

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3821

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori CONTE, GAWRONSKI, MAGGI,
CASTELLI, RESCAGLIO, NAVA, CO’, FASSONE e MANZI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 FEBBRAIO 1999

Disciplina dei voli a bassa quota in zone di montagna

ONOREVOLI SENATORI. - Una disciplina del volo a bassa quota e dell'atterraggio in zone di montagna è ormai indifferibile nel nostro paese. Una tale affermazione nulla ha di enfatico, nè scaturisce da onde emozionali che pur si sono create nella opinione pubblica a seguito di tragedie terribili comunque collegate al volo a bassa quota ed alla montagna italiana. L'urgenza di una legislazione quadro in materia, facilmente verificabile, è dettata sia dalla diffusione crescente del fenomeno nelle regioni montane sia dal ritardo (di per sè assai rischioso ed apportatore di pericoli aggiuntivi...) che caratterizza il nostro paese rispetto agli altri paesi europei significativi per il contesto montano e per gli aspetti attinenti tale habitat.

Con la sola eccezione della Confederazione elvetica, l'arco di paesi situati nell'ambiente alpino ha definito - da tempo - una normativa di salvaguardia in materia di voli, e deve far riflettere la circostanza, opportunamente denunciata da organizzazioni ambientaliste e da associazioni alpinistiche, secondo cui alcuni paesi confinanti con l'Italia traggono grandi vantaggi (di natura ambientale ed economica...) dalla precarietà o dall'assenza normativa in ambito italiano! Si sta determinando, insomma, un meccanismo allarmante in cui i ritardi del nostro paese entrano nel calcolo e nelle scelte di governo del territorio da parte di altre realtà nazionali! Come spiegare un quadro di incertezze e di inadempienza quale quello delineato? Probabilmente si è intessuto negli anni passati un intreccio di opportunismi, di «convenienze», di collusioni di interessi politico-affaristici che ha determinato la presente complessa - e sostanzialmente critica - situazione in gran parte del territorio montano.

Siamo però convinti che il danno maggiore è stato provocato da una «cultura» riduttiva e alla fine devastante, tendente a vedere ogni intervento, in questo come in altri ambiti di natura ambientale, come finalizzato a porre dei vincoli alla libera attività imprenditoriale e, in definitiva, come volto a limitare - se non a impedire *tout court* - legittime aspettative di profitto e di vantaggi derivanti dalla valorizzazione delle risorse naturali collegate con la montagna (dallo sci al volo panoramico, alla «conquista» motorizzata di vette e siti difficili da raggiungere in maniera corretta...). Siamo convinti che tali impostazioni davvero inadeguate e pericolose - se ancora non del tutto scomparse - sono ormai minoritarie e residuali: è sempre più motivo diffuso di consapevolezza che una equilibrata politica di salvaguardia e di utilizzazione del territorio e dell'ambiente si costituisce come unica e vera «convenienza» (anche per gli aspetti economici e reddituali); al contrario, una teoria ed una pratica di permissivismo indiscriminato producono un impoverimento e, sui tempi lunghi, una distruzione senza ritorno, certo non auspicata, ma di fatto resa possibile e in vari modi legittimata. È tempo perciò di favorire un più ampio sviluppo di una corretta cultura del rapporto uomo-ambiente, attività economica-risorse naturali, tutela-sviluppo. Anche a questo aspetto debbono essere finalizzate iniziative normative e legislative che finalmente diano risposte chiare a esigenze contemporaneamente culturali, economiche e sociali.

L'utilizzazione del trasporto aereo, l'uso spesso sregolato dell'elicottero e la pratica così violentemente squilibrante dell'*eliski*, ecco le attività che più immediatamente vanno regolamentate o proibite in maniera da recuperare pienamente i valori irripetibili

della montagna, della natura, dell'ambiente in tutte le sue manifestazioni. Ci sembra altresì coerente richiamare - a sostegno di una urgenza obiettiva - la necessità che le pratiche negative ricordate non abbiano la possibilità di estendersi anche alla montagna del Centro, del Sud e delle isole italiane: purtroppo, vi sono esempi preoccupanti di una sorta di imitazione negativa in proposito, tali da costituire una ulteriore difficoltà proprio in direzione di quella politica di recupero e di valorizzazione dell'Appennino che - oltre che incontrare una domanda turistica notevole (vedi i Parchi di nuova o più antica istituzione...) - può ricevere ulteriore impulso e sostegno dagli stessi interventi europei.

Il presente disegno di legge non nasce perciò da una motivazione ideologica o settoriale in senso limitante: esso scaturisce da problematiche assolutamente verificabili e significative di una responsabilità che a noi è oggi posta di salvare per noi stessi e per le generazioni future parti decisive del comune patrimonio costituito dalla natura e dall'ambiente montano. Ecco perchè l'intenzione sottostante il disegno di legge è

stata esplicitata e chiarita in un lungo, complesso lavoro di elaborazione, prodotto soprattutto da associazioni ambientaliste, gruppi di operatori impegnati nei diversi ambiti del territorio montano, organizzazioni alpinistiche e del soccorso in montagna, enti e soggetti dediti - anche con sensibilità e impostazione diversificata - alla salvaguardia e allo sviluppo della montagna. Nel presente disegno di legge, ben lungi da proposizioni di pura testimonianza o di enunciazione astratta, si delinea una organizzazione e una regolamentazione della problematica secondo criteri di certezza, di efficienza, di coerenza, di fattibilità. In esso, converge anche la preziosa esperienza e la stessa preoccupata e significativa decisione di intervento maturato da alcune regioni a statuto speciale del nostro Paese.

