

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2767

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PORTATADINO, BASSANINI, ALBORGHETTI, ANIASI, ANSELMI, ARTIOLI, AZZARO, BALBO CECCARELLI, BERNARDI GUIDO, COLONI, COLUMBA, COLZI, CRIVELLINI, DONAZZON, FERRARI MARTE, FINCATO GRIGOLETTO, GAROCCHIO, GIOVANNINI, GUERZONI, MANNUZZU, MASINA, MELEGA, MORO, MOTETTA, NAPOLI, NEBBIA, ONORATO, PARLATO, PILLITTERI, RAUTI, RIDI, RODOTÀ, RUTELLI, SERAFINI, SERRI, SILVESTRI, SOAVE, SODANO, STEGAGNINI, TEODORI, VISCO, ZOLLA**

*Presentata il 3 aprile 1985*

### Disciplina dei voli turistici in zone di montagna

ONOREVOLI COLLEGHI! — « Sci dell'avvenire o commercializzazione della montagna? » titolava già nell'aprile del 1980 un periodico specializzato, riferendosi al cosiddetto « *eliski* ». È la domanda che ci siamo posti al momento della stesura della presente proposta di legge.

In effetti l'argomento, portato alla ribalta a causa del proliferare di voli a scopo turistico nelle zone italiane di media ed alta quota, necessita d'un intervento legislativo che conduca il nostro Paese al passo di quelli europei, che da tempo sono dotati di precise norme in materia: è il caso della Germania e della Francia che impongono il divieto assoluto di atterraggio, sia di aerei sia di elicotteri, al di fuori di eccezioni per il soccorso ed il trasporto di materiali, nonché dell'Austria e della Svizzera che hanno disposto una legislazione meno rigida ma non meno seria.

Lo scopo dell'*eliski* è presto detto: portare lo sciatore sempre più in alto per permettergli di evitare la fatica e la « perdita di tempo » della salita e consentirgli l'affronto di quella pratica sciistica di moda che va sotto il nome di « fuori pista ».

Il proliferare di tali iniziative turistiche, nonostante il costo proibitivo, ha fatto gridare all'allarme tutte le organizzazioni che in modo o nell'altro, in Italia ed all'estero, hanno a che fare con la montagna e propugnano un corretto godimento della natura, dal Club alpino italiano, all'Unione internazionale degli alpinisti accademici che fin dal 1979 ha approvato una mozione di condanna.

Gli argomenti da sfatare sono almeno tre: l'impossibilità di arrestare il progresso (come se i mezzi meccanici di risalita, elicottero compreso, dovessero estendersi sul territorio a loro piacimento, senza

alcuna direttiva), la pretesa che l'*eliski* serva al rilancio economico della montagna (in realtà gli unici a trarne vantaggio sarebbero qualche decina di accompagnatori e le agenzie turistiche) e l'affermazione che la montagna è di tutti e che tutti ne possono usufruire a piacimento.

La risposta a questa posizione è insita in se stessa: appunto perché di tutti la montagna va vissuta dal singolo col massimo rispetto, così da lasciarla intatta a chi viene dopo.

Da sempre la cultura della montagna insegna all'uomo la perseveranza, il sacrificio, la conoscenza dell'ambiente in ogni particolare: in una parola, insegna la fatica, perché solo questa dà senso alla vita quindi anche ad una discesa con gli sci. C'è l'aspetto ecologico, talmente delicato da porre in discussione la stessa possibilità di sopravvivenza di alcune specie animali caratteristiche dell'ambiente montano; vogliamo ricordare l'inquinamento atmosferico, quello acustico, l'enorme disturbo arrecato agli ambienti e alla fauna (gli esempi a questo punto sarebbero numerosi: tante e tante volte si è registrata la scomparsa di certe specie animali a causa della presenza troppo rumorosa dell'uomo), il pericolo di sommovimento di masse nevose causate dal vortice d'aria delle pale d'elicottero e dalle risonanze acustiche da esso prodotte.

