

**CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA**  
**XV LEGISLATURA**

**PROPOSTA DI LEGGE N. 333**

presentata dai Consiglieri regionali  
PISCEDDA - COCCO Pietro - DERIU - DEMONTIS - LOTTO - TENDAS - FORMA - COMANDINI

l'8 giugno 2016

*Disciplina delle 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, attente al carattere locale della rete.

L'associazionismo dell'escursionismo (CAI Sardegna ed altre associazioni locali) e della ciclabilità (FIAB ed altre associazioni locali) riveste 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 partenariale 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 legislazione regionale del Piemonte.

La legge regionale 18 febbraio 2010, n. 12 (Recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico del Piemonte), è 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'Agenzia regionale "Forestas", 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 1.000 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 legge regionale n. 12 del 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 alla rete e alla viabilità ciclistica, sono state attentamente esaminate le normative già approvate alla scala regionale, ed in particolare quelle delle Regioni Puglia, Lombardia, Trentino, Veneto, ecc., 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 n. 366 del 1998).

Il contestuale esame della proposta di legge n. 507 presentata al Consiglio regionale della Sardegna in chiusura della XIV Legislatura (12 aprile 2013) dai Consiglieri Lotto, Diana Giampaolo, Cocco Pietro, 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 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 (articolo 18) il Piano di gestione della rete regionale degli itinerari ciclabili della Sardegna (PRIC), che si completa e si integra con un percorso mirato alla necessaria, progressiva messa in sicurezza della intera rete stradale (articolo 19): a tal fine si propone l'adeguamento della normativa nazionale vigente (legge n. 366 del 1998), 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 stradale di servizio-strade rurale appositamente riattate, da dedicarsi alla mobilità ciclistica ed al transito pedonale".

L'articolo 20 della proposta di legge è dedicato al trasporto combinato di passeggeri e biciclette, sia sui treni che sui bus, mentre la questione della mobilità urbana è sviluppata all'articolo 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 dicembre 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 misure a sostegno della mobilità ciclistica (articolo 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.

Dalla 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 (articolo 24) del car sharing, dei servizi di pedibus e bicibus (articolo 25) dei servizi di mobile ticketing nel trasporto pubblico (articolo 26), la diffusione della figura del Mobility manager (articolo 27), ed il connesso piano degli spostamenti casa-lavoro (articolo 28), mentre per quanto attiene all'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 (articolo 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 (articolo 22).

L'assistenza ai comuni nella realizzazione delle attività previste dai piani urbani della mobilità sostenibile avviene tramite una specifica struttura, denominata Centrale della mobilità (articolo 29) che prevede e attiva campagne di promozione e informazione sui servizi di trasporto pubblico e sulla ciclabilità.

Con riferimento alla legge n. 366 del 1998, che è peraltro da intendersi integralmente recepita, viene assunto l'indirizzo relativo all'educazione stradale nelle scuole (articolo 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 per cento delle risorse provenienti dalle multe automobilistiche, stabilendo l'entità dell'importo sulla base della media degli introiti effettivamente giunti alle casse comunali nei tre anni precedenti (articolo 31, comma 3) da dedicarsi al settore.

\*\*\*\*\*

## TESTO DEL PROPONENTE

### Capo I

#### Finalità e principi generali

#### Art. 1

#### Oggetto e finalità

1. La Regione autonoma della Sardegna disciplina e promuove la tutela e la valorizzazione del suo territorio, delle aree urbane, delle aree naturali e rurali della Sardegna, nonché l'attivazione, il mantenimento e lo sviluppo di un qualificato turismo sostenibile, attraverso il censimento, la conservazione, il recupero e la valorizzazione del patrimonio escursionistico e della rete ciclabile regionale, favorendone la corretta fruizione, la conoscenza e la salvaguardia delle specificità naturali e culturali presenti, anche al fine di contrastarne lo spopolamento ed il degrado.

2. Sono istituite la Rete escursionistica della Sardegna (RES) e la Rete degli itinerari ciclabili della Sardegna (RICS), interconnesse con i centri abitati e con le analoghe reti escursionistiche e ciclabili degli itinerari italiani ed europei.

3. La Regione sostiene la migliore fruizione degli attrattori naturali, culturali e paesaggistici presenti sul territorio e nelle aree urbane, assumendo politiche dirette a rafforzare, sviluppare, promuovere la pedonalità, il trekking, i cammini, la mobilità ciclistica, l'utilizzo del trasporto pubblico e gli stili di vita attivi e salutari. A tal fine attiva, d'intesa con gli enti locali, un programma di interventi a favore della mobilità sostenibile (pedonale e ciclabile).

## Art. 2

### Obiettivi specifici

1. Nel perseguire le finalità di cui all'articolo 1 la Regione:

a) approva la RES, riconoscendo e classificando (con il contributo degli operatori e delle associazioni del turismo sportivo e dell'associazionismo) la Rete degli itinerari escursionistici, del trekking, dei cammini, del mountainbiking, nonché le strutture varie e di servizio che costituiscono il patrimonio escursionistico della Sardegna;

b) approva la RICS, riconoscendo e classificando (con il contributo degli operatori e delle associazioni del turismo sportivo e dell'associazionismo) la Rete degli itinerari ciclabili della Sardegna, integrata alla RES, al sistema della ciclabilità urbana, alle altre reti trasportistiche;

c) approva un Piano di gestione della rete escursionistica (pgRES) che privilegi la fruizione delle aree forestali, dei parchi naturali, dei siti di interesse comunitario, delle zone di protezione speciale, dei compendi lagunari, dei siti di interesse storico, artistico, archeologico e minerario;

d) approva un Piano di gestione della RICS (pgRICS) avviando un programma di messa in sicurezza dell'intera rete viaria ed individuando in particolare le dorsali nord-sud e le trasversali est-ovest a nord e sud dell'Isola, in modo da favorire la connessione

dell'intera Isola attraverso il collegamento ciclabile dei porti e degli aeroporti sardi;

e) promuove l'inserimento della RICS nell'ambito della rete Bicalta ed Eurovelo che interessa tutto il territorio nazionale ed europeo e promuove l'inserimento della RES nell'ambito della rete dei cammini nazionali ed europei;

f) programma e pianifica gli interventi di conservazione e valorizzazione del patrimonio escursionistico dell'intero territorio regionale, assicurando il supporto degli assessorati impegnati nelle politiche di valorizzazione e promozione del territorio, dell'Agenzia regionale "Forestas", degli enti parco, degli enti locali, degli altri organismi territorialmente competenti, coinvolgendo gli operatori e le associazioni del turismo sostenibile, del trekking, del cicloturismo, del turismo culturale e dell'ambiente;

g) attiva un sistema informativo contenente il Catasto della rete escursionistica della Sardegna (CRES) e il Catasto della rete degli itinerari ciclabili della Sardegna (CRICS) riconoscendo e classificando le infrastrutture viarie e di servizio che costituiscono il patrimonio escursionistico e cicloturistico della Sardegna, rilevandone ed aggiornandone periodicamente lo stato e la consistenza, catalogandone i soggetti gestori ed il sistema locale di gestione, al fine di garantirne un'adeguata fruizione in sicurezza ed un coordinamento degli interventi;

h) adotta le opportune iniziative (anche sul web, ricorrendo ai principi dell'open data e dei contenuti a licenza aperta) per favorire la libera circolazione e la massima divulgazione delle informazioni geografiche e turistiche;

i) favorisce la realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali che utilizzino tecniche a basso impatto ambientale e che garantiscano, ove possibile, la continuità ed il completamento funzionale della RES e della RICS;

j) promuove e coordina l'attività di recupero e manutenzione del patrimonio escursionistico e cicloturistico regionale favorendo l'azione delle diverse forme associative e degli operatori per la sua valorizzazione e fruizione;

k) contribuisce al miglioramento delle condizioni socio-economiche del territorio, favorendo le iniziative imprenditoriali legate alla fruizione turistica sostenibile degli attrattori naturali, culturali e paesaggistici.

2. Nel perseguire le finalità di cui all'articolo 1, comma 3, la Giunta regionale, inoltre:

a) promuove l'adozione di piani comunali ed intercomunali per la mobilità urbana e metropolitana sostenibile, ciclabile e pedonale, mirati prioritariamente all'estensione dei percorsi ciclabili protetti ed alla messa in rete dei percorsi ciclo-pedonali esistenti, alla velocizzazione del

trasporto pubblico, alla realizzazione di ciclostazioni, di punti di bike sharing, car sharing, custodia/noleggio cicli, la cui adozione è vincolante per l'accesso ai finanziamenti pubblici sulla mobilità e i trasporti;

b) favorisce i servizi di trasporto intermodale, anche impegnando a tal fine le aziende del trasporto pubblico, perché mettano in esercizio idonee misure funzionali ed strumentali dedicate a favorire l'intermodalità ciclistica (bici+bus, bici+treno);

c) effettua un'indagine mirata sulle cause di incidentalità relative alla mobilità pedonale e ciclistica individuando azioni e interventi finalizzati alla tutela delle utenze deboli, prevedendo, ove necessario, la realizzazione di corsie ciclabili e ciclopedonali nell'ambito delle carreggiate stradali o in prossimità dell'asse viario;

d) promuove, nelle aree urbane e metropolitane, politiche di mobility management mirate alla riduzione dell'utilizzo dei veicoli privati negli spostamenti casa-lavoro e viceversa;

e) attiva campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte alla popolazione per promuovere l'uso di modalità sostenibile ed attiva (trasporto pubblico collettivo ed individuale, ciclabilità e pedonalità) in sostituzione dell'auto privata, anche attraverso la costituzione di centrali della mobilità sostenibile che informano, comunicano e promuovono costantemente la mobilità sostenibile.

## Capo II

### Rete escursionistica della Sardegna (RES)

#### Art. 3

#### Definizioni

1. Ai fini della presente legge si utilizzano le definizioni di cui all'[allegato A](#).

2. La Rete escursionistica della Sardegna (RES) è composta dagli itinerari di media e lunga percorrenza ove già si sviluppano, su scala regionale o locale, attività di trekking, cammini, traversate della Sardegna, eventi di escursioni culturali, ciclo-escursionismo e mountain biking, ippovie, utilizzando a tal fine tratturi, sentieri, piste forestali, strade vicinali, percorsi ciclabili, e viabilità minore a basso traffico veicolare destinati alla pubblica fruizione rurale-turistica-escursionistica.

3. Fanno parte della RES anche le pertinenze del sentiero e le diverse tipologie di strutture, presidi ed aree afferenti ai sentieri accatastati (di cui all'[allegato A](#) - "Definizioni").

4. La RES è progressivamente dotata di specifica

segnaletica, orizzontale e verticale, uniformata secondo i criteri indicati e definiti dal Club Alpino Italiano (CAI) a livello nazionale, inserita nel catasto di cui all'articolo 8.

5. I percorsi della RES sono progressivamente adeguati, segnalati e mantenuti.

6. Al solo fine di garantire la continuità, i percorsi possono insistere per alcuni tratti anche su tipologie di strade diverse dalle tipologie previste per la RES e la RICS.

