

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2724

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GEX, VERONESI, PUCCI EMILIO, BONEA, DELLA BRIOTTA, MITTERDORFER, VAJA, CATELLA, BALDANI GUERRA, SCARPA, HELFER, BERTINELLI, USVARDI, CROCCO, MACCHIAVELLI, SIMONACCI

Presentata il 29 ottobre 1965

Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio

ONOREVOLI COLLEGHI! — Gli articoli 799 e 804 del vigente Codice della Navigazione prescrivono per la partenza e l'approdo degli aeromobili l'uso di aeroporti.

Il regolamento per la navigazione aerea intende per « aeroporto ogni località sia terrestre che acquea destinata, anche in via temporanea, alla partenza, all'approdo ed allo stazionamento degli aeromobili ».

« Quando sia solo destinato per permettervi la partenza e l'approdo agli aeromobili che durante la navigazione fossero obbligati ad una forzata discesa (tale località) chiamasi campo di fortuna ».

Sono poi previsti ancora, sia dal Codice che dal regolamento, « i campi di volo destinati al volo degli alianti ».

Il sistema normativo sopra esposto, sostanzialmente instaurato 40 anni fa, non appare più rispondente alle attuali esigenze di trasporto aereo né, d'altra parte, allo sviluppo delle tecniche aeronautiche, non permettendo infatti in certi casi una razionale e piena utilizzazione dei moderni aeromobili.

In ordine al primo punto è opportuno osservare che si sente sempre più la necessità di utilizzare il mezzo aereo non solo per collegamenti tra aeroporto ed aeroporto, ma anche tra aeroporti ed altre località, che, pur

non presentando i requisiti dei primi, consentano tuttavia l'approdo o l'involò di un aeromobile.

Infatti non sempre è possibile la costruzione di un aeroporto.

Le ragioni possono essere d'ordine tecnico, come la mancanza di sufficiente spazio o, più spesso, d'ordine economico.

Per avere un esempio che riunisca i due aspetti, si pensi a Madonna di Campiglio, al Breuil, al Sestriere o all'isola di Ponza.

In nessuno di questi Centri turistici di notevole importanza, vi sono superfici tali da potervi costruire aeroporti e quando anche vi fossero non sarebbe giustificata la relativa spesa.

D'altra parte, come illustreremo in seguito, sarebbe della massima utilità un collegamento aereo fra tali località ed altri centri.

La soluzione è allora quella di diminuire il costo delle infrastrutture permettendo l'uso di piste naturali o preparate con pochissima spesa, che valgano non solo come campi di fortuna, ma anche per regolari trasporti aerei di cose o persone.

È una soluzione che è resa possibile dall'esigenza di particolari aeromobili quali l'elicottero e gli aerei detti S.T.O.L. (da *Short Take Off Landing*) cioè a decollo ed atterra-

mento corti) o V.T.O.L. (da *Vertical Take Off Landing*).

Per altro verso, come si è già accennato, l'utilizzazione degli stessi, in presenza delle attuali norme che prescrivono l'uso di un aeroporto per l'approdo o l'involò, non è razionale né completa.

In altri termini vi è un contrasto fra il fatto che vi siano aeromobili di caratteristiche tecniche tali da potersi posare su una striscia di terreno di ridottissime dimensioni e la legislazione che non permette lo sfruttamento di quelle caratteristiche.

Occorre quindi modificare la legge liberalizzando la circolazione aerea per quanto attiene ai punti d'involò e d'approdo abrogando le norme che limitano la piena utilizzazione di certi aeromobili.

Con ciò non si vuole far coincidere la libertà nell'uso delle piste atterrabili con l'anarchia. Ché anzi la maggior libertà richiederà, in chi esercita il trasporto aereo, maggior responsabilità e maggior preparazione.

In via indicativa diremo che occorrerà distinguere certe piste da certe altre.

Ad esempio quelle custodite e con un minimo di assistenza, da quelle incustodite come i ghiacciai ed i nevai.