Si parla tanto di parchi naturali, di riserve entro le quali i danni arrecati dall'uomo al complesso sistema florofaunistico possano essere ridotti al minimo: non vorremmo che questo immane sforzo finanziario e culturale potesse venire vanificato in brevissimo tempo da limitati interessi economici.

Infine sottolineiamo il problema della sicurezza: la possibilità di raggiungere in poco tempo altezze altrimenti irraggiungibili, induce molte persone a lasciarsi tentare, comprese quelle a digiuno di alta montagna; la pratica del fuori pista, che già normalmente dovrebbe essere affrontata solo da chi è veramente capace in alcune stagioni, racchiude in sé un grado di pericolosità ben maggiore della normale attività sciistica.

Non sono che argomentazioni sviluppate per punti, senza impegnarsi in questa sede in una trattazione più approfondita, ma anche al limite della ideologia per le implicazioni etiche che ne formano la base. Ma per chi abita dodici mesi l'anno in montagna, come per chi l'ama sinceramente anche restandosene in città, l'attaccamento a questo ambiente incontaminato (oppure così ferito da renderne necessario l'immediato e totale rispetto) esclude il ricorso indiscriminato all'uso di mezzi aerei a scopo turistico.

È utile il raffronto con la legislazione vigente negli altri paesi alpini:

#### 1) *Germania:*

a parte i voli per soccorso alpino, è vietato ogni atterraggio in montagna; anche i voli per i rifornimenti dei rifugi o per il trasporto materiali ai rifugi, devono ottenere il permesso volta per volta, gli aerei come gli elicotteri.

#### 2) *Austria:*

è stato previsto un numero limitato di terreni dove gli elicotteri possono atterrare; dato però che si sono verificati degli abusi da parte di privati che usavano gli elicotteri per trasporto degli sciatori, è prevista, entro breve termine, una restrizione dei permessi d'atterraggio, sia per gli elicotteri che per gli aerei, che devono essere limitati soltanto ai voli per il soccorso alpino e per il rifornimento dei rifugi.

#### 3) *Francia:*

è vietato ogni atterraggio in montagna, sia da parte di aerei che di elicotteri; le sole eccezioni sono:

a) il soccorso alpino;

b) i voli per trasporto materiale o rifornimenti dei rifugi; questi voli però devono essere autorizzati volta per volta.

## 4) Svizzera:

i voli con elicotteri in montagna sono limitati dal vincolo di atterrare esclusivamente in zone indicate mediante precise coordinate, stabilite dal Dipartimento federale dei trasporti. La legge fissa in 48 il numero massimo di zone d'atterraggio, situate in regioni di quota superiore ai 1.100 metri sul mare.

Passando all'esame dei singoli articoli ci preme far notare che gli articoli 1 e 2 stabiliscono il campo di applicazione della legge, vietando l'atterraggio e il sorvolo a bassa quota dei parchi naturali e delle riserve naturali integrali, a qualunque altitudine sul livello del mare essi si trovino e sottomettendo ad autorizzazio-

ne specifica le medesime operazioni se compiute in zone montane ad altitudini superiori a 1.100 metri sul livello del mare.

Gli articoli 3 e 4 stabiliscono i limiti e i vincoli relativi alle autorizzazioni per l'esercizio di attività di trasporto aereo nei casi in oggetto.

L'articolo 5 indica i soggetti esentati dall'applicazione della legge, l'articolo 6 disciplina le attività in conto proprio, di lavoro aereo « al gancio » e di rifornimento di insediamenti non raggiungibili con altri mezzi di trasporto.

Le sanzioni previste dall'articolo 7 sono di natura amministrativa e comportano la sospensione delle autorizzazioni specifiche ovvero dell'esercizio del trasporto aereo a seconda della natura dell'infrazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Il volo e l'atterraggio di aeroplani ed elicotteri in montagna è disciplinato dalla presente legge, ferme restando le vigenti disposizioni riguardanti la navigazione aerea.

## ART. 2.

È vietato il sorvolo a bassa quota e l'atterraggio nei parchi naturali nazionali e nelle riserve naturali integrali istituite dalle regioni.

