

N. 1833

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CORTIANA e SARTO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 DICEMBRE 1996

Disciplina dei voli turistici in zone di montagna

ONOREVOLI SENATORI. - Il problema della montagna italiana non può essere solo ed esclusivamente visto nei suoi aspetti economici, ma investe temi che sarebbe errato considerare marginali, quali ad esempio quelli collegati alla tutela delle specificità culturali locali, alla difesa degli equilibri geologici ed ecologici, infine alla valorizzazione di quelle attività collegate al tempo libero più rispettoso dell'ambiente naturale.

È infatti indubbio che i grandi orizzonti delle montagne tanto più rappresenteranno un valido antidoto contro l'elevato tasso di artificiosità che la vita urbana necessariamente impone a tutti i cittadini, quanto più saranno in grado di offrire spazi di silenzio e solitudine e favoriranno un rapporto non mediato con la natura incontaminata.

In direzione diametralmente opposta va invece certamente la pratica del cosiddetto «Eliski», la quale permette a pochi sciatori facoltosi di colonizzare a loro piacimento anche le ultime aree alpestri libere da impianti di risalita meccanici, da piste battute con i gatti delle nevi, da posti di ristoro in quota, e così via. Si tratta di una attività elitaria, particolarmente rumorosa ed invasiva, che rappresenta - anche da un punto di vista psicologico - una autentica ed ingiustificata violenza nei confronti di quanti intendono ancora lo sci come mezzo per inoltrarsi nella montagna invernale, facendo conto sulle sole proprie forze, allo scopo di godere pienamente il fascino dei luoghi comportandosi come ospiti rispettosi e non come arroganti conquistatori. Intendiamo qui fare riferimento allo sci-alpinistico e sci-escursionistico tradizionali, ai quali sarebbe tempo di attribuire - senza imbarazzi - un preminente valore formativo.

Ma accanto a ragioni ecologiche, a sfavore di una pratica indiscriminata dell'eliski,

esistono precise e prioritarie ragioni legate alla sicurezza.

Il problema di un sempre maggior numero di incontrollati atterraggi su aree non specificatamente a ciò attrezzate e predisposte, in ambienti di per sé stessi pericolosi, rendono urgente e necessaria una regolamentazione di tali voli.

Inoltre, l'assordante rumore dei rotori a bassa quota, e i vortici d'aria provocati dalle pale, mettono in crisi la stessa possibilità di sopravvivenza di preziose specie animali che le condizioni invernali rendono già particolarmente esposte a rischi e disagi.

Infine non va sottolineato il problema della sicurezza. La possibilità di accedere in poco tempo ad altezze rilevanti e altrimenti difficilmente raggiungibili induce molte persone a lasciarsi tentare, pur se sprovviste di adeguata preparazione fisica e sufficienti conoscenze specifiche. La pratica del fuori-pista, che si svolge spesso lungo ghiacciai crepacciati o sotto pendii potenzialmente valangosi, dovrebbe essere affrontata solo da chi ne è veramente all'altezza, e ciò anche nel caso che i gruppi vengano condotti da guide professioniste.

A tale riguardo è bene sfatare il pregiudizio che l'eliski abbia un ruolo consistente per il rilancio economico del turismo invernale in montagna. Si tratta infatti di una attività che coinvolge solo poche decine di accompagnatori e qualche ditta proprietaria di elicotteri.

A conferma basta ricordare che le province autonome di Trento e di Bolzano, da sempre particolarmente attente ai temi dello sviluppo del turismo, non hanno esitato a vietare recentemente l'uso dell'eliski, considerato un elemento di grave disturbo per la maggioranza dei frequentatori della montagna invernale.

Oltre al Trentino e all'Alto Adige, anche la Francia, l'Austria, la Slovenia e la Germania si sono espresse nello stesso senso.

Su tutto il loro territorio è proibito il trasporto di sciatori in quota con gli elicotteri.

Il presente disegno di legge non va però così lontano. Esso infatti, sull'esempio della Svizzera, non vieta in assoluto l'uso turistico dell'elicottero in montagna, ma intende disciplinarlo delimitandone gli ambiti, con senso di responsabilità e serietà, in armonia sostanziale con quanto propongono da tempo le principali associazioni che hanno a che fare con la montagna, come il Club alpino italiano, l'Unione internazionale delle associazioni di alpinismo (UIAA), il *Mountain Wilderness International*, il WWF.

Il presente disegno di legge è composto di sette articoli. Gli articoli 1 e 2 stabiliscono

il campo di applicazione, vietando l'atterraggio e il sorvolo a bassa quota nell'arco alpino, negli Appennini e nei parchi e nelle riserve naturali (nazionali o regionali), sottomettendo ad autorizzazione specifica le medesime operazioni compiute in zone montane ad altitudini superiori a 1.000 metri sul livello del mare.