Il presente disegno di legge vuole essere - in definitiva - un contributo ed una sollecitazione razionale e appassionata al Parlamento perchè in tempi rapidi sia approvata una legge di regolamentazione dei voli in montagna, in coerenza con i più alti, e unanimemente riconosciuti, significati di civiltà umana e ambientale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Ambito di applicazione)

1. La presente legge disciplina il sorvolo a bassa quota e l'atterraggio di aeromobili nelle zone di montagna situate a quote superiori ai 1500 metri sul livello del mare nelle Alpi, e a quote superiori ai 1000 metri sul livello del mare nell'Appennino e nelle isole, nonchè nei territori inclusi nei parchi nazionali regionali e riserve naturali, al fine di salvaguardare l'ambiente naturale della montagna, tutelare la fauna selvatica, prevenire l'inquinamento acustico ed evitare i rischi a persone e cose derivanti da possibili distacchi di valanghe o da frane causate da rumori e vibrazioni.

2. Restano salve le vigenti disposizioni riguardanti la navigazione aerea di linea nazionale e internazionale e quella di carattere militare.

Art. 2.

(Esclusioni)

1. La presente legge non si applica:

a) alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco; al corpo forestale dello Stato e delle regioni, al servizio della protezione civile, nell'esercizio dei rispettivi compiti di istituto;

b) ai mezzi impegnati in operazioni di soccorso;

c) ai velivoli senza motore.

2. L'eventuale sorvolo e atterraggio in parchi e riserve naturali nazionali e regionali per l'effettuazione di esercitazioni da parte di aeromobili adibiti ai servizi di cui al comma 1, è soggetto a nulla

osta da parte dell'amministrazione del parco o riserva.

Art. 3.

(Divieto di sorvolo e atterraggio)

1. Sono vietati il decollo, l'atterraggio e il sorvolo a quota inferiore a metri 500 dal suolo nelle zone di montagna specificate all'articolo 1.

Art. 4.

(Attività autorizzate)

1. In deroga ai divieti di cui all'articolo 3, le regioni e le province autonome possono autorizzare di volta in volta sorvoli a bassa quota e atterraggi per documentati motivi di ricerca scientifica, ovvero per effettuazione di riprese fotografiche, cinematografiche e televisive, escluse in ogni caso le riprese a scopo pubblicitario o promozionale.

2. Le regioni e le province autonome rilasciano inoltre autorizzazioni su base annuale o stagionale, per un quantitativo predeterminato di ore di volo, allo svolgimento di sorvoli a bassa quota e atterraggi per attività di rifornimento e di smaltimento obbligatorio dei rifiuti di insediamenti abitativi e produttivi, rifugi e alpeggi, nonché per attività edilizie e di posa e manutenzione di impianti di comunicazione e di impianti idroelettrici.

3. Le autorizzazioni di cui ai commi 1 e 2 possono essere rilasciate solamente a imprese munite di regolare licenza per l'esercizio di servizi di trasporto aereo non di linea di cui all'articolo 788 del codice della navigazione.

4. Le autorizzazioni di cui al comma 2 possono essere rilasciate solamente nel caso in cui sia impossibile il ricorso ad altri mezzi di trasporto a motore.

5. Nel caso in cui i sorvoli a bassa quota e gli atterraggi di cui ai commi 1 e 2 inte-

ressino il territorio di parchi o riserve nazionali o regionali, l'autorizzazione è rilasciata su conforme parere dell'amministrazione del parco o riserva.

6. Le autorizzazioni di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5 possono stabilire specifiche limitazioni per quanto riguarda le rotte, le quote di crociera e il quantitativo di voli giornalieri.

Art. 5.

(Sorveglianza)

1. Alla sorveglianza circa l'osservanza delle disposizioni della presente legge provvedono, secondo i rispettivi ambiti di competenza:

a) il personale appartenente al corpo forestale dello Stato e delle regioni;

b) il personale appartenente alle forze di polizia;

c) il personale incaricato dei servizi di polizia locale;

d) il personale dipendente dagli enti di gestione dei parchi e delle riserve naturali nazionali e regionali;

e) gli agenti giurati autorizzati dalle regioni.

Art. 6.

(Sanzioni)

1. L'effettuazione di decolli, atterraggi e sorvoli a bassa quota in violazione ai divieti di cui all'articolo 3, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 4 milioni a lire 8 milioni nonchè con la sospensione della licenza per l'esercizio di servizi di trasporto aereo non di linea per un periodo da uno a tre anni.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 4, relativamente alle attività autorizzate, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 4 milioni a lire 12 milioni, nonchè con

la sospensione della licenza per l'esercizio di servizi di trasporto aereo non di linea per un periodo da uno a tre mesi.

3. Le sanzioni previste ai commi 1 e 2 del presente articolo devono essere irrogate tanto all'autore della violazione quanto al proprietario dell'aeromobile.

Art. 7.

(Disposizioni finali)

1. Sono fatte salve eventuali disposizioni più restrittive rispetto a quelle della presente legge, adottate dalle regioni e dalle province autonome.

2. Le regioni e le province autonome, ferme restando le competenze legislative loro attribuite dai rispettivi statuti speciali e dalle relative norme di attuazione, provvedono, sulla base di intese con lo Stato ad iniziativa del Ministero dei trasporti, ad armonizzare alla presente legge le norme eventualmente già in vigore.

