire o reprimere eventuali illegalità, senza realmente affrontare il nocciolo del problema della corretta individuazione e destinazione delle aree riconducibili alla nozione di strada, soggette come tali alla disciplina del Codice della Strada, rispetto a quelle (aree) che invece a tale disciplina si sottraggono. La regolamentazione relativa è stata inserita introducendo norme “ad hoc” nell'ambito di corpi normativi legislativi che, come per la Regione Lombardia, interessano materie assolutamente diverse, quali l'agricoltura e le foreste, o le c.d. aree protette, senza alcuna organicità.

Le presenti note hanno riguardo alla disciplina introducendo per l'aspetto riguardante la circolazione dei mezzi a motore e ai motocicli in particolare.

Crediamo vada approfondita la conoscenza delle attività motociclistiche c.d. del ‘fuori strada’ che si articolano in diverse specialità tra cui il motocross (che si pratica con motocicli entro tracciati chiusi e delimitati, con motocicli che non sono omologati per la circolazione stradale), l'enduro o regolarità (che si pratica con motocicli regolarmente targati ed omologati per la circolazione stradale con caratteristiche tecniche tali da renderli idonei ad un impiego in terreni sconnessi e non asfaltati, normalmente sentieri e mulattiere) ed il trial (che si pratica con motocicli estremamente leggeri ed agili, targati ed omologati per la circolazione stradale, con motori che vengono impiegati a regimi più bassi, e che consiste nel superare ostacoli naturali e/o artificiali che saranno tanto più impegnativi quanto maggiore sarà l'abilità tecnica e l'equilibrio del pilota che non deve poggiare i piedi a terra durante l'esecuzione del passaggio).

Il governo dell'attività sportiva è della Federazioni sportive CONI le quali riconoscono, promuovono e tutelano l'attività sportiva fuoristradistica (federazione Motociclistica Italiana e – per le autovetture – Federazione Italiana Fuoristrada), mentre per quanto riguarda l'attività economica, a tutela degli interessi dei costruttori nazionali e quelli dei rivenditori di veicoli esteri operano l'A.N.C.M.A., Associazione Nazionale del Ciclo, Motociclo e Accessori, e l'U.N.R.A.E., Unione Nazionale Rivenditori Autoveicoli Esteri.

Nell'agonismo i piloti italiani e le Case costruttrici sono arrivati a conseguire i migliori risultati per l'Italia nei trofei dei mondiali. Si è ritenuto opportuno, in questa sede, documentare le attività sportive motociclistiche del fuori strada, allegando alla presente relazione espositiva alcuni ritagli estratti dalla rivista “MOTOCROSS” edita dalla Società Cooperativa Giornalistica a.r.l. Editrice Diamante, con sede in via Cubani, n. 10 – Milano, per poter offrire immagini, cronache e rendere così, almeno “virtualmente” le emozioni e le dimensioni di alcuni avvenimenti sportivi nazionali ed internazionali. Gli estratti allegati si riferiscono ai mesi di maggio, giugno, luglio, agosto e settembre 1996 e contengono immagini e cronaca di avvenimenti, quali la gara di motocross di campionato del mondo della classe 125 cc. Svoltasi a Giavera del Montello con successo di un pilota italiano Massimo Bartolini e quali la gara americana di supercross tenutasi all'interno dello stadio RCA Dome di Indianapolis con una presenza di pubblico strepitosa di 50.000 persone, dimostrazione che questi sports sono capaci, per il loro alto grado di spettacolarità, di richiamare un foltissimo pubblico (vedi estratto maggio 1996); la gara del G.P. d'Italia del campionato mondiale di motocross della classe 250 cc. Svoltasi a Mantova e

immagini di gare internazionali di enduro, tra le quali quella valida per il campionato mondiale del 25 e 26 maggio 1996 svoltasi a Bobbio (PC) (contenuta nell'estratto del mese di giugno 1996) con il trionfo di piloti italiani – per citarne alcuni scorrendo le classifiche – Giovanni Sala, Girogio Grasso, Fausto Scovolo e Fabio Farioli. Si scorrono le immagini ed i titoli, sino ad arrivare alla gara più prestigiosa dell'enduro, la Sei Giorni Internazionale di Hameenunna (Finlandia) (nell'estratto del mese di settembre 1996), facendo presente come l'anno prossimo – 1997 – la Sei Giorni sarà organizzata dall'Associazione dei Moto Clubs Bresciani e si svolgerà attorno al territorio del Comune di Lumezzane (BS).

Si possono rilevare dalla lettura degli elenchi allegati delle gare dei mesi, quale sia l'intensità e la consistenza di queste attività sportive, oltre alle numerose presenze di concorrenti riscontrate nelle gare regionali, a testimonianza del rilevante seguito che hanno queste attività sportive (come per esempio documentato nell'estratto del mese di giugno 1996). Intensa e spettacolare anche l'attività entro il territorio lombardo (nell'estratto del mese di giugno o di agosto 1996, per esempio).

