

Relazione al disegno di legge

## **Modificazioni della legge provinciale 12 agosto 1996, n. 5 (Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili), in materia di sicurezza e di tutela dall'inquinamento**

Sono trascorsi 25 anni dalla prima legge provinciale (la n. 7 del 24 giugno 1985) che ha introdotto importanti regole per il volo in montagna, a tutela dell'ecosistema ma anche della popolazione, ed altri 14 anni dalla sua successiva modifica, intervenuta con la legge n. 5 del 1996 che ha reso ancora più restrittiva la possibilità dell'uso dell'elicottero a fini turistici (in particolare per evitare la pratica dell'eliski, ma anche riducendo la quota di decolli ed atterraggi dai 1600 ai 1000 metri slm ed elevando la distanza minima di volo dal suolo fino a 500 metri, intensificando i controlli), sulla base di due distinte proposte legislative del consigliere Mauro Bondi e dell'assessore alle Foreste e Protezione civile, Danilo Zanoni.

Nonostante la chiarezza della norma vigente, si sono moltiplicate negli ultimi anni le segnalazioni circa un uso non conforme dell'elicottero per fini turistici, con frequenti e quantomeno apparenti violazioni non solo della legge provinciale, ma anche delle norme nazionali e del codice della navigazione aerea, che prevedono ad esempio il divieto di sorvolo dei centri abitati e precise indicazioni per il decollo ed atterraggio, anche da eliporti occasionali. Feste di paese o manifestazioni sportive ad esempio hanno mostrato come le norme per le fasi di decollo/atterraggio e per il sorvolo dei paesi siano state spesso gestite "allegrementemente", per fortuna senza incidenti, ma con un forte e spesso denunciato pubblicamente disturbo alla quiete pubblica della stragrande maggioranza della popolazione. Frequente sarebbe poi la violazione della norma sulla distanza dal suolo, anche perché è a tutti evidente l'impossibilità materiale per un pilota di sorvolare un gruppo montuoso, composto di creste e dorsali da una valle all'altra, dovendo andare continuamente su e giù per mantenere la distanza prevista dalla legge. Inoltre, si è dimostrata la quasi impossibilità di far rispettare la legge vigente stante che i controlli, evidentemente, non possono essere estesi a tutto il territorio provinciale 365 giorni all'anno nelle ore diurne... Pertanto, il legislatore si deve assumere l'onere di rendere evidente quando una norma non è materialmente applicata o applicabile e dunque deve provvedere ad introdurre idonee modifiche. Deve inoltre tenere in conto le motivazioni e le giustificazioni rispetto al mancato rispetto delle norme e deve, infine, valutare i cambiamenti intercorsi nell'arco di vita della legge. Che per quanto riguarda la tecnologia dei velivoli - in particolare dell'elicottero - e la diffusione del loro utilizzo è di enorme importanza. Infatti, l'elicottero è uno dei mezzi aerei più versatili e di maggiore impiego in zone di montagna come la nostra regione. Il suo utilizzo è stato incrementato in maniera esponenziale nel corso degli ultimi anni grazie anche al potenziamento della Protezione civile ed all'utilizzo del velivolo come mezzo di soccorso ed eliambulanza. Un investimento ingente da parte pubblica, che obiettivamente ha salvato molte vite umane, con grande impegno e professionalità da parte del personale del Nucleo elicotteri. L'evoluzione tecnica dell'elicottero ha inoltre portato alla diffusione di velivoli più sicuri, più silenziosi, più versatili. Anche da parte dell'imprenditoria privata c'è stata un'evoluzione, che ha portato ad utilizzare l'elicottero per molte attività legate al lavoro dell'uomo in montagna, ivi compreso anche un limitato utilizzo a fini turistici. Anche in questi casi, l'impiego di velivoli moderni ha ridotto l'inquinamento, aereo ed acustico, ed ha ridotto i rischi di incidente. Per quanto riguarda infine le prospettive, l'acquisto di nuovi elicotteri da parte della Provincia, con elevatissime prestazioni per quanto riguarda le capacità di intervento nell'ambito dell'elisoccorso e protezione civile, con la necessità dunque di strutturare ed adeguare una rete di elisuperfici sia per l'elisoccorso che occasionali, sia per il lavoro in quota va inquadrato

nell'evoluzione del quadro a livello nazionale/internazionale, dove mezzi sempre più versatili e meno inquinanti vengono impiegati anche per fini turistici nell'ambito di collegamenti di breve-medio raggio tra gli aeroporti e le località turistiche. E' vero che la legge del 1985 venne modificata nel 1996 per evitare un troppo frequente utilizzo dell'elicottero attorno a località turistiche importanti come Canazei e Madonna di Campiglio, ma è pure vero che negli ultimi 15 anni sono cambiati i mezzi aerei, sono aumentati la sensibilità ambientale e l'attenzione dei cittadini e che rispettando tutte le norme del codice della navigazione aerea, precisi corridoi di volo e determinati orari anche il limite altitudinale può non essere considerato più un tabù, quantomeno allineando il Trentino ad altre regioni alpine con analoghe caratteristiche, in primis con Bolzano che pone il limite per il decollo/atterraggio a 1600 metri ed Aosta, che lo pone a 1500.