7. La RES è costruita progressivamente, secondo una strategia delineata a livello regionale dal tavolo tecnico, attraverso una ricognizione prodotta dalle consulte territoriali (di cui all'articolo 11) con il supporto del CAI, delle associazioni ambientaliste, escursionistiche e cicloturistiche, degli operatori turistici, dell'Agenzia regionale "Forestas", verificando in particolare l'opportunità di includervi:

- a) sentieri escursionistici e percorsi ciclabili ad elevata valenza paesaggistica-naturalistica;
- b) aree di sedime delle ferrovie dismesse, ed i relativi caseggiati;
- c) aree di sedime delle ferrovie minerarie e, ove possibile, quella delle "decauilles";
- d) antichi percorsi minerari, della transumanza, dei carbonai, e più in generale dei sentieri della memoria;
- e) argini dei fiumi, dei torrenti, delle lagune, i percorsi circumlacuali, tracciati e strade di servizio per canali e acquedotti od altre infrastrutture, nei limiti imposti dal principio di sicurezza del percorso ed operatività degli impianti;
- f) strade vicinali e reliquati stradali in disuso;
- g) collegamenti ai centri abitati e attraversamenti interni, con la relativa segnaletica.

#### Art. 4

##### Principi e strategie di gestione della rete escursionistica

1. La gestione, così come la pianificazione della RES, è coordinata a livello regionale per consentire l'individuazione delle direttrici di collegamento su scala vasta.

2. Gli enti locali, sentite le consulte territoriali di cui all'articolo 11, concorrono all'individuazione di progetti di infrastrutturazione, manutenzione e promozione della RES e della RICS principalmente rivolti a:

- a) promuovere e valorizzare le specificità locali ed i beni ambientali presenti nel territorio, anche attraverso apposita segnaletica, guide tematiche, applicativi di servizio per la telefonia mobile;
- b) definire un piano di interconnessione tra i

territori, al fine di consentire una pianificazione più coerente ed omogenea della RES e della RICS;

c) sistematizzare i dati geografici relativi ai percorsi, unificando il conferimento dei dati e favorendo la diffusione dei contenuti descrittivi, fotografici e cartografici, anche attraverso un sistema informativo regionale accessibile per gli operatori e per gli escursionisti, fruibile attraverso i canali web istituzionali della Regione autonoma della Sardegna, costruito in modo di favorire la libera circolazione delle informazioni geografiche sui sentieri e sulla rete sentieristica;

d) migliorare e aumentare la fruizione delle foreste e del patrimonio naturale da parte di quei soggetti che praticano od operano nel settore del turismo ambientale sostenibile anche favorendo il recupero e l'uso delle infrastrutture e degli immobili esistenti;

e) sviluppare la cooperazione tra enti locali, Agenzia regionale "Forestas", associazioni ed operatori del settore, per la gestione integrata e multifunzionale del beni paesaggistico-storico-archeologico, anche sviluppando la capacità progettuale necessaria alla partecipazione a bandi di finanziamento anche europei.

3. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale approva il Piano di gestione della RES (pgRES) nel quale si individuano i soggetti incaricati di attuare e coordinare gli interventi di promozione e gestione della RES anche attraverso l'implementazione di un opportuno Sistema informativo regionale e catasto della sentieristica, favorendo integrazioni tra possibili fruizioni di percorsi interconnessi nella RES (escursionismo, ciclabilità, ippica, e mobilità dolce) nel rispetto della peculiarità d'uso di ogni percorso.

4. Ciascuna delle azioni previste dai commi 1, 2 e 3 prevede l'acquisizione di dati e cartografia in formato digitale secondo uno standard definito nei regolamenti attuativi, in coerenza con i principi di pianificazione di cui agli articoli 5 e 6.

5. La realizzazione di interventi nella RES è sempre ispirata e finalizzata alla tutela dell'ambiente ed alla promozione della multifunzionalità delle aziende agricole e turistico-ricettive, dei beni di interesse archeologico, paesaggistico, naturalistico, ambientale, ed in particolare delle aree che costituiscono la Rete ecologica regionale, inclusi i siti della Rete Natura 2000 e le foreste demaniali dell'Isola.

6. Un piano di manutenzione pluriennale identifica risorse e soggetto attuatore.

7. La Giunta regionale verifica che tra gli interventi previsti dal pgRES siano ricomprese azioni a tutela dei portatori di handicap, quali sentieri guidati per ipovedenti e percorsi privi di asperità e barriere



architettoniche per persone con handicap motorio, anche al fine di verificarne la percorribilità in sicurezza.

#### Art. 5 Pianificazione

1. La pianificazione è lo strumento di indirizzo e programmazione per individuare gli interventi di recupero e valorizzazione della RES e della RICS.

2. La pianificazione si sviluppa con il contributo delle autonomie locali e degli operatori del settore, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza e differenziazione.

3. La pianificazione è attuata anche tramite un catasto informatizzato della RES, parte del Sistema informativo della sentieristica, come definito nell'articolo 8.

4. La Regione supervisiona e coordina con il supporto del tavolo tecnico di cui all'articolo 12 lo sviluppo della RES e della RICS in tutto il territorio regionale, in costante raccordo con le consulte territoriali. In particolare opera nella gestione della RES:

- a) tramite il proprio ente strumentale, Agenzia regionale "Forestas", che assicura il presidio diretto della stessa RES nei soli territori di competenza;
- b) tramite gli altri soggetti gestori nelle altre aree naturali protette;
- c) tramite i comuni e le consulte territoriali.

5. L'eventuale mutamento della destinazione d'uso dei terreni su cui insistono i percorsi escursionistici inseriti nella RES può essere effettuato, in presenza di condizioni e circostanze di peso almeno pari all'interesse pubblico che li connota, previa acquisizione del parere della consulta territoriale, secondo le modalità di revisione della RES di cui all'articolo 12.

6. Gli strumenti di pianificazione regionale e locale, nonché gli strumenti di pianificazione urbanistici comunali ed intercomunali recepiscono il catasto della RES di cui all'articolo 8.

#### Art. 6 Programma triennale degli interventi sulla RES

1. La programmazione delle attività di promozione e gestione della RES è attuata con deliberazione dalla Giunta regionale tramite un programma triennale di interventi, sviluppato con il supporto del tavolo tecnico, sentite le consulte territoriali, operatori ed associazioni di settore, gli enti parco, l'Agenzia regionale "Forestas", nel rispetto delle

specifiche competenze.

2. Il programma triennale di interventi prevede le azioni necessarie a garantire la fruibilità e la sicurezza dei percorsi escursionistici inseriti nella RES, attraverso un programma di manutenzione ordinaria e straordinaria.

3. Il programma triennale contiene azioni mirate a:

- a) incoraggiare la frequentazione consapevole e responsabile del territorio, sostenendo iniziative e manifestazioni promozionali di sensibilizzazione rivolte alle popolazioni ed all'utenza turistica;
- b) realizzare il sistema informativo ed il catasto di cui all'articolo 8, avviando la realizzazione del catasto dei sentieri attraverso un'attività di censimento del patrimonio storico-escursionistico regionale;
- c) sostenere iniziative didattiche attraverso corsi di formazione, di aggiornamento e stage, realizzate in ambito regionale ed extra-regionale, organizzate dalla Giunta regionale anche col supporto dell'università e del CAI (ai sensi delle leggi nazionali 26 gennaio 1963, n. 91 (Riordinamento del Club Alpino Italiano) e 24 dicembre 1985, n. 776 (Nuove disposizioni sul Club Alpino Italiano)), e delle associazioni, e rivolte prioritariamente ai residenti nei piccoli comuni in particolare ai giovani, per far acquisire livelli crescenti di conoscenze, competenze, abilità ed esperienza nella pratica dell'escursionismo e del cicloturismo;
- d) sostenere attività di educazione ambientale realizzate in ambito scolastico, di ogni ordine e grado, al fine di proporre il territorio come laboratorio dove realizzare concretamente interventi ed esperienze che, attraverso la promozione di attività all'aperto, non si limitino ad interessare i giovani sotto l'aspetto fisico-sportivo, ma si propongano anche di dare impulso a quello formativo, sociale e culturale;
- e) promuovere la realizzazione, la pubblicazione e la divulgazione della cartografia escursionistica di qualità;
- f) favorire la creazione, la pubblicizzazione e il mantenimento della rete di strutture ricettive funzionali all'attività escursionistica;
- g) favorire lo sviluppo dell'attività escursionistica e cicloturistica quale mezzo per realizzare un rapporto equilibrato con l'ambiente e per sostenere uno sviluppo turistico sostenibile;
- h) favorire la fruizione turistica ricreativa sostenibile dei percorsi della RES e promuoverne la conoscenza e l'immagine al fine di creare nuove opportunità socio-economiche per i territori più periferici della Regione, in coerenza con gli obiettivi di conservazione dell'ambiente naturale;
- i) promuovere la fruizione degli attrattori di valenza storica, archeologica e culturale, sottolineando i riferimenti alle emergenze geologiche e quelli all'eredità mineraria e

industriale;

j) coinvolgere le comunità locali in un'offerta integrata di servizi di accoglienza ed animazione che le renda soggetti attivi e principali beneficiari dello sviluppo turistico connesso alla RES, anche fornendo supporto tecnico-logistico e prevedendo iter semplificati per i soggetti di cui all'articolo 5, comma 2;

k) preservare il patrimonio storico culturale dei centri storici e dei borghi rurali quali luoghi privilegiati destinati ad ospitare le strutture ricettive e di servizio della RES;

l) sostenere lo sviluppo della pratica sportiva all'aria aperta quale attività di prevenzione e contrasto delle patologie legate alla sedentarietà ed agli scorretti stili di vita;

m) favorire l'integrazione con la Rete del trasporto pubblico locale, sia su ferro che su gomma, anche attraverso la creazione di nuove connessioni con la rete esistente, favorendo inoltre la conoscenza del patrimonio paesaggistico della Sardegna attraverso la promozione del turismo ferroviario, in particolare sui tracciati del "Trenino verde" della Sardegna;

n) favorire l'intermodalità del trasporto ecologico incentivando la nascita di percorsi turistici integranti la mobilità pedonale, ciclistica e/o ippica, e dei necessari punti di incontro e scambio ad essa funzionali;

o) agevolare la fruizione del bene ambientale da parte dei portatori di handicap, realizzando infrastrutture, quali sentieri guidati per ipovedenti, percorsi privi di asperità e barriere architettoniche per persone con handicap motorio.

4. Per la realizzazione delle attività di cui al comma 3 la Regione prevede nel programma triennale anche contributi ad enti pubblici, organizzazioni di volontariato, associazioni e soggetti privati.

5. Il programma triennale degli interventi sulla RES definisce e individua le opere oggetto di finanziamento con i relativi importi sulla base delle priorità indicate nei piani degli interventi definiti dalle consulte territoriali di cui all'articolo 11.

6. Fatte salve le norme in materia di tutela paesaggistica ed ambientale, l'approvazione del programma triennale degli interventi sulla RES costituisce autorizzazione all'esecuzione degli interventi.

7. Il programma triennale comprende e descrive le azioni di recupero, manutenzione e valorizzazione della RES a livello locale individuando, in particolare, gli interventi di ripristino, miglioramento della percorribilità e manutenzione della segnaletica, da realizzarsi nel triennio, con le rispettive priorità e la stima dei costi.

## Art. 7

### Conferenza annuale dell'escursionismo

1. La Giunta regionale, servendosi del supporto del tavolo tecnico di cui all'articolo 12 e delle consulte territoriali di cui all'articolo 11, organizza annualmente un momento di confronto con gli operatori, gli enti locali, le associazioni e qualunque altro portatore di interesse, condividendo una relazione che descriva:

- a) le attività attuate ai sensi della presente legge;
- b) l'entità ed i beneficiari dei contributi erogati sia in riferimento al piano triennale degli interventi sulla rete regionale sia in riferimento ad altri canali di finanziamento;
- c) i risultati ottenuti con riferimento allo sviluppo del turismo sostenibile ed alle principali statistiche sull'utilizzo e le caratteristiche della RES.

