

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 167

## DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori TURRONI, DE PETRIS, PETERLINI,  
VICINI, FORCIERI, GUBERT, DETTORI, PAGANO,  
DENTAMARO, BOCO, DONATI, MELELEO, GAGLIONE, DE  
PAOLI, PIZZINATO, PASQUINI, FILIPPELLI, FABRIS,  
MONTICONE, CUTRUFO, CORTIANA, ZANCAN e RIPAMONTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 GIUGNO 2001

---

Disciplina dei voli in zone di montagna

---

## **INDICE**

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge .....	»	5

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 ed infine alla valorizzazione di quelle attività collegate al tempo libero più rispettose dell'ambiente naturale. È infatti indubbio che i grandi orizzonti delle montagne tanto più rappresenteranno un valido antidoto contro l'elevato tasso di artificialità 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. La domanda del turismo internazionale sta andando in questo senso. In direzione diametralmente opposta va invece l'uso sempre più frequente e sregolato dell'elicottero, sia per scopi turistici, sia per attività economiche d'altro tipo. È la vocazione stessa della montagna, in questo particolare momento storico, a suggerire con forza la necessità, nel primo caso, di un divieto assoluto, e negli altri casi di una chiara e severa regolamentazione. L'utilizzazione del trasporto aereo per raggiungere in pochi minuti località in alta quota, che altrimenti richiederebbe alcune ore di marcia, permette a pochi turisti facoltosi di colonizzare a loro piacimento anche le ultime aree alpestri libere da impianti di risalita meccanici, da piste battute, da posti di ristoro e così via. Soprattutto la pratica del cosiddetto «*eliski*» si configura come un passatempo elitario, particolarmente rumoroso o invasivo, che rappresenta - anche da un punto di vista psicologico - una autentica 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.

Ma a sfavore di una pratica indiscriminata dell'*eliski* esistono anche precise ragioni ecologiche. 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.

Non va poi trascurato 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 e 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.

Infine, è bene sfatare il pregiudizio che l'elitismo, invernale o estivo, abbia un ruolo consistente per il rilancio economico della montagna italiana. 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 Bolzano e di Trento, da sempre particolarmente attente ai temi dello sviluppo del turismo, non hanno esitato a vietare recentemente l'uso dell'elicottero per scopi di diporto, considerandolo un elemento di grave disturbo per la maggioranza dei frequentatori della montagna. Oltre al Trentino e all'Alto Adige, anche la Francia, l'Austria, la Slovenia e la Germania si sono espresse nello stesso modo.

Il presente disegno di legge, composto da sette articoli, vieta di conseguenza l'impiego di aerei ed elicotteri per scopi turistici al di sopra di una quota prestabilita, su tutto il territorio nazionale, mentre si propone di regolamentare con chiarezza ogni altro tipo di utilizzazione di tali mezzi.

A tal fine, anche per disciplinare l'attività di *eliski* nel rispetto della natura e dell'ambiente, come richiesto da numerose regioni italiane, si auspica un rapido esame del presente disegno di legge che riporta un testo analogo a quello già approvato dal Senato nella XIII legislatura in data 26 settembre 2000.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

#### (Finalità)

1. La presente legge disciplina il volo a bassa quota, il decollo e l'atterraggio di elicotteri, velivoli e apparecchi ultraleggeri a motore nelle zone di montagna italiane, nonché nei territori inclusi nei parchi nazionali e regionali e nelle riserve naturali, al fine di garantire la sicurezza, la salvaguardia dell'ambiente naturale, la tutela della fauna selvatica, la prevenzione dell'inquinamento acustico e di evitare i rischi derivanti da possibili distacchi di valanghe nevose 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. La presente disciplina non si applica inoltre alle procedure e alle rotte pubblicate VFR (*Visual flight rules*) e IFR (*Instrumental flight rules*) di cui alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, ivi compresi gli annessi alla medesima, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, nonché di cui alle lettere *hh*) e *ii*) del primo comma dell'articolo 1 del regolamento in materia di licenze, attestati e abilitazione aeronautica, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1988, n. 566.

3. La disciplina concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 518, e alle relative norme di attuazione, è soggetta alle limitazioni della presente legge.

## Art. 2.

*(Campo di applicazione)*

1. La presente legge riguarda il sorvolo, il decollo e l'atterraggio sulle aviosuperfici munite di segnaletica e non, in zone di montagna, situate a quota superiore ai 1.500 metri sul livello del mare nelle regioni alpine, e a quote superiori ai 1.000 metri sul livello del mare sugli Appennini e nelle isole.

2. Sono vietati il decollo e l'atterraggio nelle zone di montagna di cui al comma 1.

3. È vietato il sorvolo a quota inferiore a metri 500 dal suolo nelle zone di montagna di cui al comma 1, salvo che per le procedure di decollo, avvicinamento e atterraggio interessanti aviosuperfici, eliporti ed elisuperfici autorizzati ai sensi dell'articolo 4, comma 7.

4. I divieti di cui ai commi 2 e 3 non si applicano nei casi di emergenza e nei casi in cui la non applicazione si renda necessaria per cause metereologiche, al fine di consentire il rispetto delle condizioni di visibilità e di separazione dalle nubi previste dalle norme aeronautiche, per non superare limitazioni di quota imposte dall'autorità aeronautica e per motivi di sicurezza.

## Art. 3.

*(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, alla protezione civile, nell'esercizio dei rispettivi compiti di istituto;

b) ai mezzi impegnati in servizi sanitari e in operazioni di soccorso e di addestramento al soccorso, se iscritti nei registri regionali della protezione civile;

c) agli aeromobili senza motore e agli apparecchi ultraleggeri senza motore.