L'atterraggio su aviosuperfici non segnalate poste a quota superiore ai 1.100 metri sul livello del mare e il sorvolo a bassa quota di regioni di montagna superiori alla predetta altitudine sono soggetti ad autorizzazione specifica, ai sensi della presente legge.

## ART. 3.

Per consentire l'esercizio di limitate ed ordinate attività turistico-commerciali in zone di montagna per mezzo di aeroplani ed elicotteri, il Ministero dei trasporti, sentito il Ministero per i beni culturali ed ambientali, nell'ambito della preminente salvaguardia dell'ambiente, autorizza imprese regolarmente munite di licenza per il trasporto aereo non di linea ad effettuare voli turistici e sportivi secondo itinerari prefissati, nonché atterraggi per trasporto di passeggeri in aviosuperfici non segnalate, che non si trovino in quote superiori a 2.500 metri sul livello del mare nell'arco alpino, ovvero a 2.000 metri sul livello del mare nell'Appennino, ovvero, trattandosi di cime, a quote superiori a 1.100 metri sul livello del mare, indicate dalla regione in cui si trova l'aviosuperficie di arrivo o la mèta del volo turistico.

## ART. 4.

Su indicazione di ciascuna regione e per ciascuna di esse, il Ministero dei trasporti autorizza quattro itinerari per voli turistico-commerciali e due aviosuperfici non segnalate per atterraggi, nonché i relativi itinerari d'approccio. Il Ministero dei trasporti autorizza inoltre l'esercizio di altre 10 aviosuperfici non segnalate, per l'atterraggio, complessivamente nell'arco alpino, su conforme parere del Ministero per i beni culturali e ambientali che stabilisce la distribuzione tra le regioni interessate in proporzione alla superficie di territorio di ciascuna regione superiore alla quota di 1.100 metri sul livello del mare. Restano fermi in ogni caso i limiti di cui all'articolo 3.

Il Ministero dei trasporti rilascia le autorizzazioni alle imprese, condizionatamente alla stipula di convenzioni relative a interventi di pubblica utilità o di salvataggio di persone e beni.

Le convenzioni possono contemplare specifiche limitazioni operative per il numero dei voli giornalieri e stagionali.

A richiesta delle regioni, il Ministero dei trasporti può vietare, permanentemente o temporaneamente per determinati periodi dell'anno, l'esercizio dei voli turistici e degli atterraggi, anche sugli itinerari e sui punti consentiti in via generale ai sensi della presente legge.

## ART. 5.

La presente legge non si applica;

1) alle Forze armate, alle Forze di polizia, ai Vigili del fuoco, alla Guardia forestale, al servizio della protezione civile;

2) alle operazioni di soccorso;

3) ai velivoli senza motore.

## ART. 6.

Il Ministero dei trasporti, su parere vincolante della regione, concede specifiche autorizzazioni, di durata annuale, per lo svolgimento di attività in conto proprio di lavoro aereo e in conto terzi senza atterraggio, nonché di rifornimento e di smaltimento obbligatorio dei rifiuti di insediamenti abitativi e produttivi, di rifugi e di alpeggi, non raggiungibili con altri mezzi di trasporto.

Nell'ambito dei parchi naturali e delle riserve naturali integrali, le autorizzazioni di cui al comma precedente sono concesse su conforme parere delle rispettive amministrazioni.

## ART. 7.

Nel caso di inosservanza delle prescrizioni relative agli itinerari e ai punti di atterraggio consentiti e di ogni prescrizione contenuta nell'autorizzazione, si applica la sospensione della relativa autorizzazione da un mese ad un anno.

L'esercizio dei voli turistici e commerciali ed atterraggi in montagna senza la specifica autorizzazione è punita con la sospensione della licenza dell'esercizio del trasporto aereo di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, per un periodo da uno a tre mesi, elevabile fino a sei mesi, in caso di violazione dell'articolo 2. In caso di recidiva la sospensione è elevata a dodici mesi.