Va segnalata la presenza nel territorio lombardo di alcune rilevanti realtà industriali – per numero di occupati e per l'indotto ad esse collegato – produttive e distributive di motociclette, in particolare il Gruppo Cagiva di Varese che raccoglie i marchi prestigiosi di Cagiva, Husquama, Ducati, moto Morini sino alla titolarità del "mitico" marchio della MV Augusta, la Moto Guzzi che ha compiuto i 75 anni di attività con sede in Mandello del Lario (LC), la Yamaha Belgrada con sede in Gerno di Lesmo (MI) che da mero rivenditore delle motociclette giapponesi si è trasformata anche in una struttura autonoma per la produzione di modelli realizzati in Italia, la K.T.M. per la quale vale lo stesso discorso, essendosi evoluta la struttura aziendale italiana con sede in Bergamo, ora rivolta non più soltanto all'importazione ma anche alla costruzione di ciclomotori e motocicli, la Moto Spa di Cortenuova (LC) che produce ciclomotori con il marchio H.M., la Fantic-Garelli Spa con sede in Barzago (LC) e la Ditta Vertemati di Triuggio (MI); senza poter trascurare l'elevatissimo numero di aziende dell'accessoristica presenti in Lombardia; e l'annuale cadenza del Salone del Motociclo di Milano, momento espositivo di assoluta rilevanza mondiale per la presenza di centinaia di aziende espositrici che presentano i marchi più prestigiosi di moto, caschi, componenti, accessori ed abbigliamento con la straordinaria partecipazione di operatori e giornalisti.

Per dare un'immagine della rilevanza economica e sociale del comparto motociclistico e dell'accessoristica italiani, basta pensare che al Salone di Colonia 2-6 ottobre 1996 hanno partecipato oltre 300 espositori italiani su circa 1.200 totali.

La misura della rilevanza economica, a livello nazionale, dei comparti merceologici di biciclette, ciclomotori, motocicli, scooters, motocarri, parti staccate e caschi può essere resa estrapolando esemplificativamente alcune cifre tratte dalla: "Relazione 1995" del 26 giugno 1995 dell'A.N.C.M.A. : l'attivo dei conti con l'estero per il 1994 ha superato i 1.500 miliardi confermando il rilancio della produzione italiana. La produzione di ciclomotori ha raggiunto nel 1994 (dati riferiti alla vendita ai concessionari) le 580.000 unità prodotte con riduzione delle importazioni ed aumento delle esportazioni, la produzione dei motocicli di grossa cilindrata, cioè oltre i 500 cc., ha subito un aumento di oltre il 75%, con significativo aumento delle esportazioni rispetto al 1993 con un + 39,5 circa, anche se difficoltà hanno condizionato sfavorevolmente il mercato interno; gli scooters godono un buon momento per la loro praticità e semplicità d'impiego, inoltre con l'introduzione dei motori 4 TT a basso consumo e con inquinamento limitato stanno conoscendo un ulteriore rilancio; i caschi prodotti in Italia nel 1994 sono stati oltre 3.360.000 unità, dei quali oltre 80% sono stati esportati principalmente sui mercati europei. Le attività turistiche e sportive motociclistiche fuoristradistiche sono praticate da oltre quarant'anni, con un seguito particolare nelle Province lombarde, contando alcune migliaia di praticanti, senza che dall'esercizio di tali attività sia conseguita alcuna perdita di identità del paesaggio o compromissioni dei caratteri geo-morfologici dei suoli interessati.

La componente amatoriale e turistica degli utilizzatori dei veicoli a motore sulle strade a fondo naturale o fuori strada non è da sottovalutare, per il contributo che offre per una migliore conoscenza e pratica del territorio, spesso utile in caso di interventi delle associazioni di volontariato impegnate nelle attività di protezione civile, alle quali aderiscono spesso quegli stessi utilizzatori, in occasione di calamità naturali. Tale presenza sul territorio va concepita in vista del recupero e della salvaguardia di un cospicuo patrimonio viario, composto da strade a fondo naturale, a rischio di depauperamento per disuso; inoltre, la presenza medesima, inserita in un quadro legislativo che possa garantire un disciplinato svolgimento della circolazione in questione rendendo facilmente riconoscibili agli utenti le prescrizioni imposte, può contribuire a diffondere la coscienza del rispetto

e della salvaguardia dei beni ambientali e delle regole di circolazione sul territorio, evitando gli usi impropri od eccessivi dei veicoli e prevedendo la demonizzazione di un'intera categoria di cittadini per i comportamenti di pochi.