2. Il sorvolo, il decollo e l'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 sono autorizzati, in applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *h*), della legge 6 dicembre 1991, n. 394, ogni volta dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), d'intesa con gli enti gestori del parco o della riserva.

#### Art. 4.

##### *(Attività autorizzate)*

1. In deroga ai divieti di cui all'articolo 2 i sorvoli, i decolli e gli atterraggi per scopi collegabili a documentati motivi di ricerca scientifica possono essere autorizzati, ogni volta, dai competenti organi delle regioni, sentito l'ENAC.

2. Possono essere altresì rilasciate autorizzazioni dalle regioni, sentito l'ENAC, per l'effettuazione di riprese fotografiche, cinematografiche e televisive, purchè gli aeromobili impiegati non si discostino da una rotta prestabilita e approvata in anticipo. È vietata la pubblicità direttamente effettuata con l'aeromobile quale quella attuata mediante fumi traccianti, traino di striscioni, lancio di materiali e messaggi sonori.

3. Le regioni, sentito l'ENAC, possono rilasciare autorizzazioni alle scuole di pilotaggio di cui all'articolo 788 del codice della navigazione per effettuare voli di addestramento stabilendo preventivamente le aviosuperfici, le rotte e le zone di lavoro.

4. Le regioni, sentito l'ENAC, rilasciano altresì autorizzazioni su base annuale o stagionale, per un quantitativo predeterminato di ore di volo, allo svolgimento di sorvoli a bassa quota, decolli e atterraggi per l'approvvigionamento di rifugi e lo sgombero dei rifiuti, nonché per edilizia, impianti e lavori di montagna, la manutenzione di impianti idroelettrici e di comunicazione, qualora i manu-

fatti in questione non siano raggiungibili con altri mezzi a motore adatti all'effettuazione dei lavori, purché gli aeromobili impiegati non si discostino da una rotta prestabilita e approvata in anticipo dalle regioni stesse.

5. Le autorizzazioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 sono rilasciate esclusivamente a soggetti muniti di regolare licenza per l'esercizio di servizi di lavoro aereo e di scuola di pilotaggio di cui all'articolo 788 del codice della navigazione e possono stabilire specifiche limitazioni per quanto riguarda le rotte, le quote e la frequenza dei voli giornalieri.

6. All'interno dei parchi e delle riserve naturali statali, in applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera *h*), della legge 6 dicembre 1991, n. 394, le autorizzazioni sono rilasciate ogni volta dagli enti gestori, seguendo le medesime procedure.

7. L'ENAC, d'intesa con le regioni interessate, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, procede al riordino delle autorizzazioni di cui al comma 3 dell'articolo 2, in base alle disposizioni di cui al medesimo articolo 2.

#### Art. 5.

##### *(Sorveglianza)*

1. Alla sorveglianza circa l'osservanza delle disposizioni della presente legge provvedono, anche con l'ausilio di strumentazione approvata dall'ENAC, 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.



2. Il personale di cui al comma 1, accertata la violazione di disposizioni della presente legge, redige un rapporto da inviare, a cura del dirigente dell'ufficio da cui lo stesso dipende, all'ENAC.

3. L'ENAC, ricevuto il rapporto, provvede ai sensi dell'articolo 6, nel rispetto delle procedure previste dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

#### Art. 6.

##### *(Sanzioni)*

1. L'effettuazione di decolli, atterraggi e sorvoli a bassa quota in violazione dei divieti di cui all'articolo 2, è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.032,91 a 5.164,57 euro e con la sospensione delle licenze per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo, lavoro aereo e scuole di pilotaggio, nonché della licenza di pilota o dell'attestato, per un periodo da uno a otto mesi. Nei casi di gravi e ripetute infrazioni è applicabile la revoca delle licenze per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo, lavoro aereo e scuola di pilotaggio e della licenza di pilota o dell'attestato.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 4 è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 516,46 a 3.098,74 euro e con la sospensione delle licenze per l'esercizio dei servizi di trasporto aereo, lavoro aereo e scuole di pilotaggio, nonché della licenza di pilota, per un periodo da uno a sei mesi. Nei casi di gravi e ripetute infrazioni è applicabile la revoca delle licenze per l'esercizio di lavoro aereo e scuola di pilotaggio e la revoca della licenza di pilota o dell'attestato.

3. Le sospensioni e le revoche previste dai commi 1 e 2 si applicano in relazione all'attività svolta nel momento in cui è stata commessa la violazione.

4. Le sanzioni previste ai commi 1 e 2 relative alla sospensione della licenza o dell'at-

testato sono irrogate, in quanto applicabili, all'autore della violazione e all'esercente dell'aeromobile. L'esercente è responsabile in solido con l'autore della violazione per il pagamento della sanzione pecuniaria irrogata.

5. I proventi delle sanzioni previste al comma 1 costituiscono entrate dell'ENAC, ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250.

6. I proventi delle sanzioni previste al comma 2 affluiscono alla regione sul cui territorio è stata rilevata la violazione.

7. Sono fatte salve le sanzioni previste dall'articolo 30 della legge 6 dicembre 1991, n. 394.

#### Art. 7.

##### *(Disposizioni finali)*

1. Sono fatte salve le eventuali disposizioni più restrittive rispetto a quelle della presente legge adottate dalle regioni a statuto ordinario.

2. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano regolamentano con propria legislazione la materia di cui alla presente legge, in coerenza con quanto disposto dal comma 1 dell'articolo 1.