2. La relazione di cui al comma 1 propone un quadro di ulteriori iniziative ed azioni dal quale emerga in quale misura le attività previste dalla legge abbiano contribuito all'obiettivo di recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico, anche con riferimento allo sviluppo del turismo sostenibile.

3. La conferenza discute le problematiche e le priorità per lo sviluppo del settore, costituendo, per gli eventuali approfondimenti, uno o più gruppi di lavoro composti da operatori ed associazioni, che si interfacciano con gli assessorati ed i referenti del tavolo tecnico.

## Art. 8

### Sistema informativo e catasto regionale della RES e della RICS

1. Tutti i dati e documenti previsti in applicazione alla presente legge sono gestiti in modo unitario e centralizzato tramite un sistema informativo territoriale da individuarsi tra gli strumenti già disponibili nei sistemi della Regione, SITR e SIRA. Con propria deliberazione la Giunta regionale, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, individua il sistema di riferimento tra SITR e SIRA e definisce le modalità di specializzazione di tale sistema informativo a supporto delle finalità della presente legge ed il catasto della rete.

2. Nell'ambito del sistema informativo così individuato, è istituito il catasto della RES e della RICS, con il quale sono supportati la numerazione, l'archiviazione, classificazione e pianificazione e manutenzione del sistema di percorsi ed itinerari che costituiscono la RES e la RICS.

3. La catalogazione dei percorsi riporta elementi

utili alla fruizione e manutenzione, evidenziando, fra l'altro, gradi di difficoltà, tipo-logie di percorribilità (pedonale e/o ciclistica e/o ippica) e catalogando i percorsi per lunghezza, dislivello in salita e discesa e tempo di percorrenza. Sono inoltre inserite informazioni generali di tipo storico, naturalistico, ambientale e integrazioni con il database regionale delle strutture recettive. Inoltre è tracciato il soggetto gestore, titolo di proprietà e/o convenzioni con i proprietari, divieti o limitazioni permanenti o temporanei insistenti sul percorso o su parte di esso.

4. Il tavolo tecnico di cui all'articolo 12 propone alla Giunta regionale, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il modello del dato di riferimento per la gestione della RES, ed è competente nel proporre eventuali aggiornamenti o modifiche e revisioni.

5. La struttura e l'organizzazione della base dati costituente il catasto della RES e le modalità di implementazione, aggiornamento e divulgazione sono disciplinate con il regolamento attuativo di cui al capo V.

6. Al fine di garantire la massima efficienza nell'attivazione e gestione del catasto della RES, in coerenza con i criteri indicati e definiti a livello nazionale dal CAI, il compito specifico di attribuzione del numero identificativo di ogni singolo sentiero è affidato al tavolo tecnico, che eventualmente ricorre al supporto, mediante convenzione, del CAI Sardegna.

7. In prima applicazione, il catasto della RES include, con deliberazione della Giunta regionale, prodotta a seguito del parere del tavolo tecnico e delle consulte territoriali, i sentieri che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano già dotati di segnaletica conforme ai criteri indicati e definiti dal CAI a livello nazionale. A tal fine, la Giunta regionale fissa il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge entro il quale le autonomie locali e gli enti gestori dei parchi e delle aree protette fanno pervenire al tavolo tecnico gli elenchi dei sentieri e la relativa documentazione tecnica comprensiva dello stato manutentivo di ogni singolo itinerario. È conservata evidenza di eventuali convenzioni d'uso con i proprietari dei terreni attraversati, indicanti limiti e modalità dell'attraversamento.

8. Il catasto acquisisce le conoscenze storiche del Catasto regio Corpo di Stato maggiore generale (RCSMG - De Candia, 1851) e del Catasto di impianto (1926).

9. Le informazioni presenti nel catasto sono rese agevolmente fruibili agli utenti attraverso lo sviluppo parallelo di mezzi informativi ed

informatici con finalità promozionali e turistiche.

#### Art. 9

##### Livelli della pianificazione e numerazione dei sentieri

1. Per le finalità di cui all'articolo 5 (Pianificazione della RES) e all'articolo 8 (Catasto della RES) il territorio regionale (definito Zona) è articolato in Aree e queste ultime in Settori (definiti come porzioni di territorio con caratteristiche geografiche e morfologiche omogenee). L'individuazione dei settori e la numerazione dei sentieri è effettuata dalla Regione con il supporto del tavolo tecnico nel rispetto degli strumenti di governance del territorio. Il regolamento attuativo di cui al capo V individua, con deliberazione della Giunta regionale, la suddivisione.

2. Nell'ambito territoriale di uno o più settori è individuata la sotto-rete locale, di seguito denominata rete territoriale. La RES pertanto rappresenta la forma ufficiale del patrimonio escursionistico formato dall'insieme delle reti territoriali.

3. La progressiva numerazione è basata sui settori e tiene conto delle direttrici che delineano lo sviluppo della rete secondo assi principali di espansione della RES.

#### Art. 10

##### Dati aperti e portale unico regionale

1. Le informazioni, i dati, la cartografia relativa alla rete di infrastrutture certificate e periodicamente rilevate (turistiche, ricettive, alberghiere, stradali, punti di interesse) sono rese disponibili dalla Regione su internet, consentendo agli utenti di condividere, integrare, utilizzare liberamente la banca di dati, i dati cartografici e le informazioni ivi presenti.

2. Un portale web ufficiale, quale ad esempio SardegnaSentieri.it, è individuato quale strumento per la diffusione dei contenuti, per il rilascio degli stessi con licenze aperte e modalità accessibili (creative commons ed open data) nonché per la gestione dei contenuti attraverso un sistema di redazione diffusa, anche prevedendo l'integrazione con il sistema di gestione della destinazione turistica (Destination management system) della Regione.

3. I dati sono distribuiti con licenza Italian open data (IODL ver. 2.0 e successive modifiche ed integrazioni) al fine di facilitare il riutilizzo delle informazioni pubbliche anche tramite internet.

Ciascuna delle azioni previste nell'ambito dei piani di gestione della RES prevede l'acquisizione di dati e cartografia in formato digitale secondo standard definiti nei regolamenti attuativi di cui al capo V.

4. Unitamente al dato geografico sono evidenziati e diffusi, tramite opportuno metadato associato, la natura e l'origine, la precisione e l'accuratezza, l'aggiornamento ed il livello di validazione/certificazione del dato stesso.

5. Gli strumenti di pianificazione regionale e locale, e gli strumenti di pianificazione urbanistici comunali ed intercomunale recepiscono il catasto della RES di cui all'articolo 8.

#### Art. 11

##### Consulte territoriali per il patrimonio escursionistico

1. Le consulte territoriali per il patrimonio escursionistico, di seguito denominate consulte, si costituiscono, su base comunale o sovra comunale, per iniziativa dei soggetti interessati pubblici o privati ovvero per iniziativa del tavolo tecnico con il supporto dell'Agenzia regionale "Forestas", per operare preferibilmente all'interno dell'ambito territoriale del settore come definito nell'articolo 9.

2. Ciascuna consulta territoriale:

a) è la sede di confronto per l'individuazione dei percorsi escursionistici, delle vie ferrate e dei siti di arrampicata, anche di valenza regionale, da inserire nelle reti locali o nella RES;

b) promuove la verifica dei dati sui sentieri della RES in ambito locale, nonché la sua progressiva estensione anche al fine di proporre al tavolo tecnico un piano di interventi;

c) si raccorda con le sezioni del CAI territorialmente competenti e con gli operatori e le associazioni escursionistiche del territorio.

3. I comuni interessati definiscono autonomamente le regole di funzionamento di ciascuna consulta ed indicano le modalità di designazione dei rispettivi componenti, secondo le indicazioni del regolamento attuativo di cui al capo V.

4. La proposta di inserimento di nuovi percorsi ovvero di nuovi siti nella RES è subordinata al parere favorevole del tavolo tecnico di cui all'articolo 12, tenuto conto della pianificazione in atto.

#### Art. 12

##### Tavolo tecnico per la gestione del catasto

1. Le modalità tecniche di gestione ed

aggiornamento del catasto regionale di cui all'articolo 8 sono definite da un tavolo tecnico nominato dalla Giunta regionale, costituito da tecnici competenti in materia di escursionismo, cicloturismo, di sistemi informativi territoriali, di sistemi web, di pianificazioni territoriale e così composto:

- a) un tecnico del servizio SAVI dell'Assessorato regionale della difesa dell'ambiente, con competenze e conoscenza del Sistema informativo regionale dell'ambiente (SIRA);
- b) un tecnico del servizio Tutela della natura dell'Assessorato regionale della difesa dell'ambiente;
- c) un tecnico esperto di sistemi web e Destination management system (DMS) indicato dall'Assessorato regionale del turismo, artigianato e commercio tra i propri funzionari;
- d) un tecnico individuato tra i funzionari dell'Agenzia regionale "Foresta", con competenze di progettazione e realizzazione dei sentieri e dei sistemi web per la loro gestione;
- e) un referente indicato dal CAI Sardegna;
- f) un referente scelto dalle sezioni regionali della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB);
- g) un referente indicato dalle associazioni ambientaliste riconosciute, indicato autonomamente dalle stesse;
- h) un referente del settore economico del turismo attivo, scelto sentite le guide regionali ambientali escursionistiche e gli altri operatori economici del settore.

2. Il tavolo tecnico è coordinato e presieduto da un componente individuato dal Presidente della Regione per comprovata esperienza nel settore dell'escursionismo e dello sviluppo sostenibile del territorio ed opera anche con il supporto degli altri assessorati competenti in materia di valorizzazione del territorio, ove richiesto.

3. Il tavolo tecnico opera avvalendosi di una segreteria organizzativa individuata presso una delle sedi dell'Agenzia regionale "Foresta". Le sedute del tavolo tecnico sono pubbliche e si svolgono in un locale adeguato ad ospitare i portatori di interessi e gli uditori. Il presidente del tavolo tecnico ha tuttavia facoltà di organizzare sedute non pubbliche sia in occasione di decisioni ed attività particolarmente complesse, sia in preparazione delle sedute pubbliche.

4. Le proposte in discussione, così come ogni altra attività e relazione prodotta dal tavolo tecnico, sono rese pubbliche tramite internet. La pubblicità e la trasparenza del processo decisionale del tavolo tecnico sono poste a garanzia di apertura ed attenzione verso i territori e le istanze rappresentate dalle consulte territoriali. Oltre alle sedute pubbliche di cui al comma 3, almeno una



volta al mese il tavolo tecnico riceve le proposte tecniche e le relazioni su problematiche operative ed organizzative formulate dai portatori di interesse, in incontri da organizzarsi a cura delle consulte territoriali con almeno due componenti del tavolo tecnico. Ad ulteriore supporto e garanzia di questo meccanismo partecipativo, si istituisce sul sito ufficiale della sentieristica regionale di cui all'articolo 10 un forum pubblico dove i portatori di interesse possano inserire proposte e visualizzare quelle in discussione.