Anche lo Statuto regionale si esprime per la promozione dell'attività sportiva (il cui esercizio è libero) della quale è riconosciuta l'alta finalità sociale, funzionalizzando (e perseguendo finalità espresse nella proposta di legge in presentazione) le possibilità della sua esplicazione agli interessi dimostrati dalle comunità locali per favorire lo sviluppo economico e sociale: di talchè, di tale fenomeno (turistico-sportivo) devesi tenere conto data la notorietà, la diffusione ed il seguito incontrati dagli sports fuoristradistici.

Notevole attenzione viene prestata dai costruttori di motocicli ed autovetture ai problemi della limitazione dell'inquinamento e dell'aria e del rispetto del territorio. I veicoli, con uno sforzo di ricerca notevole, vengono tecnicamente adeguati all'evolversi delle normative europee che impongono limitazioni delle emissioni particolarmente severe. I veicoli utilizzati nelle attività sportive e turistiche del fuori strada devono perciò rispettare tali limitazioni. I motocicli impiegano già da svariati anni pneumatici enduro FIM con tassellatura ridotta per rispettare il più possibile la cotica superficiale del suolo percorso. Esistono normative internazionali ed europee ONU/ECE 40R emendamento 01, Direttive Comunitarie, all'osservanza delle quali devono adeguarsi le specifiche per la costruzione dei veicoli per poter ottenere le omologazioni dei prodotti delle industrie motociclistiche ed automobilistiche, circa le limitazioni dei valori inquinanti delle emissioni gassose di scarico dei motori, in particolare per il tenore del monossido di carbonio: CO, degli idrocarburi incombusti:HC e dell'ossido di azoto: NOx. Limitazioni che si differenziano in relazione al ciclo di funzionamento dei motori, a due o a quattro tempi, come da tabelle di seguito riportate.

LIMITI PER MOTOCICLI E TRICICLI CON MOTORE A 2 TEMPI E DATE DELLA LORO ENTRATA IN VIGORE

Omologazione e conformità della produzione

Dal dicembre 1998

CO = 8g/km
HC = 4g/km
NOx = 0,1g/km

LIMITI PER MOTOCICLI CON MOTORE A 4 TEMPI E DATE DELLA LORO ENTRATA IN VIGORE

Omologazione e conformità dalla produzione

Dal dicembre 1998

CO = 13g/km
HC = 3g/km
NOx = 0,3 g/km

La lotta contro l'inquinamento acustico veicolare viene condotta attraverso l'introduzione di normative internazionali ed europee recanti discipline delle limitazioni del rumore generato durante la circolazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda in particolare la produzione motociclistica, ha trovato adeguata risposta nell'adeguamento dei veicoli di produzione alle nuove prescrizioni imposte, che si possono esplicitare nello specchietto illustrativo che si propone di seguito:

R41. (ECE/ONU)

PRIMA DELL'OTTOBRE 1985

fino a 80 c.c. 78 dB (A)
fino a 125 c.c 80 dB (A)
fino a 350c.c 83 dB (A)
fino a 500 c.c. 85 dB(A)

R41.01 E 02

DOPO L'OTTOBRE 1985

fino a 50 c.c 77 dB (A)
da 80 a 175 c.c 80 dB (A)
oltre 175 c.c 82 dB (A)

oltre 500 c.c. 86 dB (A)

Paesi aderenti: Belgio, Cecoslovacchia, Italia, Lussemburgo, Jugoslavia, Spagna, Ungheria, Repubblica Democratica Tedesca.

CEE 78/1015

DIRETTIVA CEE 87/56 – 89/235

Dal 1979

fino a 80 c.c.	78 dB (A)	fino a 80 c.c.	77 dB (A) dal 01.10.1988
fino a 125 c.c.	80dB (A)	fino a 80 c.c.	75 dB (A) dal 01.10.1993
fino a 350 c.c.	83 dB (A)	da 80 a 175 c.c.	79 dB (A) dal 01.10.1988
fino a 500 c.c.	85 dB (A)	da 80 a 175 c.c.	77 dB (A) dal 31.12.1994
oltre 50 c.c.	86 dB (A)	oltre 175 c.c.	82 dB (A) dal 01.10.1988
		oltre 175 c.c.	80 dB(A) dal 01.10.1993

Paesi aderenti: Belgio, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Olanda, Repubblica Federale Tedesca.

