

Relazione del disegno di legge Modificazioni della legge provinciale 12 agosto 1996, n. 5 (Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili)

L'elicottero rappresenta, in una regione di montagna, uno dei mezzi di trasporto e lavoro più utili e versatili. Per le sue caratteristiche tecniche consente un impiego molto vasto, impossibile a qualunque altro mezzo. Dalle operazioni di soccorso al trasporto di materiali in quota, l'elicottero è dunque un ausilio indispensabile per molte attività umane.

Il lato negativo della medaglia è dato dal fatto che questo tipo di veicolo, nonostante i rapidi sviluppi tecnologici, ha un livello di emissioni inquinanti di un certo rilievo. Oltre alle emissioni gassose derivanti dalla combustione dei carburanti, ciò che caratterizza in senso negativo il volo degli elicotteri è l'intenso rumore, dovuto sia al motore, sia alla rotazione delle pale dei rotori. Rumore che spesso è accentuato dalle caratteristiche morfologiche delle aree sorvolate, poiché pareti, valloni, pendii accentuano l'intensità dell'emissione sonora.

Per tutelare le aree naturalistiche di maggiore rilievo e le aree montane in genere dalle emissioni inquinanti dei veivoli, la Provincia di Trento si è data una legge – la L.P. 12 agosto 1996, n. 5 “Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili” – che regolamentando l'impiego degli aeromobili (con evidente e primario riferimento all'elicottero) di fatto assicura il rispetto della quiete tanto per l'ambiente naturale e per la fauna, quanto per l'uomo che frequenta la montagna stessa per lavoro o per sport. La legge vieta nei fatti anche la possibilità di esercitare all'interno del territorio trentino la negativa pratica dell'eliski, peraltro svolta da operatori turistici veneti e lombardi ai confini della nostra provincia, come hanno potuto evidenziare costanti e reiterate denunce da parte delle associazioni ambientaliste.

Ad avviso del proponente, la legge attuale ha una lacuna poiché circoscrive il proprio raggio d'azione a poche aree di grande pregio ambientale, non tenendo invece conto che ormai l'industria turistica – che nel nostro territorio sfrutta quali elementi di qualità la quiete, la mancanza di rumore e l'aria pulita – coinvolge anche moltissime aree di fatto prive di adeguata tutela sotto questo profilo.

Molti voli, che si svolgono nel rispetto della normativa vigente, hanno purtroppo il riflesso negativo di creare disturbo – soprattutto per il rumore costante – a gran parte della popolazione residente che non fa uso di questo “servizio” (e pure agli animali), ma che è invece costretta a subire per ore da un lato l'inquinamento acustico dell'elicottero nelle fasi di decollo, sorvolo ed atterraggio, dall'altro lato il costante timore di un possibile incidente di volo nei pressi od addirittura sopra il centro abitato. Inoltre, le fasi di decollo e di atterraggio che, come per ogni velivolo, sono le operazioni a maggior rischio di incidente, avvengono in queste occasioni da piazzole improvvisate, prati che vengono recintati con un semplice nastro bicolore, senza un servizio di sorveglianza, assistenza e soccorso, senza supporti tecnici di ausilio al pilota.

Come tutti i veicoli, anche l'elicottero è infatti sottoposto a rischi e pericoli e non sono stati rari nella nostra regione, nell'ultimo decennio, gli incidenti di volo che hanno portato ad atterraggi di fortuna o, peggio, a gravi situazioni con morti e feriti.

Con il presente disegno di legge si intende pertanto integrare la legge vigente e, pur non limitando l'impiego dell'elicottero per fini turistici o produttivi, si intende assicurare una maggior protezione anche delle aree attualmente poco tutelate. Inoltre spesso l'atterraggio ed il decollo avvengono, come detto, in piazzole improvvisate, prive di segnalatori di vento (le “maniche” che indicano al pilota la direzione e l'intensità del vento), di segnaletica orizzontale, di sistemi di allarme (sirene od altro) e di idranti per l'intervento in caso di incendio. Il decollo e l'atterraggio da e per queste piazzole improvvisate segue inoltre “corridoi” di avvicinamento e di allontanamento che non sono

valutati in ordine ai problemi di sicurezza ed in ordine al rispetto degli abitanti dei luoghi sorvolati. Succede così che l'elicottero possa sorvolare di poche decine di metri abitazioni o luoghi fortemente abitati o frequentati – chiese, piazze, centri sportivi – con evidente disagio per i cittadini e sottoponendo gli stessi ad un rischio potenziale di coinvolgimento in un eventuale, seppur quantomai raro, incidente.

Ovviamente resta salva la “libertà” di decollo e di atterraggio in occasione di tutte quelle operazioni di intervento di emergenza e di soccorso rispetto alle quali sarebbe inimmaginabile predisporre piazzole adeguate.

L'articolo 1, integrando la legislazione vigente, prevede che anche al di fuori delle zone già ora tutelate, il decollo e l'atterraggio di velivoli a motore possono avvenire solo in aree o piazzole collocate a una distanza superiore a cento metri dalle abitazioni. Affida all'Amministrazione provinciale il compito di individuare le aree e le piazzole di atterraggio che dovranno essere adeguatamente attrezzate. E' infine previsto che, nelle fasi di decollo e atterraggio, il velivolo non possa sorvolare abitazioni a una quota inferiore a cento metri dal suolo, per evidenti ragioni di inquinamento acustico e di potenziale pericolo.

L'articolo 2 prevede una sanzione idonea per chi non ottempera alle nuove disposizioni introdotte.

Cons. prov.le
Roberto Bombarda

Trento, 8 giugno 2005