5. Il tavolo tecnico supporta la Giunta regionale nella programmazione e valorizzazione della RES. In particolare:

- a) supporta la Giunta regionale nell'elaborazione del piano triennale degli interventi sulla RES;
- b) è la sede di confronto per la gestione operativa del catasto dei sentieri, e per la definizione dei contenuti tecnici e dei criteri per la pianificazione, la gestione e la manutenzione della RES, anche per gli aspetti legati alla fruizione in sicurezza;
- c) mantiene i rapporti con gli enti locali per il coordinamento della gestione ordinaria;
- d) convalida i nuovi sentieri e le modifiche intervenute su quelli esistenti e valida i dati forniti da altre fonti anche favorendo l'aggiornamento e la revisione della RES, annualmente recepiti con deliberazione della Giunta regionale;
- e) definisce le modalità tecniche di realizzazione e di utilizzo della cartografia escursionistica regionale di qualità (sia tradizionale che informatizzata) anche ai fini della produzione di materiale turistico-promozionale adeguato alle necessità delle diverse forme di escursionismo e fruizione del bene ambientale;
- f) predispone e propone alla Giunta regionale l'approvazione del regolamento attuativo di cui al capo V secondo le modalità definite nell'articolo 32 nonché dei necessari aggiornamenti biennali;
- g) fornisce consulenza e documentazione tecnica di validità generale sul tema della gestione e manutenzione della RES in collaborazione con il CAI;
- h) formula alla Regione proposte e pareri su:
  - 1) valorizzazione e promozione della RES anche al fine di incentivare il turismo sostenibile;
  - 2) aggiornamento delle modalità tecniche della base dati del catasto della RES, anche al fine di un opportuno allineamento a livello nazionale;
  - 3) normativa relativa alla RES e suo aggiornamento;
  - 4) formazione degli operatori pubblici e privati per gli ambiti disciplinati dalla presente legge, favorendo la formazione ed il coordinamento della rete delle strutture ricettive funzionali all'attività escursionistica.

## Ambito, funzioni e competenze nella gestione della RES

1. La Regione supervisiona la gestione della RES con il supporto del tavolo tecnico di cui all'articolo 12, con la collaborazione dell'Agenzia regionale "Forestas", dei comuni, del CAI Sardegna, degli enti gestori dei parchi e delle aree protette, del volontariato, degli operatori economici e dell'associazionismo di settore, in conformità al principio costituzionale di sussidiarietà e nel rispetto delle prerogative riconosciute al Club Alpino Italiano dalle leggi n. 91 del 1963 n. 776 del 1985, e successive modifiche ed integrazioni.
2. La responsabilità della gestione e manutenzione e segnalazione della percorribilità dell'infrastruttura ricade sul comune territorialmente competente o sullo specifico ente che ne ha la gestione, che può eventualmente avvalersi di convenzioni con operatori locali competenti in coerenza con linee guida dettate dal tavolo tecnico e specificate nel regolamento attuativo di cui al capo V.
3. Ove il comune riscontri condizioni di pericolosità o inadeguatezza, anche per particolari eventi climatici o per l'impossibilità di garantire adeguata manutenzione, segnala tale situazione al tavolo tecnico richiedendo la temporanea esclusione del sentiero della RES.
4. I comuni, col supporto delle consulte territoriali di cui all'articolo 11:
  - a) gestiscono, di concerto con i comuni interessati, la porzione di RES afferente al proprio territorio e presiedono all'ordinaria manutenzione dei percorsi escursionistici, anche attraverso convenzioni e collaborazioni con il CAI Sardegna e con le associazioni del territorio;
  - b) predispongono ed approvano entro il 30 novembre dell'anno precedente un programma di gestione e di manutenzione ordinaria dei percorsi escursionistici ricadenti nel territorio di loro competenza, ivi inclusi quelli interni ad aree naturali protette, e di omogeneizzazione della segnaletica, individuandone i costi; il programma di manutenzione ordinaria comprende anche i necessari interventi di omogeneizzazione della segnaletica, in coerenza con i criteri stabiliti nel regolamento attuativo di cui al capo V per la manutenzione ordinaria.
5. Per il presidio dei percorsi nel proprio territorio i comuni si avvalgono prioritariamente, tramite convenzioni, delle associazioni di volontariato nel settore ambientale e culturale presenti sul territorio che svolgono attività attinenti agli scopi di cui alla presente legge, fatte salve le prerogative riconosciute al CAI dalla legislazione vigente, e degli operatori agricoli-pastorali operanti sul

territorio a qualsiasi titolo.

6. Quando la manutenzione sia affidata ad agricoltori e pastori operanti sul territorio a qualsiasi titolo, si applicano gli strumenti finanziari previsti dalla programmazione comunitaria e destinati ad aziende agro-pastorali per la manutenzione dei percorsi escursionistici prossimi ai loro territori di pertinenza.

7. I comuni inoltre, anche ricorrendo a collaborazione con l'Agenzia regionale "Forestas", con il CAI o con altri soggetti territorialmente competenti:

a) verificano che la manutenzione dei percorsi sia effettuata nel rispetto di quanto previsto dalla presente legge nonché, a regime, dal regolamento attuativo di cui al capo V;

b) predispongono i nuovi inserimenti e raccolgono informazioni sui percorsi utili all'aggiornamento del catasto ed inviano alla consulta territoriale, al fine dell'inserimento nella RES, le proposte di variazione ed implementazione dei percorsi, corredate della descrizione, della documentazione inerente la proprietà della viabilità interessata;

c) inviano al tavolo tecnico le proposte per la redazione del programma triennale degli interventi straordinari di cui all'articolo 13, acquisito il parere obbligatorio e non vincolante della consulta locale e degli enti gestori dei parchi e delle aree protette;

d) stipulano convenzioni per l'affidamento dell'attività di controllo di cui all'articolo 17.

#### Art. 14

##### Dichiarazione di pubblico interesse

1. I percorsi escursionistici inclusi nella RES sono dichiarati, ai sensi della presente legge, di interesse pubblico in relazione alle funzioni e ai valori sociali, culturali, ambientali, didattici e di tutela del territorio nonché dei valori naturalistici, paesistici e culturali peculiari dell'attività escursionistica. Si applicano le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359 (Espropriazioni per causa di utilità pubblica), e successive modifiche ed integrazioni.

2. Fatto salvo il recepimento iniziale di cui all'articolo 13, comma 6, preventivamente all'inserimento nella RES di tratti di viabilità di uso privato mediante assoggettamento a servitù di passaggio, la Regione propone ai proprietari e ai titolari di diritti reali la stipula di accordi d'uso, ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi), che definiscano le modalità d'uso e le limitazioni connesse alle condizioni del percorso. Nel caso in cui i proprietari e i soggetti titolari di

diritti reali, in relazione al percorso, intendano assumere iniziative imprenditoriali, gli accordi possono prevedere anche forme di supporto tecnico e di snellimento delle procedure di avvio.

3. Gli accordi d'uso di cui al comma 2 possono prevedere norme comportamentali e divieti aggiuntivi rispetto a quelli previsti all'articolo 17 (Divieti) per la generalità della RES.

4. L'accesso e il transito nei tratti di viabilità privata sono altresì consentiti al personale incaricato per lo svolgimento di interventi di manutenzione.

#### Art. 15

##### Vie ferrate e siti di arrampicata

1. Il tavolo tecnico, con il supporto delle consulte territoriali e sentito il parere del Servizio sostenibilità ambientale e sistemi informativi (SAVI) verifica la sostenibilità ambientale dei siti di arrampicata pre-esistenti all'entrata in vigore della presente legge e propone eventuali limitazioni o esclusioni di tali siti e regolamentazioni dell'attività.

2. La progettazione, la realizzazione, la segnaletica e la manutenzione delle vie ferrate e dei siti di arrampicata sono di competenza dei comuni territorialmente interessati, sentita la consulta territoriale ed il tavolo tecnico, nel rispetto delle linee guida dettate dallo stesso tavolo tecnico e recepite dal regolamento attuativo di cui al capo V.

3. Le attività progettate nei siti di arrampicata e delle vie ferrate ricadenti in aree protette sono assoggettate a valutazione di incidenza.

4. In tutto il territorio vie ferrate e siti di arrampicata sono comunque realizzati in coerenza alle prescrizioni previste nel Piano di assetto idrogeologico della Sardegna e alle indicazioni del Piano paesaggistico regionale prevedendo un Piano di regolamentazione delle attività alpinistiche per alcune categorie ed una fascia di rispetto da beni storico-culturali.

5. Nell'esercizio delle competenze previste al comma 2, i comuni si avvalgono dell'apporto professionale di soggetti qualificati e con specifica esperienza.

6. I comuni, nel rispetto degli indirizzi contenuti nel regolamento attuativo di cui al capo V, definiscono, con proprio regolamento, le modalità di fruizione delle vie ferrate e dei siti di arrampicata.

Art. 16  
Segnaletica

1. Per la progressione in sicurezza lungo i percorsi escursionistici inclusi nella RES, è fatto obbligo di apporre apposita segnaletica direzionale unificata di tipo orizzontale e verticale, secondo le specifiche tecniche definite dalla Giunta regionale con il regolamento attuativo di cui al capo V. La progettazione, la posa e la manutenzione della segnaletica sono di competenza dei comuni o degli altri enti gestori competenti, che possono delegarne la realizzazione stipulando apposite convenzioni.
2. I comuni nei cui territori sia presente una via ferrata o un sito di arrampicata provvedono all'installazione ed all'adeguamento della segnaletica, nel rispetto delle indicazioni specifiche stabilite dalla Giunta regionale e verificano periodicamente il buono stato della stessa.
3. La segnaletica riporta la numerazione dei sentieri coerentemente con la classificazione degli stessi attribuita nel catasto di cui all'articolo 8 (Catasto della RES).
4. La segnaletica è conforme agli standard del CAI e prevede una filiera gestionale secondo linee guida indicate nel regolamento attuativo di cui al capo V.
5. Agli estremi e lungo le principali tappe del percorso sono installati pannelli informativi riportanti i dati del sentiero (lunghezza, dislivello, tempi, quote, difficoltà, ecc.) e la descrizione sommaria dell'itinerario e degli attrattori.