Quanto appena esposto ed illustrato dimostra quanto surrettizia e non fondata sia l'argomentazione dell'incompatibilità e dell'incidenza (negativa) delle attività sportive motociclistiche ed automobilistiche rispetto all'integrità del bene ambiente quando dette attività vengano espletate entro l'ambito di applicazione di una regolamentazione razionale della circolazione dei veicoli a motore, che consista in una disciplina chiara e facilmente intelleggibile ed adeguatamente pubblicizzata. Basti pensare come tale argomentazione è stata costantemente smentita "per tabulas" dalle stesse attestazioni del personale di vigilanza contenute negli atti di accertamento delle violazioni degli attuali divieti contestate ai motociclisti. Ogni deduzione verbalizzata di un danno all'ambiente non era poi confortata da alcuna effettiva allegazione probatoria a sostegno e le stesse penalità applicate e le stesse norme richiamate dagli agenti verbalizzanti lasciavano chiaramente trasparire l'insussistenza di alcun danno reale all'ambiente prodottosi in conseguenza del transito delle motociclette.

Il presente progetto di legge si propone di precisare quale sia l'accezione delle parole "fuori strada" e "strada a fondo naturale" eliminando le incertezze interpretative e applicative.

Non vi è dubbio che allo stato attuale si rende necessaria per la Regione Lombardia una revisione della disciplina della circolazione fuoristrada e sulle aree a fondo naturale e ciò per consentire "una regolare applicazione delle attività sportive e turistico-ricreative praticate utilizzando mezzi a motore entro il territorio di competenza dalla Regione Lombardia, nonché per poter avere un'indispensabile piattaforma per il rilancio di tutto il settore economico e sportivo attualmente in fase di contrazione.

L'emanazione del nuovo codice della strada ha reso indifferibile l'intervento di adeguamento e revisione in tale settore.

Presupposto della disciplina proposta è una attenta definizione delle esistenti tipologie di strade a fondo naturale e del concetto di fuoristrada, nonché tipologie di circolazioni che possono insistere su tali aree.

Riprendendo gli studi della "Commissione per la sicurezza stradale e la tutela dei diritti dei motociclisti", esso intende riordinare il settore della circolazione con mezzi motorizzati su aree a fondo naturale e "fuori strada" che, pur interessando un numero limitato di utenti, è settore caratterizzato da estrema complessità tecnica e da problemi irrisolti da decenni.

Tra i motivi che impongono un intervento legislativo di riordino possiamo citare i seguenti:

- insufficienza della legislazione vincolistica che, oltre a prescindere da una esatta definizione di circolazione fuoristrada, spesso ha adottato a proprio presupposto concettualizzazioni in parte configgenti con i principi in tema di strada accolti dal vigente codice della strada;
- necessità di individuare strumenti atti a permettere la difesa dei territori e dell'ambiente da eventuali usi impropri od eccessivi dei mezzi motorizzati su strade a fondo naturale o fuoristrada;
- necessità dell'individuazione di strumenti atti a permettere la corretta allocazione delle risorse viarie territoriali tra i vari ambiti di utilizzazione proponibili (con particolare riferimento a quelli lavorativi e turistici nelle loro diverse forme);

- d) opportunità di garantire un disciplinato svolgimento della circolazione in questione effettuata per fini ricreativi e sportivi.

Da un lato, infatti, appare degna di tutela l'attività sportiva fuoristradistica che da sempre è riconosciuta, promossa e tutelata nell'ambito delle competenti federazioni sportive, CONI e che ancora ha portato all'Italia lusinghieri riconoscimenti in campo internazionale.

Dall'altro invece occorre ovviare ad una serie di comportamenti "illegali" diffusi in certe zone a causa di una legislazione regionale eccessivamente vincolistica.

Non si dimentichi per concludere che è viva l'esigenza di accrescere la riconoscibilità per gli utenti delle prescrizioni poste alla circolazione in questione, anche al fine di limitare le difficoltà di interpretazione ed il conseguente aumento della contenziosità, nonché l'esigenza di semplificare le procedure di rilascio di permessi particolari di circolazione per fini sportivi e ricreativi non essendo realistico ipotizzare un'assenza dell'attenzione legislativa in questo ambito.

L'attività motoristico-sportiva, anzi, se esercitata in ambiti e con regole equamente stabilite, può contribuire ad avvicinare il praticante alla natura ed all'apprezzamento e conoscenza dei più intimi valori e beni della stessa, con possibilità di recuperare ad un utilizzo sociale zone "degradate", quali possono essere le cave dimesse.

Per l'esplicitazione dell'attività sportivo-motoristica, in particolare sotto il profilo ricreativo-turistico, entro aree e lungo le linee viarie indicate e opportunamente segnalate, pur dovendosi escludere da tali limitazioni l'utilizzo dei mezzi a motore entro gli impianti fissi, gli utenti dei percorsi dovranno disporre di mezzi conformi alle prescrizioni del Codice della Strada. Sotto il profilo della sicurezza, un'oculata scelta della località ed un'idonea segnaletica ridurrebbero il rischio entro margini socialmente più che accettabili. Si eviterebbe la possibilità che possa paventarsi ed ipotizzarsi contro la disaminanda regolamentazione l'ulteriore censura della compressione della libertà di movimento, quando il divieto sottragga all'uso a scopo di circolazione, anche al di fuori delle strade "ordinarie", quegli spazi ove essa possa effettivamente svolgersi senza nocimento di interessi protezionistici localmente rilevanti e senza una sottostante effettiva presenza di motivazioni di sanità e di sicurezza.