Correlativamente vi dovranno esser piloti abilitati all'uso delle prime e delle seconde. Ed ancora occorrerà stabilire quali aeromobili potranno essere utilizzati nei vari casi.

Sembra opportuno delegare per il regolamento di tutta questa parte l'Autorità amministrativa competente, anche perché trattasi di materia che è oggetto di continua trasformazione in relazione all'evolversi rapidissimo delle tecniche aeronautiche e perché occorrerà comunque fare una certa esperienza prima di consacrare in norme legislative i principî che debbono regolarla.

Per questa ragione ci limitiamo a proporre la rimozione delle limitazioni stabilite negli articoli 799 e 804 del Codice della navigazione.

Per illustrare infine l'importanza del problema dell'uso del mezzo aereo (elicottero ed aeroplano) anche per collegamenti con centri relativamente piccoli, valgono alcune considerazioni.

Mentre il trasporto aereo ha fatto passi da gigante nel campo delle grandi distanze, ha avuto uno scarsissimo sviluppo in quello delle piccole distanze.

Certamente nel primo caso ci si trova di fronte ad esigenze che si pongono con più immediatezza e viene spontanea l'utilizza-

zione del mezzo aereo per collegare centri distanti molte ore, giorni od addirittura settimane di viaggio. E ciò spiega tutti gli sforzi orientati in quel senso ed i relativi successi, non solo tecnici, ma anche psicologici. Giustamente però gli studiosi di economia dei trasporti vanno osservando da qualche anno che l'entità dei trasporti (passeggeri e merci) su grandi distanze è enormemente inferiore rispetto a quella dei trasporti su piccole distanze. Accelerando i primi si guadagnano frazioni di tempo molto vistose (ad esempio tra Roma e Parigi, tra Milano e New York, ecc.). Accelerando i secondi invece, le frazioni di tempo guadagnate sono molto inferiori, considerate individualmente, ma non meno grandi, (anzi probabilmente molto di più) se si tiene conto appunto del maggior numero di persone e dei maggiori volumi di cose trasportate.

Ora è noto che il fattore tempo assume nella vita moderna una importanza sempre crescente sia per l'individuo che per la collettività, specialmente se tradotto in termini di produttività ed il suo risparmio va quindi studiato ed incoraggiato per il vantaggio di tutti.

Di, qui la necessità di eliminare ogni perdita inutile di tempo e nel caso che ci interessa, di istituire dei servizi rapidi anche su brevi distanze.

Senonché si ritiene, da molte parti, che l'aeroplano non sia adatto a questi particolari servizi perché appare troppo costosa o in certi casi impossibile, la realizzazione delle infrastrutture che l'uso di tale mezzo richiede.

È però facile aggirare queste difficoltà, in primo luogo creando infrastrutture meno onerose, in secondo luogo ricorrendo ad aerei, particolari S.T.O.L. di cui si è già detto, pilotati da personale specializzato. In Italia, l'Aeralpi a Cortina e l'Algenova all'isola d'Elba hanno compiuto i primi passi in tale senso. Ma è possibile e si deve andare molto più in là. Gli esperimenti fatti all'estero, soprattutto nelle Alpi francesi, hanno dato ottimi risultati, specie dal punto di vista funzionale. A Courchevel, Méribel, Megève, Val d'Isère, vi sono piste lunghe dai 300 ai 400 metri, larghe dai 15 ai 25 metri, con pendenza variabile dal 15 per cento al 40 per cento, per favorire l'arresto dei velivoli che vi atterrano e soprattutto il decollo.

Tali piste dette « altiporti » vengono utilizzate d'estate e d'inverno e da qualche anno vi atterrano quotidianamente decine di turisti.

Le spese per la loro costruzione e manutenzione sono estremamente basse, essendo le loro dimensioni molto modeste e la relativa attrezzatura ridotta al minimo indispensabile.