Art. 17  
Divieti

1. È fatto divieto a chiunque di alterare o modificare lo stato di fatto dei percorsi escursionistici, delle vie ferrate e dei siti di arrampicata inseriti nella RES, e in particolare di mutare la destinazione d'uso degli spazi, impedire il libero accesso ai percorsi ed ai siti, sovrapporre altre infrastrutture o segnaletica od esercitare qualsiasi altra azione tesa a violare il divieto di cui al presente comma; è altresì vietato praticare sport incompatibili con la sicurezza sulla RES.
2. Ferma restando l'osservanza della vigente normativa statale e regionale in materia di tutela di beni ambientali e naturali e dei regolamenti di fruizione delle aree protette naturali, sulla RES è vietato:
  - a) danneggiare, alterare o impedire il libero accesso ai percorsi inseriti nella RES;
  - b) sovrapporre ad essi altre infrastrutture ad eccezione di brevi tratti che possono insistere anche su altre tipologie di strade o esercitare qualsiasi

altra azione tesa ad ostacolare l'uso escursionistico;

c) danneggiare o asportare la segnaletica ed i cartelli illustrativi, danneggiare i ricoveri, i rifugi escursionistici, le attrezzature delle aree di sosta e gli elementi di arredo in genere;

d) segnalare percorsi escursionistici, lungo i percorsi appartenenti alla RES, in maniera difforme da quanto previsto dalla presente legge; in deroga a tale divieto e con obbligo di rimozione entro dieci giorni dalla fine delle manifestazioni, è consentito apporre segnalazioni provvisorie destinate allo svolgimento di specifiche manifestazioni sportive o del tempo libero autorizzate ai sensi della normativa vigente;

e) praticare sport incompatibili col transito pedonale per motivi di sicurezza, quali il "downhill";

f) ogni interruzione dei percorsi escursionistici, fatti salvi gli interventi di manutenzione e di apposizione della segnaletica previsti dalla presente legge e gli interventi colturali nei boschi;

g) recare disturbo al bestiame ed alla selvaggina, danneggiare colture ed attrezzature e raccogliere qualsiasi tipo di prodotti agricoli;

h) l'accesso, il transito e l'attività dei mezzi motorizzati, salvo deroga temporanea concessa dal comune sul cui territorio ricade il tratto interessato; l'autorizzazione in deroga da parte del comune è ammessa solo ai proprietari od utilizzatori dei terreni, ovvero ad altri soggetti per un tempo limitato, con la precisa indicazione di durata e le necessarie prescrizioni comportamentali che prevedano il ripristino delle condizioni del terreno e dell'ambiente circostante a spese del richiedente ed essere comunque subordinata alla presentazione di idonea cauzione o fidejussione a garanzia di tale ripristino.

3. La violazione del comma 2 comporta l'applicazione delle sanzioni e delle misure previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), nelle misure dallo stesso determinate.

4. Ove, a seguito di interventi progettati dai comuni, emergano esigenze di modifica di destinazione d'uso, ogni variazione è preventivamente comunicata alla consulta territoriale competente ed al tavolo tecnico, ai fini dell'aggiornamento del catasto.

5. I percorsi escursionistici compresi nella RES non possono essere destinati alla pratica del "downhill", né possono rientrare nelle aree destinate a "bike park", salvo specifica autorizzazione concessa dal comune, sentita la consulta territoriale.

6. Il sistema sanzionatorio è definito nell'[allegato B](#); la Giunta regionale definisce ogni ulteriore prescrizione e divieto ritenuti necessari, inserendoli nel regolamento attuativo di cui al capo V o nei sui

aggiornamenti periodici.

### Capo III

#### Ciclabilità e mobilità urbana ed extraurbana

##### Art. 18

#### Piano di gestione della Rete degli itinerari ciclabili della Sardegna

1. La Giunta regionale, con propria deliberazione, redige il Piano di gestione della RICS (pgRICS) come definito dall'articolo 2, tenendo conto delle indicazioni previste nel Piano regionale dei trasporti (PRT) e nel Piano paesaggistico regionale (PPR) nonché della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).

2. A tal fine sono istituite apposite strutture nell'ambito dell'Assessorato regionale dei trasporti e dell'Assessorato regionale dei lavori pubblici (Servizio della mobilità ciclistica) che raccordandosi al tavolo tecnico di cui all'articolo 12 sovrintendano alla programmazione, realizzazione e gestione della RICS, classificando le principali ciclovie, le dorsali nord-sud dell'Isola, in modo da favorirne la connessione ed il collegamento ciclabile dei porti e degli aeroporti sardi, sulla base del progetto di percorribilità ciclistica "Bicitalia" ed in coerenza con le indicazioni della delibera CIPE del 1° febbraio 2001 (Studio di fattibilità per la rete Bicitalia).

3. Inoltre il pgRICS individua le trasversali est-ovest della Sardegna, ed in particolare il sistema ciclabile di interesse regionale e d'area vasta, in relazione allo sviluppo urbanistico (porti, aeroporti, principali centri urbani), alla conformazione territoriale ed alle peculiarità attrattive quali parchi, boschi, laghi, fiumi, lagune, beni di interesse paesistico, culturale, storico, archeologico, minerario.

4. Il pgRICS è approvato dalla Giunta regionale su proposta del servizio della mobilità ciclistica, sentito il tavolo tecnico di cui all'articolo 12; è elaborato mediante forme di partecipazione e concertazione che coinvolgano i cittadini e le associazioni che si occupano di promuovere l'utilizzo della bicicletta. Tale piano è di norma aggiornato ogni tre anni.

5. Sono obiettivi strategici del pgRICS:

a) l'individuazione e la realizzazione degli itinerari di rilevanza nazionale e internazionale "Bicitalia" ed "Eurovelo" e che collegano i principali scali portuali ed aeroportuali, attraversando l'intera Regione ed i centri urbani;

b) l'individuazione e la realizzazione degli itinerari di interesse regionale o territoriale nonché la ricognizione, l'adeguamento ed il completamento della rete dei percorsi ciclabili esistenti, ed in

particolare di quelli utilizzati per eventi ed attività di cicloturismo;

c) la verifica, in correlazione con gli interventi di completamento ed estensione della rete cicloturistica e del mountain biking, delle possibilità di recupero e la riconversione di infrastrutture esistenti quali strade vicinali o reliquati stradali in disuso, tratte ferroviarie dismesse, argini e percorsi fluviali, tracciati e strade di servizio per acquedotti ed elettrodotti, valorizzandole quali percorsi ciclabili e ciclopedonali; l'utilizzo di tali infrastrutture è concordato mediante intese con gli enti proprietari, anche al fine di conseguire il recupero e la riconversione di edifici quali stazioni, case cantoniere o altre strutture che, insistenti sulla tratta, possono essere destinate a strutture ricettive e di assistenza e/o di ristoro per l'ospitalità di ciclisti ed escursionisti anche in deroga agli strumenti urbanistici vigenti;

d) la connessione della RICS sia con gli itinerari escursionistici e di mountain biking sia con il sistema della mobilità collettiva, in un'ottica di inter-modalità sia urbana che extraurbana, anche attraverso la realizzazione di "ciclostazioni" e punti di custodia-noleggio cicli nei punti di maggiore domanda;

e) l'attivazione di una strategia di messa in sicurezza della rete stradale, specificamente dedicata alla mobilità pedonale e ciclistica, mediante la ricognizione delle cause di incidentalità e insicurezza della rete stradale e tramite il coinvolgimento degli enti e dei soggetti proprietari di strade urbane ed extraurbane, secondo gli indirizzi di cui all'articolo 19.

#### Art. 19

##### Progressiva messa in sicurezza della rete stradale

1. Anche ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 366 del 1998, gli enti proprietari di strade urbane ed extraurbane, nel momento in cui intervengano sulla rete viaria della Sardegna, sia con la realizzazione di nuove strade, sia con interventi di manutenzione straordinaria della viabilità esistente, realizzano percorsi ciclabili adiacenti alla sede stradale, atti a consentire la continuità degli itinerari ciclistici e ciclopedonali.

2. In coerenza con le indicazioni della normativa citata, e successive modifiche e integrazioni, la realizzazione della pista ciclabile in adiacenza può essere derogata laddove sussistano comprovati problemi di sicurezza espressamente indicati, e motivati nella relazione tecnica allegata al progetto; in tal caso la continuità e la sicurezza del percorso ciclabile sono comunque garantite,



individuando nelle prossimità dell'asse viario (preferibilmente entro la fascia dei 300 metri) stradelli di servizio - strade rurali da dedicare alla mobilità "lenta".

3. Nell'ambito della RICS sono in particolare individuate, quali azioni prioritarie, quelle situazioni di "effetto barriera" ove il grande asse viario urbano/extraurbano è difficilmente attraversabile, costringendo pedoni e ciclisti effettuare attraversamenti in condizioni di pericolo.

4. Gli organismi incaricati della verifica dei progetti stradali (Comitato tecnico regionale, SAVI - Servizio valutazione di impatto ambientale) d'intesa con l'istituendo servizio regionale della mobilità ciclistica, verificano il rispetto della presente norma.

#### Art. 20

##### Misure a favore del trasporto combinato di passeggeri e biciclette

1. Le biciclette possono comunque essere trasportate sulle vetture del trasporto pubblico locale, salvo condizioni di effettivo affollamento dei mezzi di trasporto.

2. La Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico e collettivo locale e regionale e delle relative infrastrutture, allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e biciclette anche con interventi strutturali ed infrastrutturali finalizzati ad accrescere la capacità di trasporto dei cicli, individuando vetture, spazi e/o carrelli da dedicarsi al trasporto delle biciclette, ed eliminando ostacoli e barriere all'accessibilità ed alla fruizione del servizio di trasporto intermodale, verificando inoltre la possibilità di realizzare, presso le principali fermate, punti di custodia e/o noleggio bici, anche utilizzando a tal fine i locali di stazione, o appositi "box".

3. Nelle vetture adibite a trasporto pubblico locale possono inoltre essere trasportate biciclette pieghevoli nei giorni feriali e festivi senza limiti di orario e di numero, purché di dimensioni massime non superiori ai limiti definiti dalla normativa nazionale vigente.

#### Art. 21

##### Piani comunali e intercomunali per la mobilità urbana sostenibile, pedonale, pendolare e ciclabile

1. I comuni e le unioni di comuni, anche in forma associata, con popolazione fino a 10.000 abitanti, redigono e approvano i piani comunali/intercomunali per la mobilità sostenibile,

pedonale e ciclabile, in coerenza con le indicazioni e gli indirizzi presenti nel Piano regionale dei trasporti, nel Piano regionale degli itinerari ciclabili e nel Piano di gestione della RES, ove vigenti.

2. I piani comunali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri, il dimensionamento e i risultati attesi in termini di miglioramento delle condizioni di sostenibilità degli interventi necessari a livello comunale per la realizzazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità pedonale e ciclistica finalizzata al soddisfacimento della mobilità urbana (pendolare e per altri motivi).

3. La rete della mobilità ciclabile locale si integra con la rete regionale istituita nel pgRICS, prevedendo la connessione dei luoghi di interesse economico, sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica quali le sedi scolastiche ed universitarie, gli uffici e i servizi pubblici, i centri commerciali e i nodi e le reti della mobilità pubblica collettiva ed individuale, i nodi del trasporto pubblico, individuando altresì i modi più opportuni per l'integrazione con la rete escursionistica della Sardegna.

4. In particolare i piani avviano e sostengono politiche di traffic calming anche mediante l'istituzione delle "Zone 30" (aree in cui la velocità consentita in ambito urbano è ridotta a 30 km/h) finalizzate a indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti.

5. I Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) verificano e accolgono le segnalazioni delle associazioni dell'utenza ciclistica, pedonale e dei portatori di handicap riguardo alla presenza di barriere architettoniche/punti di pericolosità delle sedi viarie, che impediscano la continuità e la sicurezza delle persone con handicap motorio e della intera mobilità ciclopedonale. Verificano inoltre la possibilità di realizzare, in particolare negli itinerari e negli spazi pedonali, percorsi dedicati agli ipovedenti.

6. Il PUMS verifica la possibilità di recupero e riconversione di infrastrutture esistenti quali tratte ferroviarie dismesse, strade vicinali o reliquati stradali in disuso, argini e percorsi fluviali, tracciati e strade di servizio per acquedotti ed elettrodotti, proponendone la valorizzazione quali percorsi ciclabili e ciclopedonali. L'utilizzo di tali infrastrutture è concordato mediante intese con gli enti proprietari, anche al fine di conseguire il recupero e la riconversione di edifici quali stazioni, case cantoniere o altre strutture che, insistenti sulla tratta, possono essere destinate a strutture ricettive e di assistenza e/o di ristoro per l'ospitalità di

ciclisti ed escursionisti anche in deroga agli strumenti urbanistici vigenti.