ART. 1

(Principi generali)

La Regione Lombardia mediante la disciplina della circolazione dei mezzi motorizzati in aree definite "fuoristrada" contribuisce a tutelare e conservare il territorio, a valorizzare il patrimonio ambientale, nonché a garantire la libertà di circolazione e a promuovere l'attività sportiva e ricreativa esercitata tramite la circolazione in aree cosiddette fuoristrada.

ART.2

(Finalità)

Nell'ambito degli indirizzi di cui all'art. 3 dello Statuto e delle competenze trasferite alla regione con decreto del Presidente della Repubblica il 24 luglio 1977, n. 616 la presente legge detta la disciplina della circolazione dei veicoli a motore al di fuori delle strade indicate dagli art. 2 e 3 del nuovo codice della strada, approvato con d.lgs 30 aprile 1992, n. 285 (e successive modifiche ed integrazioni) nonché delle strade private.

ART. 3

(Definizione di fuoristrada)

Ai fini della presente legge ogni area del territorio regionale non costituente strada, anche a fondo naturale, o non costituente sua pertinenza, è definita "fuoristrada".

ART. 4

(Tipologia della circolazione fuoristrada)

1. L'attività sportiva esercitata mediante la circolazione motorizzata su strade a fondo naturale è definita "rally" o "enduro".
2. L'attività sportiva o ricreativa esercitata mediante la circolazione motorizzata fuoristrada di veicoli a motore è definita "trial".
3. L'attività sportiva o ricreativa esercitata mediante la circolazione motorizzata fuoristrada di veicoli a motore in impianti fissi destinati a tale scopo è definita "cross" o "autocross".

ART.5

(Ambito di applicazione – divieti)

E' fatto divieto a chiunque, salve le deroghe previste dalla presente legge, di cui al successivo art. 6, di circolare e sostare con mezzi motorizzati al di fuori delle strade di cui all'art. 2, di costituire impianti fissi per lo sport da esercitarsi con mezzi motorizzati idonei alla circolazione fuori strada e di allestire a qualsiasi titolo tracciati o percorsi per gare da disputare con i predetti mezzi nelle seguenti aree:

1. - nei parchi e nelle riserve nazionali e regionali;
 2. - nelle ulteriori aree comprese nel sistema regionale delle aree protette, come individuate dal piano regionale approvato dalla legge regionale 86 del 30 novembre 1983;
 3. - sui terreni del demanio forestale della Regione nonché in tutti i boschi e pascoli ai sensi della legge regionale 8 del 5 aprile 1976;
 4. - nelle zone adibite e destinate a parchi territoriali urbani dagli strumenti urbanistici comunali;
 5. - nelle zone soggette a vincolo archeologico ai sensi della legge 1° giugno 1939 n. 1089;
 6. - in zone soggette a vincolo paesaggistico di cui alla legge 29 giugno 1939 n. 1947, ivi comprese le categorie di beni indicati nell'art. 1 della legge 8 agosto 1985 n. 431;
 7. - nelle zone soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267 limitatamente alla costruzione di impianti fissi e all'allestimento di tracciati e percorsi per gare;
 8. - nelle aree sottoposte ai piani regionali di cui all'art. 10 della legge 11 febbraio 1992 n. 157 concernente la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio, ovvero costituenti zona faunistica delle Alpi ai sensi dell'art. 11 della legge medesima.
 9. - negli alvei dei corsi d'acqua pubblici di cui all'art. 1 del regio decreto 11/12/1933 n. 1775 ad eccezione degli attraversamenti a guado colleganti percorsi esistenti.
2. La circolazione fuoristrada con mezzi motorizzati è altresì vietata ovunque sia stabilito espressamente dal Comune per ragioni di polizia locale urbana e rurale per la tutela della stabilità del suolo, fermo ogni altro divieto di circolazione disposto a norma della legislazione vigente dalle autorità competenti.