Un esempio chiarirà il concetto. L'altiporto di Méribel sorge in una piccola radura nel bosco e ai margini delle piste di sci. È terra battuta, con pendenza del 15 per cento ed è custodito da una persona che gestisce contemporaneamente un bar e che eventualmente segnala al pilota la presenza di ostacoli imprevedibili.

Una corda con appesi grandi cartelli, su cui è scritto: *attention atterrissages d'avions, dégagez la piste* separa la piattaforma di arrivo e di parcheggio degli aerei da quella della stazione di partenza di un impianto di risalita. Naturalmente vi si posano solo elicotteri o quei particolari aerei S.T.O.L. di cui si è detto prima, pilotati da personale espressamente e seriamente qualificato.

Tra l'altro questi altiporti servono come base per voli sui ghiacciai e nevai circostanti favorendo il trasporto in montagna e lo sviluppo dello sci alpinistico, con grandi vantaggi e prestigio per quelle stazioni turistiche e permettendo pure lo sviluppo del soccorso alpino (esempio rifornimento di rifugi, ricupero di feriti, ecc.).

In un recente convegno a Malè sono stati messi in luce questi aspetti ed è stata in particolare auspicata la costruzione di «altiporti», per la cui realizzazione è pregiudiziale l'approvazione delle norme che proponiamo.

Si potrà obiettare che l'elicottero potrebbe risolvere del tutto il problema e che pertanto; il Codice potrebbe essere riformato solo in relazione all'impiego di quel mezzo.

La risposta è che a parte alcuni limiti operativi, l'elicottero comporta oggi (e comporterà certamente ancora per molto tempo) costi di acquisto e di gestione enormemente superiori quelli dell'aeroplano e tali da sco-

raggiare ogni iniziativa volta a farne un normale mezzo di trasporto. L'elicottero invero è una macchina mirabile, che va usata in modo specialissimo, là dove non è possibile usarne altra e costituisce certamente un utilissimo complemento dell'aereo S.T.O.L., ma per le anzidette ragioni non lo sostituisce.

Va poi ancora tenuto presente che l'altiporto non è solo un'infrastruttura utile allo sviluppo del trasporto aereo commerciale, ma serve anche allo sviluppo del turismo aereo leggero, nel senso che ne possono usufruire privati possessori di aeroplani (e sono pochissimi invece quelli possessori di elicotteri) che siano opportunamente abilitati.

L'esperimento fatto in Savoia può essere esteso anche da noi con serie prospettive di successo. Basti pensare che località turistiche distanti oggi quattro o cinque ore di macchina, da grandi centri, potrebbero essere raggiunte in mezz'ora o poco più; con una spesa pressoché equivalente. Ciò significa poter passare una giornata o un *week-end* in montagna o al mare senza quella perdita di tempo (a volte 8-10 ore tra andata e ritorno) e quella fatica che un viaggio in macchina comporta e che scoraggia molta gente da una evasione settimanale dal fumo e dalla concentrazione della città.

Si vede quindi che il problema del trasporto aereo con l'utilizzazione di piste e mezzi particolari nel senso sopradescritto, pur riguardando anzitutto la politica dei trasporti, ha riflessi molto importanti anche nell'ambito della economia e del turismo soprattutto delle zone montane ed insulari delle zone cioè più disagiate sotto il profilo dei collegamenti.

Questo aspetto economico turistico e sociale non va dissociato da quello tecnico di cui anzi costituisce la conseguenza e crediamo, onorevoli colleghi, che verrà tenuto presente nell'esame delle allegate proposte di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

In deroga al disposto degli articoli 799 e 804 del Codice della navigazione, la partenza e l'approdo di aeromobili, le cui particolari strutture tecniche non impongano in maniera esclusiva l'uso degli aeroporti, possono aver luogo in altre località idonee, dette aviperfici, ivi compresi ghiacciai, nevai e piste naturali.

Con decreto del Ministero dei trasporti e per l'aviazione civile di concerto con i Ministeri interessati, sono fissate le modalità relative alla classificazione delle superfici, alle loro caratteristiche, nonché i requisiti per l'abilitazione dei piloti all'uso delle stesse.