7. Nei comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti i piani di cui al comma 1 coincidono con i PUMS e sono da essi sostituiti.

8. I PUMS comprendono, oltre a quanto previsto ai commi 1 e 2, l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture stradali e per la velocizzazione e la migliore organizzazione del trasporto pubblico, sull'intermodalità e sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie e sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager di cui all'articolo 27, sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, gli interventi per l'intermodalità, la custodia ed il noleggio delle biciclette, l'informazione e il coinvolgimento in particolare delle utenze pendolari, pedonali e ciclistiche.

9. All'interno dei PUMS sono previste idonee misure dedicate all'informazione, alla sensibilizzazione ed alla promozione della mobilità sostenibile con il coinvolgimento e la partecipazione in particolare delle utenze pendolari, pedonali, ciclistiche.

10. L'approvazione dei PUMS da parte dei comuni rappresenta titolo prioritario per l'accesso ai finanziamenti di cui all'articolo 31.

## Art. 22

### Conferenza annuale del cicloturismo e della mobilità ciclabile

1. La Giunta regionale organizza annualmente, anche tramite il supporto delle associazioni ciclistiche e delle consulte territoriali, un momento di confronto con gli operatori, gli enti locali, le associazioni e qualunque altro portatore di interesse, e condivide una relazione che descriva:

- a) le attività attuate ai sensi della presente legge;
- b) l'entità ed i beneficiari dei contributi erogati sia in riferimento al piano triennale degli interventi sulla rete regionale sia in riferimento ad altri canali di finanziamento;
- c) i risultati ottenuti con riferimento allo sviluppo del cicloturismo e della mobilità sostenibile, e le principali statistiche sull'utilizzo e le caratteristiche della RICS.

2. La conferenza discute le problematiche e le priorità per lo sviluppo del settore, 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. 23  
Ulteriori misure a sostegno  
della mobilità ciclistica

1. Negli edifici pubblici o adibiti a pubbliche funzioni e che dispongano di cortili o spazi comuni, l'amministrazione riserva obbligatoriamente, nell'ambito delle ordinarie attività di gestione degli edifici, un'apposita area dedicata al parcheggio ed alla custodia delle biciclette, aperta al pubblico, segnalandone sul proprio sito istituzionale la presenza e l'ubicazione. Nel caso di edifici di nuova costruzione la superficie destinata alla sosta delle biciclette non è inferiore a un ventesimo di quella destinata alle automobili.

2. I comuni, d'intesa con le aziende del trasporto pubblico, prevedono la realizzazione di parcheggi custoditi per biciclette, adeguati nella forma e nel numero, presso le stazioni, le principali fermate delle linee metropolitane e del trasporto pubblico in modo da rendere più facile e sicuro lo scambio bici-treno, bici-metro, bici-bus.

3. I comuni, d'intesa coi soggetti gestori dei parcheggi urbani, individuano spazi da destinare alla custodia ed al noleggio delle biciclette, in modo da favorire l'intermodalità auto-bici, in particolare sulla breve distanza urbana.

4. I comuni inseriscono nei propri regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni da destinare al deposito delle bici, sia all'interno degli edifici residenziali, sia di quelli destinati ad attività terziarie. Possono inoltre prevedersi incentivi (ad esempio aliquote ridotte per l'IMU) per i condomini che abbiano ottemperato alla norma.

5. Al fine di raggiungere le finalità di cui alla presente legge la Regione ed i comuni promuovono ed incentivano la realizzazione di servizi di biciclette a noleggio nei comuni dell'Isola (bike sharing) sia di iniziativa pubblica che privata, mediante i cofinanziamenti previsti dalla presente legge, contenendo inoltre i costi relativi alla occupazione del suolo pubblico.

Capo IV  
Norme per la diffusione di sistemi di mobilità  
alternativi e per la riduzione dell'utilizzo degli  
autoveicoli privati

Art. 24  
Installazione di colonnine elettriche  
per la ricarica dei veicoli

1. Entro il 31 dicembre 2016 i comuni adeguano il proprio strumento urbanistico prevedendo, con

decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati nonché per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, compresi quelli di proprietà delle pubbliche amministrazioni, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli, idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento edilizio. Decorso inutilmente il termine per l'adeguamento dello strumento urbanistico vigente, la Regione esercita il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 9 della legge regionale 12 giugno 2006, n. 9 (Conferimento di funzioni e compiti agli enti locali).

#### Art. 25

##### Misure a sostegno del car sharing e dei servizi di piedibus e bicibus

1. La Regione promuove e incentiva l'istituzione di servizi di car sharing (servizio di noleggio di auto) ed in particolare di quello elettrico (mediante utilizzo di vetture elettriche) e integrato coi sistemi di trasporto pubblico collettivo sia di iniziativa pubblica che privata mediante i cofinanziamenti previsti dalla presente legge.

2. La Regione, al fine di perseguire l'accrescimento, l'autonomia e l'indipendenza dei ragazzi sardi consentendo il diritto di muoversi in sicurezza all'interno di una comunità, nonché ridurre il traffico all'entrata delle scuole, promuovere la conoscenza del territorio e comportamenti salutistici, promuove e incentiva, mediante misure di cofinanziamento, l'istituzione dei servizi di piedibus (servizio di accompagnamento a piedi degli scolari) e di bicibus (servizio di accompagnamento in bicicletta degli scolari).

#### Art. 26

##### Servizio di mobile ticketing nel trasporto pubblico locale

1. La Regione, nell'ambito delle finalità di cui all'articolo 1, promuove la riduzione dell'utilizzo dei veicoli privati e favorisce l'uso dei mezzi pubblici. In quest'ottica, a partire dal 1° gennaio 2017, nelle città con popolazione superiore ai 15.000 abitanti, è istituito sulle linee del trasporto pubblico locale, il servizio di mobile ticketing. Il servizio, realizzato in collaborazione coi gestori di telefonia mobile italiani, consente di acquistare il biglietto

dell'autobus attraverso il credito telefonico inviando un semplice SMS, ad integrazione del normale servizio di vendita dei ticket tradizionali.

#### Art. 27

##### Istituzione della figura del mobility manager

1. Le imprese e gli enti pubblici della Regione con singoli impianti, stabilimenti o sedi presso i quali siano continuativamente assegnati più di 200 prestatori di lavoro, così come definiti dall'articolo 13, oppure che impegnino complessivamente più di 500 prestatori di lavoro negli impianti, stabilimenti o sedi compresi nel territorio di uno stesso comune, nominano un responsabile della mobilità aziendale (in seguito mobility manager). Le imprese e gli enti sono aziende responsabili della emissione del cosiddetto "Piano degli spostamenti casa-lavoro".

2. Il mobility manager ha il compito di organizzare e incentivare forme alternative per gli spostamenti di andata e ritorno dei prestatori di lavoro tra le abitazioni e le sedi dell'attività lavorativa. Al fine di offrire assistenza e opportunità di coordinamento all'attività dei Mobility manager è istituita una struttura di supporto presso l'ufficio tecnico del traffico dei comuni, secondo quanto disposto dall'articolo 3, comma 3, del decreto del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998, e come successivamente dettagliato dall'articolo 1 del decreto del Ministero dell'ambiente 20 dicembre 2000. Tale ufficio è definito Mobility manager di area. Le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 200 dipendenti, sebbene non obbligati, possono anch'essi individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto.

3. La Giunta regionale, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di una migliore funzionalità dell'istituto del mobility manager e sulla base degli indirizzi che sono preliminarmente sottoposti all'approvazione della competente Commissione consiliare, adotta le linee guida in cui sono definite:

- a) le tipologie di rapporti contrattuali per i prestatori di lavoro;
- b) le modalità di predisposizione e gestione del Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) di cui all'articolo 28;
- c) le sanzioni amministrative.

#### Art. 28

##### Piano degli spostamenti casa-lavoro

1. Il mobility manager dell'azienda adotta il PSCL per tutto il personale, dipendente e non

dipendente, inserito nell'organico della propria impresa o in quello di aziende fornitrici, che sia continuativamente assegnato presso le sedi operative della propria azienda. Nel caso di più sedi operative, vi è un piano per ognuna delle sedi.

2. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato. Il piano è predisposto ai sensi delle linee guida di cui all'articolo 27 ed è trasmesso all'assessorato competente del comune o dei comuni nel cui territorio si trovano la sede o le sedi operative dell'azienda entro il 31 dicembre di ogni anno. Entro i successivi sessanta giorni l'assessorato alla mobilità del comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del piano. Il PSCL è aggiornato con un rapporto annuale che contiene la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti ed è presentato all'assessore alla mobilità del comune competente per il territorio nel quale si trova la sede operativa oggetto del PSCL.

#### Art. 29

##### Centrale della mobilità sostenibile

1. Tutti i comuni e le unioni di comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti prevedono all'interno degli interventi del PUMS la costituzione di una Centrale della mobilità sostenibile, che si configura come una struttura fisica interattiva permanente, ad elevata competenza e specializzazione, in cui l'amministrazione pubblica concentra le proprie attività di promozione della mobilità sostenibile (uso del mezzo pubblico, della bicicletta, della pedonalità, della mobilità elettrica, ecc.) in alternativa ai viaggi in auto, e le mette a disposizione dei cittadini d'intesa con le aziende di trasporto.

2. In particolare la centrale della mobilità prevede e attiva:

a) il piano di comunicazione ed informazione sul sistema e sui servizi di trasporto pubblico collettivi ed individuali, sulla ciclabilità e pedonalità attualmente a disposizione;

b) la campagna di sensibilizzazione ed incentivazione all'uso dei modi sostenibili rispetto ai modi veicolari attualmente utilizzati, anche attraverso piani personalizzati di viaggio.

#### Art. 30

##### Educazione stradale nelle scuole

1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico, nonché per incentivare l'uso

della bicicletta, l'Assessorato regionale della pubblica istruzione, beni culturali, informazione, spettacolo e sport, d'intesa con l'Assessorato regionale dei trasporti, l'Assessorato regionale dei lavori pubblici e l'Assessorato regionale della difesa dell'ambiente, con il supporto delle associazioni della pedonalità e dell'utenza ciclistica, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere quale attività integrativa nelle scuole di ogni ordine e grado, relativi alla conoscenza dei principi della sicurezza stradale, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'utilizzo della bicicletta ed alle regole di comportamento.

## Capo V

### Regolamenti attuativi e norme di finanziamento

#### Art. 31

#### Fondi regionali per l'escursionismo e per la mobilità sostenibile

1. Sono istituiti il Fondo regionale per l'escursionismo ed il Fondo regionale per la mobilità sostenibile.
2. Tali fondi costituiscono specifiche unità previsionali di base del bilancio regionale ove confluiscono le risorse finanziarie regionali in materia di trasporto e mobilità sostenibile, nonché per la valorizzazione del patrimonio escursionistico, e quelle eventualmente trasferite dallo Stato alla Regione, quelle derivanti da specifici accordi quadro e di provenienza comunitaria da utilizzare a sostegno delle misure di cofinanziamento dei progetti e delle iniziative che perseguano le finalità proposte nella presente legge.
3. I comuni dedicano alla mobilità ciclabile ed all'escursionismo una somma ricompresa tra il 5 ed il 10 per cento dei proventi delle multe automobilistiche. Lo stanziamento è stabilito annualmente, sulla base della media degli introiti effettivamente giunti alle casse comunali nel corso dei 3 esercizi precedenti.
4. L'approvazione di un PUMS o dei programmi di interventi locali sulla RES di cui all'articolo 13, comma 4, lettera b) da parte dei comuni, od unioni di comuni nel contesto delle consulte territoriali di cui all'articolo 11, rappresenta titolo prioritario per l'accesso ai finanziamenti di cui al presente articolo.