Art.6

(Deroghe)

In deroga ai divieti di cui all'art. 2 la circolazione fuori strada nelle aree ivi previste è consentita ai seguenti mezzi:

1. - di soccorso, antincendio, di vigilanza ed in servizio d'istituto in donazione agli organi ed amministrazioni statali, provinciali, comunali, nonché alle comunità montane ed agli enti preposti a servizi di pubblica utilità;
2. - delle forze armate, polizia di stato, dell'arma dei carabinieri, della guardia di finanza e del corpo forestale dello stato;

3. – utilizzati occasionalmente per attività di soccorso, antincendio o per il trasporto di invalidi;
 4. – adibiti all'effettivo esercizio continuativo di attività agricole e connesse, faunistiche, faunistico-venatorie, forestali e di trasporto merci;
 5. – in uso ai residenti, abitanti o dimoranti, anche in via temporanea, nonché proprietari, usufruttuari, locatari di abitazioni ivi compresi i familiari;
 6. – in uso di coloro che devono accedere ai luoghi non altrimenti raggiungibili per comprovati motivi di lavoro;
2. Il Comune rilascia gratuitamente, per i casi di cui al punto 5 e 6 del primo comma, apposito contrassegno di autorizzazione al transito;
3. Il contrassegno di cui al secondo comma è rilasciato gratuitamente per il transito, all'interno di parchi e riserve naturali e regionali, dall'Autorità preposta alla relativa gestione.

ART. 7 (Motoslitte)

1. – La circolazione delle motoslitte è consentita nelle aree di cui all'art. 5 solo nei casi contemplati dall'art. 6 e nei percorsi ed impianti fissi di cui agli articoli 10 e 14 della presente legge.

ART.8 (Circolazione fuoristrada e predisposizione di percorsi e impianti fissi o temporanei- Divieti)

Salvo le deroghe previste dalla presente legge e salvo che si tratti di circolazione per ragioni previste dall'art. 6 non è ammessa la circolazione ed il parcheggio fuoristrada di veicoli motorizzati.

E' fatto altresì divieto, salvo quanto previsto nei successivi articoli, di predisporre impianti fissi per la circolazione fuoristrada dei veicoli a motore, nonché di allestire a qualsiasi titolo tracciati o percorsi per gare e manifestazioni anche a carattere occasionale od estemporaneo da disputare con i mezzi predetti anche su sentieri e mulattiere.

ART. 9 (Deroghe al divieto di circolazione fuoristrada)

1. La circolazione motorizzata su aree private, se ammessa dal detentore del fondo, è consentita ove dette aree non siano ricomprese nell'ambito di quelle descritte dall'art. 5.

ART. 10 (Percorsi fissi – Individuazione – Criteri)

1. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge le Comunità montane territorialmente competenti ed i Comuni individuano idonei tracciati ed aree per la circolazione dei mezzi motorizzati al fine dello svolgimento di attività turistiche, sportive e ricreative.
2. Possono al fine previsto dal presente articolo anche essere utilizzate le aree costituenti cave.
3. L'individuazione dovrà essere fatta secondo criteri che minimizzino il disturbo alla quiete pubblica e gli eventuali danni all'ambiente, tenuto conto della vocazione e della situazione idrogeologica dei terreni interessati.

4. Gli enti territorialmente competenti potranno rilasciare le autorizzazioni solo nel caso che la circolazione motorizzata così ammessa non comprometta la tutela dell'equilibrio ambientale e la salvaguardia del territorio nelle aree interessate.
5. Gli enti territorialmente competenti dovranno per il rilascio delle autorizzazioni di cui al presente articolo preliminarmente chiedere parere consultivo ai servizi per la difesa del suolo e dell'ambiente della Provincia ed all'Ispettorato dipartimentale delle Foreste territorialmente competente.
6. Gli enti territorialmente competenti possono autorizzare temporaneamente la circolazione su determinate aree anche private e percorsi altrimenti preclusi solo nel caso che la circolazione motorizzata così ammessa non comprometta la tutela e l'equilibrio ambientale nonché la salvaguardia del territorio nelle aree interessate. In questi casi gli enti territorialmente competenti possono imporre tutti gli accorgimenti e le cautele atte alla salvaguardia degli ambienti interessati, compreso l'eventuale versamento di un deposito cauzionale, nonché di una quota annuale di utilizzo da parte degli affiliati alle Federazioni sportive, ovvero associazioni competenti per le specialità sportive o loro affiliati.
7. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge la regione adotta apposito regolamento di attuazione che costituisce parte integrante della presente legge.