Anche dal confronto con le norme vigenti in altre regioni di montagna ed alla luce del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del primo febbraio 2006 "Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio", nasce il presente disegno di legge, che da un lato intende rendere più attuabile la legge vigente, cercando di ridurre i limiti oggettivi alla sua applicazione, ma dall'altro, per non apparire "punitiva" nei confronti di chi esercita attività di volo in montagna, in particolare con l'ausilio dell'elicottero, va parzialmente incontro alle loro richieste.

Ciò che si vuole evitare, ad esempio, è che l'elicottero possa essere utilizzato in maniera non propriamente adeguata in feste di paese o manifestazioni sportive con decolli/atterraggi spericolati a pochi metri da paesi, abitazioni isolate, assembramenti di persone, attività oggettivamente ad altissimo rischio e ad elevato impatto di inquinamento. Mutuando dalle esperienze di altre regioni, si intende rafforzare il capitolo delle sanzioni, prevedendo il raddoppio degli importi in caso di recidiva ed aggiungendo, come in Val d'Aosta, la sospensione dall'esercizio in caso di riscontro di due infrazioni dello stesso divieto. Si specifica fin d'ora che questo dovrebbe servire soprattutto come norma-antidoto, come per dire "a mali estremi, estremi rimedi", con l'auspicio che non si debba mai arrivare alla sua reale applicazione. Per contro, si intende raccogliere le osservazioni formulate negli anni dagli operatori del volo, riducendo la distanza dal suolo nel caso di passaggio "di valle in valle" e riportando l'altitudine delle operazioni di decollo/atterraggio ai 1600 metri slm, come nella limitrofa provincia di Bolzano, assicurando però che queste operazioni si possano svolgere ad almeno cento metri di distanza da abitazioni e da elisuperfici idonee quand'anche "occasionalmente" (tra l'altro, il decollo da 1.600 metri anziché da 1.000 comporta minore tempo e minore consumo di carburante per giungere alle quote "di lavoro"). Più che intensificare i controlli, attività peraltro già assai complessa e comunque quasi impossibile da attuare, si intende agire sulla responsabilizzazione degli esercenti le attività di volo, offrendo nuove opportunità a fronte di un loro maggiore impegno per il rispetto dei limiti.

Altro intervento "a favore" dell'elicottero consiste nell'individuazione, con il Ministero e le autorità per la navigazione aerea, di appositi corridoi di volo a bassa quota - tra gli 800 ed i 1600 metri - per favori l'estensione dell'uso degli elicotteri più moderni con funzione di collegamento con gli aeroporti del nord Italia. Ricordiamo, a questo proposito, che è in definizione un corridoio di questo genere che attraversa tutta la Pianura Padana da Torino a Venezia con collegamenti con le maggiori città e che esistono già servizi di questo genere dai maggiori aeroporti, che si tratta di soluzioni che riducono il traffico veicolare pur non comportando - se ben regolamentate - maggiori rischi per la popolazione o per gli utenti. Del resto, non si può non tener conto che una fascia di clientela importante per la nostra regione, così come molte persone che viaggiano per lavoro, necessitano di servizi aerei rapidi e sicuri, a costi relativamente contenuti, per recarsi da Trento o dalle principali località turistiche, verso i maggiori scali del nord Italia.

Con un apposito articolo si introduce quindi la regolamentazione delle elisuperfici, distinguendo quelle "occasionalì" da quelle "per elisoccorso", definendo le modalità ed i limiti di intervento della Provincia e degli Enti locali.

Mutuando, anche in questo caso dalla provincia di Bolzano, la regolamentazione degli ostacoli alla navigazione aerea, si intende provvedere a rendere più sicuro il volo in montagna e più accessibili tutte le informazioni.

Descrizione del disegno di legge

L'articolo 1 apporta delle modifiche alla legge vigente, riducendo la quota minima di volo da 500 a 250 metri nel caso di superamento di dorsali, passi o creste ed innalzando la quota massima di decollo/atterraggio da 1.000 a 1.600 metri. Inoltre rende più restrittive le norme per le operazioni di decollo/atterraggio e sorvolo, introducendo il principio di elisuperfici idonee richiamando la vigente norma nazionale successiva alla legge provinciale.

L'articolo 2 è dedicato alle elisuperfici occasionali e per l'elisoccorso, definendo i diversi impegni della Provincia, che dovrebbe finanziare anche le opere e le strumentazioni necessaria per il volo notturno, in tutte le valli ove sono presenti presidi ospedalieri.

Con l'articolo 3 si introduce una novità nel panorama legislativo provinciali, considerando per la prima volta l'opportunità di considerare l'elicottero un veicolo per il trasporto civile finalizzato anche all'attività turistica, in collegamento con gli aeroporti del Nord Italia.

L'articolo 4 introduce nella legge vigente l'argomento degli ostacoli alla navigazione aerea, definendo gli interventi a carico dei proprietari e della Provincia.

L'articolo 5 si occupa delle sanzioni, che oltre ad essere convertite in euro sono pure generalmente incrementate, fino all'ipotesi del loro raddoppio in caso di recidiva ed al caso estremo della sospensione dall'esercizio dell'attività di volo per l'esercente che infranga per due volte i divieti posti dalla legge.

Infine l'articolo 6 detta disposizione per la copertura delle nuove spese derivanti in particolare dall'approntamento di nuove elisuperfici.

Cons. Roberto Bombarda

Trento, 10 novembre 2010