#### Art. 32

#### Regolamento attuativo e suo aggiornamento



1. La Giunta regionale, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, approva il regolamento attuativo, su proposta del tavolo tecnico regionale di cui all'articolo 12.

2. Il regolamento stabilisce tra l'altro:

- a) le caratteristiche tecniche a cui deve essere uniformata la segnaletica della RES, prevedendo anche un termine per l'adeguamento della segnaletica esistente;
- b) i criteri e le prescrizioni per la progettazione e la realizzazione degli itinerari escursionistici rientranti nella RES;
- c) la struttura e le modalità di organizzazione e aggiornamento della base dati del catasto di cui all'articolo 8;
- d) le modalità di catalogazione dei percorsi e le informazioni minime che devono essere riportate;
- e) i criteri generali di manutenzione dei percorsi della RES;
- f) le modalità di designazione e di rinnovo del coordinamento tecnico regionale e delle consulte territoriali;
- g) i requisiti formativi e le competenze tecniche di cui devono essere in possesso coloro che svolgono le attività previste dalla presente legge;
- h) le regole tecniche per la realizzazione di vie ferrate e siti di arrampicata, nonché i criteri per la corretta gestione o la dismissione di quelle esistenti;
- i) il quadro sanzionatorio di cui all'articolo 17 (Divieti e sanzioni).

3. Aggiornamenti o revisioni possono essere disposti dalla Giunta regionale ogni biennio, anche su relazione predisposta dal tavolo tecnico o dalla consulta regionale.

### Art. 33

#### Norma finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, quantificati in euro 1.000.000 annui, si provvede per il triennio 2016-2018 mediante l'utilizzo di quota parte delle risorse in conto della missione 07, programma 01, titolo 1, cap. SC06.0177.

2. In tutti i casi in cui la manutenzione ordinaria o straordinaria sia affidata ad agricoltori e pastori operanti sul territorio a qualsiasi titolo, la Regione si avvale dei necessari strumenti previsti dalla vigente legislazione regionale e, ove si applichi, di quella nazionale, e di quanto previsto dai programmi di sviluppo rurale destinati ad aziende agro-pastorali e agricoltori e pastori per la manutenzione dei percorsi escursionistici prossimi ai loro territori di pertinenza.

\*\*\*\*\*

## Allegato A

### DEFINIZIONI IN MATERIA IN MATERIA DI RETE ESCURSIONISTICA, RETE CICLABILE E MOBILITÀ DOLCE

#### 1. Rete escursionistica

Ai fini della presente legge la Regione adotta le seguenti definizioni:

a) Segnaletica escursionistica: orizzontale o verticale, uniformata allo standard internazionale europeo definito, per l'Italia, dal Club Alpino Italiano; è caratterizzata da segni bianchi e rossi di richiamo dove viene riportato anche il numero distintivo assegnato al sentiero. Le frecce direzionali indicano il percorso nei due sensi, riportano il numero distintivo assegnato e la sigla dell'itinerario, ed eventualmente l'indicazione dell'ente gestore; precisano inoltre le località relative alle mete finali-intermedie-ravvicinate, ed i relativi tempi per raggiungerle (i tempi sono stimati secondo i diagrammi svizzeri utilizzati dal CAI);

b) Patrimonio escursionistico regionale: insieme dei percorsi escursionistici, delle vie ferrate e dei siti di arrampicata, oggetto di interventi di conservazione e valorizzazione;

c) Escursionismo: attività di carattere turistico-ricreativo, sportivo, naturalistico e culturale praticata nel tempo libero e finalizzata alla conoscenza del territorio in generale ed all'esplorazione degli ambienti naturali, senza l'ausilio di mezzi a motore;

d) Sentiero: via stretta a fondo naturale, tracciata fra prati, boschi e rocce, ubicata in pianura, collina o montagna, non classificata nella viabilità ordinaria ed anche non già rilevata cartograficamente, generatasi dal passaggio di uomini o animali, ovvero creata ad arte dall'uomo per la viabilità; il sentiero è dunque un rilevante segno di presenza antropica, visibile e praticabile; il sentiero è una sequenza di punti di osservazione della natura e dei segni dell'uomo, una sequenza di punti belvedere sui quadri naturali del paesaggio. I sentieri si possono inoltre classificare a seconda della tipologia del terreno, come di seguito:

1) Sentiero turistico: itinerario di ambito locale su carrarecce, mulattiere o evidenti sentieri. Si sviluppa nelle immediate vicinanze di paesi, località turistiche, vie di comunicazione e riveste particolare interesse per passeggiate facili di tipo culturale o turistico-ricreativo. Nella scala delle difficoltà escursionistiche CAI è classificato "T - itinerario escursionistico-turistico";

2) Sentiero escursionistico: sentiero privo di difficoltà tecniche che corrisponde in gran parte a mulattiere realizzate per scopi agro-silvo-pastorali, militari o a sentieri di accesso a rifugi o di collegamento fra valli. È il tipo di sentiero maggiormente presente sul territorio e più frequentato e rappresenta il 75 per cento degli itinerari dell'intera rete sentieristica organizzata. È classificato "E - itinerario escursionistico privo di difficoltà tecniche";

3) Sentiero alpinistico: sentiero che si sviluppa in zone impervie con passaggi che richiedono all'escursionista una buona conoscenza della montagna, tecnica di base e un equipaggiamento adeguato. Corrisponde generalmente a un itinerario di traversata nella montagna medio-alta e può presentare dei tratti attrezzati - sentiero attrezzato - con infissi (funi corrimano e brevi scale) che però non snaturano la continuità del percorso. È classificato dal CAI come "EE - itinerario per escursionisti esperti";

4) Sentiero attrezzato: sentiero che presenta brevi tratti attrezzati con infissi, quali funi, corrimano o brevi scale, utili alla sicurezza della progressione, che non snaturano la continuità del percorso;

5) Via ferrata: tratto di percorso alpinistico prevalentemente artificiale, segnalato, che conduce il fruitore su pareti rocciose o su creste, cenge e forre, preventivamente attrezzate con funi, scale, pioli ecc., senza i quali il procedere richiederebbe l'utilizzo di tecniche di arrampicata in cordata. Richiede adeguata preparazione e l'uso di tecnica e attrezzatura alpinistica. Nella scala di difficoltà CAI è classificato "EEA - itinerario per escursionisti esperti provvisti di attrezzatura alpinistica".

Ulteriore possibile connotazione del sentiero in base al "tema"

6) Sentiero storico o della memoria: itinerario escursionistico che ripercorre "antiche vie" con finalità di stimolo alla conoscenza e valorizzazione storica dei luoghi visitati, ovvero strada un tempo importante e oggi non più in uso, con particolare rilevanza per la storia dei luoghi; generalmente non presenta difficoltà tecniche ed è classificato "T" o "E";

7) Sentiero tematico: è un itinerario a tema prevalente (naturalistico - sentiero natura, geologico, artistico, religioso) di chiaro scopo didattico o culturale. Usualmente attrezzato con apposita tabellatura e punti predisposti per l'osservazione, è comunemente adatto anche all'escursionista inesperto e si sviluppa in aree limitate e ben servite (entro parchi o riserve). Generalmente è breve e privo di difficoltà tecniche - dunque classificabile "T" oppure "E";

e) Itinerario: percorso segnalato e realizzato in ambiente naturale, anche antropizzato, per l'utilizzo turistico e

culturale di un determinato territorio; può prevedere la composizione di più sentieri o di tratti di più sentiero; si indicano inoltre le seguenti specifiche sotto-categorie di itinerari:

1) Itinerario di lunga percorrenza: (Sentiero Italia, sentieri europei, itinerari tematici, ecc.) della durata di molti giorni di cammino e della lunghezza di oltre un centinaio di chilometri, in generale agevoli e segnalati, dotati della necessaria ricettività lungo il percorso;

2) Itinerario di media percorrenza: (trekking, alte vie) della durata di più giorni di cammino (di solito 3-7) e della lunghezza da 40 a 100 km, adatti ad escursionisti in genere esperti. Vanno ben segnalati ed attrezzati e supportati da ricettività;

3) Itinerario di breve percorrenza: (sentieri escursionistici, brevi itinerari ad anello) con una durata massima di 1-3 giorni di cammino;

f) Ippovie: itinerari percorribili a cavallo, quasi mai asfaltati, che raggiungono e attraversano aree naturali, parchi, riserve, boschi, superando colline e valli, costeggiando laghi e fiumi, e raggiungendo luoghi di interesse quali aree archeologiche, costruzioni e dimore storiche, borghi. Consentono la pratica del turismo equestre, ma possono essere utilizzati anche per la percorrenza a piedi (trekking) o in mountain bike. Lungo il percorso sono previsti punti/tappa, ossia stazioni di sosta attrezzate, possibilmente distanti tra loro non più di 20-40 km, dove il cavaliere e il cavallo possono trovare assistenza, ristoro e possibilità di pernottare (in foresterie, agriturismo, casolari privati o pubblici rifugi);

g) Viabilità minore: rete di mulattiere, strade militari dismesse, strade minerarie, carrarecce, piste, stradine (di norma classificate come comunali e iscritte negli appositi elenchi) ovvero facenti parte del demanio comunale e identificate nel catasto terreni, ovvero vicinali o interpoderali. Vengono assimilati ai sentieri e sono così specificabili:

1) mulattiera: strada di montagna percorribile da mulo o altre bestie da soma e non da veicoli;

2) carrareccia: strada campestre percorribile da carri a trazione animale, in cui solitamente si riconoscono i solchi tracciati dalle ruote;

3) trattura pastorale: larga pista terrosa e pietrosa, formata per effetto dei periodici spostamenti delle greggi per lo sverno e costituente la loro abituale via di passaggio; ovvero, tracciato percorso tradizionalmente da greggi e armenti sotto la guida e la custodia dei pastori, anche per transumanza, oggi in disuso;