ART.11
(Procedure)

1. Gli enti di cui all'art. 10 comma 1 potranno agire di propria iniziativa o su istanza di delegazioni delle Federazioni sportive ed associazioni competenti per le specialità sportive o loro affiliati.
2. L'istanza di cui al comma 1 potrà essere presentata in carta libera, con copia da inviarsi, a cura dell'ente territorialmente competente, al servizio difesa del suolo della Provincia. L'istanza dovrà contenere l'individuazione dei percorsi o delle aree su carta tecnica regionale avente rapporto 1:10.000 nonché relazione descrittiva degli stessi.
3. Ove entro 60 gg dalla presentazione dell'istanza non venga emesso provvedimento di relazione congruamente motivato, in relazione alle finalità della presente legge, l'istanza stessa dovrà intendersi automaticamente accolta.
4. Le autorizzazioni concesse o ottenute sono revocabili con provvedimento congruamente motivato dall'ente che le ha emesse, anche su istanza di qualsiasi controinteressato nel caso vengano meno le condizioni per le quali erano state concesse.
5. Le autorizzazioni concesse sono sottoposte ad un periodo sospensivo della loro efficacia di 15 gg. dalla loro deliberazione durante il quale estratto di provvedimento o dell'istanza, nel caso di cui al comma 2, contenente la descrizione delle strade, dei percorsi e delle aree interessate, dovrà essere affisso all'albo dei Comuni interessati.
6. I Comuni interessati di cui al comma 5 devono organizzare idonee forme di pubblicità del contenuto delle autorizzazioni e mettere a disposizione del pubblico estratto delle planimetrie in cui siano riportate le strade, i percorsi e le aree interessate dai provvedimenti.
7. Le comunità montane ed i Comuni comunicano, con cadenza annuale, alla Provincia competente ed alla Regione Lombardia le indicazioni dei tracciati o delle aree da loro autorizzati.

ART. 12

(Vincoli parziali)

1. Nell'esercizio dei poteri di vincolo previsti i competenti enti territoriali possono con provvedimento congruamente motivato:
 - a) limitare la circolazione a determinate tipologie di veicoli, avuto riguardo delle capacità tecniche di sopportazione del traffico delle strade interessate a fondo naturale secondo quanto previsto dall'art. 6 del d.lgs 30 motivato con riferimento alle caratteristiche oggettive della strada;
 - b) limitare la circolazione fuoristrada nel periodo dal 1 luglio al 30 settembre, avuto riguardo alla vocazione turistica della zona.

ART. 13

(Caratteristiche dei veicoli ammessi alla circolazione a fondo naturale)

1. I veicoli ammessi alla circolazione a fondo naturale devono rispondere a tutti i requisiti previsti dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per la circolazione su ogni tipo di strada esclusi i veicoli di cui all'art. 14 ed i veicoli così definiti impiegati nelle zone delle competizioni e/o entro gli impianti fissi.
2. In ogni caso per i veicoli ammessi alla circolazione ai sensi del comma 1, la rumorosità dello scarico non potrà superare i limiti di omologazione del veicolo ed i pneumatici dovranno essere omologati per la circolazione stradale.

ART. 14

(Titolare impianti fissi)

1. E' definito impianto fisso quell'area fuori strada che è permanentemente adibita alla circolazione in circuito per motivi sportivi e ricreativi di veicoli motorizzati.
2. La circolazione motorizzata negli impianti fissi è libera.

ART. 15

(Condizioni)

1. Gli impianti fissi di nuova realizzazione non potranno essere localizzati all'interno dei centri abitati e nelle aree protette come definite dall'art. 5.
2. Gli impianti fissi non possono pregiudicare l'assetto idrogeologico del territori in cui sono localizzati e non possono avere emissioni, anche acustiche, intollerabili, avuto riguardo alla destinazione, preesistente alla realizzazione degli impianti fissi stessi, dei fondi ad essi confinanti ed al diritto alla salute degli abitanti sugli stessi.

ART. 16

(Autorizzazioni)

1. Gli impianti fissi di nuova realizzazione dotati di infrastrutture murarie sono soggetti da parte del Comune territorialmente competente a concessione edilizia per la loro realizzazione nonché ad autorizzazione per l'esercizio dell'impianto stesso.
2. Gli impianti fissi di nuova realizzazione non dotati di infrastrutture murarie sono soggetti a semplice autorizzazione all'esercizio da parte del Comune territorialmente competente.

3. I Comuni valutati i requisiti di cui al precedente art. 15 rilasciano l'autorizzazione all'esercizio dell'impianto fisso previo acquisizione per gli impianti di nuova realizzazione del parere consultivo del servizio difesa suolo della Regione Lombardia, sentiti i proprietari dei fondi confinanti con l'impianto fisso, ed in ogni caso previa omologazione da parte delle competenti federazioni sportive del CONI.
4. I Comuni rilasciano l'autorizzazione alla gestione dell'impianto fisso previa stipula di apposita convenzione con la quale il gestore si impegna ad adottare le misure idonee a garantire la sicurezza degli impianti, nonché tutte le cautele tecniche necessarie ad evitare che le piste formate dal transito di veicoli compromettano la stabilità idrogeologica dei terreni.