Gli articoli 3 e 4 stabiliscono i limiti ed i vincoli relativi alle autorizzazioni per l'esercizio di attività di trasporto aereo nei casi in oggetto, mentre l'articolo 5 indica i soggetti esentati dall'applicazione della legge e l'articolo 6 gli organi abilitati all'accertamento delle infrazioni.

Le sanzioni previste all'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.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. La presente legge, ferme restando le vigenti disposizioni riguardanti la navigazione aerea di linea, disciplina il volo a bassa quota e l'atterraggio di aerei turistici ed elicotteri nelle Alpi e negli Appennini, al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente naturale della montagna italiana, la tutela della fauna selvatica e la prevenzione dell'inquinamento acustico.

2. Restano salve le legislazioni in materia, già adottate, o che verranno adottate da regioni e province autonome, qualora impongano norme più restrittive di quanto sia previsto dalla presente legge.

Art. 2.

1. In applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *h*), della legge 6 dicembre 1991, n.394, il sorvolo turistico e l'atterraggio nei parchi e nelle riserve naturali, siano essi nazionali o regionali, devono essere espressamente autorizzati, di volta in volta, dagli enti gestori e solo per riconosciuti motivi di pubblica utilità o di ricerca e divulgazione scientifica.

2. L'atterraggio su avvio superfici, segnalate e non, poste a quote superiori ai 1000 metri sul livello del mare e il sorvolo, ad una quota inferiore ai 500 metri, di zone di montagna superiori alle predette altitudini, sono soggetti ad autorizzazione specifica, ai sensi della presente legge.

Art. 3.

1. 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, su

conforme parere del Ministero dell'ambiente, nell'ambito della preminente salvaguardia dell'ambiente, autorizza imprese, regolarmente munite della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, di cui all'articolo 788 del codice della navigazione, ad effettuare voli turistici e sportivi secondo itinerari prefissati, nonchè atterraggi per trasporto di passeggeri in aviosuperfici, segnalate e non, che non si trovino a quote superiori a 2.500 metri sul livello del mare nell'arco alpino, ovvero a quote superiori a 2.000 metri sul livello del mare nell'Appennino, ovvero, trattandosi di cime e valichi, a quote superiori a 1.000 metri sul livello del mare, indicate dalla regione in cui si trova l'aviosuperficie di arrivo o la meta del volo.

Art. 4.

1. Su richiesta e indicazione delle regioni interessate e per ciascuna di esse, entro sei mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente legge, il Ministero dei trasporti, su conforme parere del Ministero dell'ambiente, autorizza tre itinerari per voli turistico-commerciali e due aviosuperfici per atterraggio. Seguendo la stessa procedura il Ministero dei trasporti autorizza, inoltre, l'esercizio di altre otto aviosuperfici per l'atterraggio, complessivamente nell'arco alpino e sugli Appennini e stabilisce la loro distribuzione tra le regioni che ne facciano richiesta in tempo utile, in proporzione alla superficie di territorio di ciascuna regione superiore alla quota di 1000 metri sul livello del mare.

2. Il trasporto e il deposito di sciatori, cicloturisti ed escursionisti non è comunque consentito se gli itinerari accessibili da tali punti di partenza ricadono in tutto o in parte entro i confini di comuni dove siano già funzionanti o siano progettati impianti di risalita a fune per scopi turistico-sportivi.

3. Restano fermi in ogni caso i limiti di cui all'articolo 3.

4. 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.

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

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

Art. 5.

1. La presente legge non si applica:

- a) alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla guardia forestale, al servizio della protezione civile;
- b) alle operazioni di soccorso;
- c) ai velivoli senza motore;
- d) all'approvvigionamento dei rifugi e allo sgombrò dei rifiuti.

Art. 6.

1. All'accertamento delle infrazioni alla presente legge provvedono, secondo i rispettivi ambiti di competenza:

- a) il personale appartenente al Corpo forestale dello Stato;
- b) gli organi di pubblica sicurezza;
- c) il personale dipendente dagli enti di gestione dei parchi nazionali e regionali ricadenti nelle regioni interessate;
- d) il personale incaricato dei servizi di polizia forestale, anche appartenente ai comuni o loro consorzi;
- e) il personale incaricato dei servizi di polizia locale.

Art. 7.

1. L'esercizio di voli turistico-commerciali in zone di montagna senza preventiva e specifica autorizzazione è punito con la

sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2.000.000 a lire 6.000.000, nonchè con la sospensione da uno a tre mesi della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea, di cui all'articolo 788 del codice della navigazione.

2. L'inosservanza della disposizione di cui all'articolo 2, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 4.000.000 a lire 8.000.000 e con la sospensione della licenza per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo non di linea da uno a tre anni.

3. L'inosservanza delle prescrizioni relative agli itinerari e ai punti di atterraggio in zone di montagna, di cui alla presente legge, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 2.000.000 e con la sospensione della licenza per l'esercizio di trasporto aereo non di linea da uno a tre mesi.