4) piste e strade forestali: strutture viarie costruite in modo che possano essere percorse da mezzi meccanici motorizzati, al servizio delle zone boschive e per le attività antincendio;

h) Pertinenze del sentiero: tutte quelle opere, attrezzature e strutture che sono direttamente correlate al sentiero stesso, come ad esempio: muri di sostegno e di contenimento, passerelle, drenaggi e canalette di sgrondo delle acque meteoriche, gradini, scalinate e gradoni realizzati in materiali naturali reperiti in loco, scale in legno e in metallo, pavimentazione, parapetti, staccionate e funi corrimano, segnaletica orizzontale e verticale uniformata allo standard nazionale CAI, capanne pastorali, caseggiati minerari o forestali o ferroviari, recuperati e adattati a bivacchi fissi e ricoveri provvisori non custoditi, ma utili quale riparo di fortuna;

i) Posti tappa: le strutture ricettive localizzate in prossimità della RES, aperte al pubblico e predisposte per il ricovero, il ristoro e il soccorso alpino;

j) Carta escursionistica di qualità: la carta escursionistica certificata mediante l'apposizione di un marchio di qualità CAI- MQCE (Marchio di qualità per la cartografia escursionistica);

k) Manutenzione ordinaria: rinnovo e/o ripristino della segnaletica ove usurata e/o danneggiata, pulizia, spietramento, spalatura, decespugliamento, mantenimento dell'agibilità mediante il consolidamento statico e il livellamento del calpestio; ogni altro intervento tendente al mantenimento dello stato d'uso del sentiero e delle sue pertinenze;

l) Manutenzione straordinaria: il ripristino della funzione d'uso del sentiero mediante costruzione o ricostruzione del medesimo e/o delle pertinenze, anche attraverso modifiche, da apportarsi esclusivamente nei casi di esigenze di messa in sicurezza, direttamente connesse all'uso dei percorsi; è da intendersi manutenzione straordinaria la prima segnatura del sentiero con segnaletica uniforme secondo criteri CAI indicati;

m) Sito di arrampicata su roccia: attività che prevede la scalata di formazioni rocciose effettuata cercando di ridurre al minimo l'ausilio di mezzi artificiali; si suddivide in:

1) arrampicata sportiva/free-climbing, installazioni fisse (non ammissibili in aree protette);

2) arrampicata tradizionale o classica (installazioni removibili);

3) bouldering (sassismo, senza utilizzo di installazioni fisse);

per questi tipi di attività in appositi regolamenti attuativi verranno previste specifiche prescrizioni, finalizzate alla protezione delle aree di maggior pregio naturalistico;

n) Operatore del turismo attivo: le guide regolarmente iscritte al registro regionale, nelle varie specialità, ambientali, escursionistiche, turistiche, sportive, ecc.; possono essere altresì considerati operatori del turismo attivo i prestatori di servizi all'escursionista per la sicurezza, il soccorso e l'assistenza e per l'ospitalità, il ristoro, i trasporti e la comunicazione.

## 2. Ciclabilità

a) Ciclovie e ciclabilità extraurbana (percorsi ciclabili): si tratta di itinerari ciclabili di medio/lungo raggio, prevalentemente destinati al cicloturismo, ma di interesse anche per le pendolarità (ciclovie locali e periurbane od interurbane), separata dal traffico veicolare, e gestita alla scala locale o regionale. Può avere una segnaletica, far parte della RICS, avere cartografia e/o pubblicazioni di riferimento. La rete di ciclovie prevista dal Piano regionale della ciclabilità prevede il collegamento delle porte principali della Sardegna (porti e aeroporti), i collegamenti longitudinali e trasversali all'interno della Sardegna, e/o collegamenti intercomunali tra le varie città;

b) Le strade per il ciclista: con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

1) Pista ciclabile e/o ciclopedonale: come da Codice della strada (CdS).

2) Corsia ciclabile e/o ciclopedonale: come da CdS.

3) Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato: in questo caso può essere usato il termine Greenway.

4) Sentiero ciclabile e/o Percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette siano ammesse.

5) Strade senza traffico: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/giorno.

6) Strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/giorno senza punte superiori a 50 veicoli/ora.

7) Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30"): strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h.

8) Itinerario ciclopedonale: articolo 2, lettera f bis), CdS.

La successione degli elementi precedenti può essere ulteriormente raggruppata e suddivisa come segue:

1) Ciclovie con massimo grado di protezione (ovvero percorso protetto propriamente detto): percorso costituito da una successione degli elementi precedenti (da 1 a 4) almeno per il 90 per cento;

2) Ciclovie con grado di protezione medio: Percorso costituito da una successione di almeno il 50 per cento degli elementi (da 1 a 4) e il restante con gli elementi 5 e 6;

3) Ciclovie con grado di protezione minimo: Percorso costituito da una successione degli elementi (da 1 a 6 - tollerato un 5 per cento di strade con >500 veicoli/giorno e non ammesse comunque strade con >3.000 veicoli/giorno);

4) Nei contesti urbani le voci 5 e 6 sono di fatto sostituite dai seguenti elementi:

5) Area Pedonale, articolo 3, punto 2, CdS;

6) Zona a traffico limitato, articolo 3, punto 54, CdS;

7) zona residenziale, articolo 3, punto 58, CdS;

8) zona a velocità limitata, articolo 135 regolamento (per 30 km/h o inferiori).

c) Ciclabilità urbana (piste ciclabili): la mobilità ciclistica dovrebbe essere il più possibile libera, e non canalizzata su pochi percorsi protetti; i percorsi protetti sono però al momento indispensabili per attraversare i punti più critici della rete stradale urbana, e possono essere funzionali per dare continuità, sia strutturale che visiva, ai percorsi di lunghezza significativa, anche quando attraversano le "zone 30" (zone con limitazione di velocità a 30 km/h) od ambiti a viabilità residenziale;

d) Rete ciclabile: consente ai ciclisti di percorrere tutte le vie cittadine (come per i pedoni) e deve essere indipendente dai pedoni, tranne su qualche tratto promiscuo di marciapiede, dove non esistano altre soluzioni, e nelle aree pedonali. Nei quartieri residenziali, o nelle zone 30, la ciclabilità è consentita ed è sufficiente la segnaletica verticale ed orizzontale, mentre è necessario un percorso protetto alle biciclette nelle arterie principali cittadine, dove ci sono alti flussi di traffico motorizzato. Lo scopo di tali percorsi protetti è separare il traffico ciclabile da quello motorizzato e da quello pedonale, che hanno velocità diverse, per migliorare la sicurezza stradale e facilitare lo scorrimento dei veicoli;

e) Mobilità ciclistica e pedonale: è garantita, confortevole e facilitata soprattutto per gli utenti deboli e nell'attraversamento della viabilità principale, ad alta intensità di traffico;

f) Percorso protetto: comunque riservato alle biciclette, dove il traffico motorizzato sia escluso. Lo scopo di tali percorsi è separare il traffico ciclabile da quello motorizzato e da quello pedonale, che hanno velocità diverse, per migliorare la sicurezza stradale e facilitare lo scorrimento dei veicoli. Essi, proprio per la maggiore sicurezza dei ciclisti, svolgono anche il ruolo di strumento per lo spostamento di quote di mobilità dal mezzo motorizzato privato alla bicicletta, riducendo in tal modo congestione e inquinamento nei centri abitati;

g) Percorsi di mountain bike (MTB): la localizzazione è rurale/montana e la tipologia di utenti è maggiormente connotata da carattere di sportività. Anche l'attrezzatura e la preparazione necessaria sono più tecniche e specialistiche. I percorsi in MTB sono solitamente denotati da tracciati GPS e corredati da roadbook (libro delle

tappe alias waypoint) e grafo plano/altimetrico. Diversamente dalle piste ciclabili, previste dal Codice della strada ("parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi") si tratta di percorsi su medio/lungo raggio, destinati al cicloturismo. Un tale percorso o ciclovia ha un carattere ufficiale (gestito da un ente locale) o almeno ufficioso (proposta da un soggetto autorevole o da operatori economici qualificati). Può avere una segnaletica, far parte della RES o della RICS, avere cartografia e/o pubblicazioni di riferimento.

### 3. Mobilità dolce

a) Percorsi di mobilità dolce: piccoli sentieri orizzontali, attorno ai paesi e fra una città e l'altra, in pianura e lungo le coste, lungo i fiumi o laghi, lungo strade dismesse o attraverso reti ferroviarie minori. Si tratta di sentieri facili ed accessibili, adatti a un pubblico vasto di fruitori (terza età, scolaresche, portatori di handicap) basati su:

- 1) separazione o protezione dalla rete stradale ordinaria;
  - 2) recupero di reti viarie abbandonate (ferrovie, ippovie, sentieri rurali e minerari);
  - 3) razionalizzazione e creazione di un sistema di mobilità specifico e separato dal traffico;
  - 4) compatibilità fra diversi fruitori (ciclisti, pedoni, cavalieri, utenti dei servizi pubblici);
  - 5) integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa;
- b) Altre tipologie di mobilità: questa categoria comprende una serie di ulteriori attività specialistiche/sportive riconducibili alla sentieristica su percorsi naturalistici all'aperto quali: nordic walking, orienteering, ecc.

## Allegato B

### SISTEMA SANZIONATORIO

#### 1. Sanzioni amministrative:

- a) le funzioni di vigilanza e controllo e di irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie concernenti il rispetto delle disposizioni della presente legge sono di competenza del Corpo forestale e di vigilanza ambientale (CFVA) di raccordo con gli altri soggetti competenti (polizia locale nei comuni e vigilanza degli enti di gestione delle aree protette) che le esercitano in conformità alla legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) e ne introitano i relativi proventi;
- b) il comune che utilizza una segnaletica difforme da quella definita dalla presente legge è soggetto alla sanzione amministrativa da individuarsi con il regolamento attuativo di cui al capo V;
- c) chiunque danneggia la segnaletica o le opere realizzate per la percorribilità e la sosta lungo i percorsi ciclabili ed escursionistici della rete regionale è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da individuarsi con il regolamento attuativo di cui al capo V;
- d) chiunque commette una delle violazioni di cui alle lettere b) o c) o disattende i divieti di cui all'articolo 17 (Divieti), è soggetto alla sanzione accessoria del ripristino e della risistemazione ambientale, fatta salva la facoltà dei comuni e degli enti di gestione delle aree protette nel cui territorio si è verificata la violazione di provvedere d'ufficio con rivalsa delle spese a carico del trasgressore.

#### 2. Salvo che la condotta non costituisca più grave reato, è soggetto a sanzione amministrativa pecuniaria:

- a) da euro 100 a euro 1.000 chiunque:
- 1) faccia uso di segnaletica difforme da quella definita dal regolamento attuativo di cui all'articolo 32;
  - 2) esegua interventi manutentivi non autorizzati;
  - 3) pratichi sport incompatibili con la sicurezza del transito pedonale sulla RES;
- b) da euro 500 a euro 2.500 chiunque:
- 1) danneggi la segnaletica o le opere realizzate per la percorribilità RICS e la sosta lungo i sentieri della RES;
  - 2) danneggi, alteri o chiuda tratti della RES e della RICS;
  - 3) acceda o transiti sulla RES o sulla RICS con mezzi a motore senza la necessaria autorizzazione; in caso di recidiva è previsto il sequestro conservativo del mezzo a garanzia del pagamento della sanzione comminata.

3. Chiunque commetta le violazioni di cui al comma 2, lettera b) è soggetto alla sanzione accessoria del ripristino e della risistemazione ambientale, fatta salva la facoltà delle province, dei comuni e degli enti di gestione dei parchi e delle aree naturali protette di provvedere d'ufficio con rivalsa delle spese a carico del trasgressore.

4. In caso di recidiva, per tutte le infrazioni di cui alla presente legge è inoltre prevista la sanzione accessoria dell'interruzione di ogni forma di finanziamento, erogazione o contribuzione dalla stessa derivante e di cui il soggetto trasgressore stia eventualmente fruendo con oneri a carico della Regione, da un minimo di un anno ad

un massimo di cinque anni.

5. Le funzioni di vigilanza e controllo sul rispetto delle disposizioni di cui alla presente legge sono di competenza dei comuni e degli enti di gestione delle aree naturali protette e del CFVA.

6. L'irrogazione delle sanzioni amministrative è di competenza dei comuni e degli enti di gestione delle aree naturali protette, che la esercitano in conformità alla legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), e ne introitano i relativi proventi.