ART. 17
(Segnaletica)

1. Gli enti territorialmente competenti provvedono, entro 30 gg dalla loro individuazione, all'apposizione di idonea segnaletica verticale ovvero a mezzo di appositi segnavia orizzontali per meglio indicare lo sviluppo degli itinerari e l'ampiezza delle aree in cui è ammessa la circolazione fuoristrada.
2. Le federazioni sportive e le associazioni competenti per le specialità sportive o loro affiliati sono autorizzati ad apporre la segnaletica e/o i segnavia di cui al precedente comma.

ART.18
(Manifestazioni e gare)

1. Fatto salvo il rispetto di quanto prescritto dall'art. 9 del d.lgs 30 aprile 1992, n. 285 dalle autorizzazioni di pubblica sicurezza previste dalle vigenti norme per ciò che concerne l'autorizzazione di gare comportanti la circolazione di veicoli motorizzati su strade a fondo naturale, o sulle aree private nei limiti del comma 6 dell'art. 10 e l'osservanza degli eventuali limiti alla circolazione dei veicoli motorizzati sulle strade a fondo naturale imposti dagli enti territorialmente competenti, gli stessi enti possono autorizzare lo svolgimento di gare o manifestazioni sui percorsi fuoristrada o sulle aree fuoristrada individuate ai sensi della presente legge per la pratica di attività turistiche, sportive o ricreative.
2. Gli enti territorialmente competenti possono autorizzare, acquisito il parere consultivo dei servizi per la difesa del suolo e dell'ambiente della Provincia e del competente Ispettorato dipartimentale delle Foreste non più di due volte l'anno per un periodo non superiore a sei giorni per volta, anche in deroga ad eventuali divieti o limitazioni della circolazione di veicoli a motore, previa imposizione all'organizzazione di un deposito cauzionale di veicoli a motore, previa imposizione all'organizzazione di un deposito cauzionale per il ripristino, gare o manifestazioni anche su aree o percorsi non compresi tra quelli individuati ai sensi dell'art. 10, fatte salve in modo inderogabile le aree di cui al precedente art. 5.
3. Gli enti territorialmente competenti possono autorizzare, acquisito il parere consultivo dei servizi per la difesa del suolo e dell'ambiente della Provincia e del competente ispettorato delle foreste non più di due volte l'anno per un periodo non superiore a sei giorni, anche in deroga alle limitazioni di cui al precedente art. 12, previa eventuale imposizione all'organizzazione di un deposito cauzionale per il ripristino, gare o manifestazioni su strade a fondo naturale o su aree o percorsi fuoristrada altrimenti soggiacenti alle limitazioni dell'art. 12 della presente legge.

ART.19
(Garanzie)

1. L'autorizzazione di cui all'art. 18 è subordinata alla stipula da parte dei promotori della gara o della manifestazione di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile come previsto dall'art.3 della legge 24 dicembre 1969 n. 990 e successive modificazioni ed integrazioni.
2. Il contratto di assicurazione di cui al comma 1, dovrà altresì coprire responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per danni comunque causati al territorio della circolazione di veicoli motorizzati connessa alla gara o alla manifestazione. I limiti di garanzia sono quelli previsti dalla vigenti norme.

ART. 20
(Vigilanza)

1. Sono incaricati di vigilare sull'osservanza della presente legge gli organi di pubblica sicurezza, di polizia stradale, di polizia forestale, di polizia locale ed i sindaci dei Comuni.
2. Le funzioni relative all'applicazione delle sanzioni amministrative previste dall'art. 21 sono attribuite alle Province.

ART. 21
(Sanzioni amministrative)

1. Per le violazioni delle disposizioni di cui alla presente legge si applicano le seguenti sanzioni:
 - a) da lire 300.000 a lire 1.000.000 in caso di circolazione fuoristrada.
 - b) da lire 5.000.000 a lire 23.000.000 in caso di costruzione di impianti fissi per sport da esercitarsi con tali mezzi e di allestimento a qualsiasi titolo di tracciati o percorsi per gare da disputare con i mezzi predetti.
 - c) da lire 300.000 a lire 1.000.000 in caso di danneggiamento di tabelle e di sbarre debitamente esposte.
2. La sanzione di cui alla lett. a) del comma 1 che sostituisce quelle previste per analogia infrazione delle singole leggi istitutive delle aree destinate a parco ovvero di interesse naturalistico-ambientale si applica nella misura doppia nel minimo e nel massimo in dette aree.
3. Nel caso in cui il trasgressore non ottemperi alla formale intimazione di fermarsi o abbia asportato od occultato la targa del mezzo motorizzato è prevista una sanzione aggiuntiva di lire 1.000.000.

ART. 22
(Applicazione delle sanzioni amministrative)

1. Le funzioni relative all'applicazione delle sanzioni amministrative di cui all'art. 19 sono attribuite alle Province.

ART. 23
(Norma transitoria)

1. La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Lombardia.