

Documento di posizionamento su ELITURISMO in MONTAGNA

Premessa:

Come ogni anno il tema del eliturismo, ben noto come eliski nel periodo invernale, torna alla ribalta. Le criticità che tale pratica produce nel fragile ambiente montano sono per lo più note da più parti e evidenziate con articoli e prese di posizione. Il 2023 non è stato da meno, con una piccola variante: l'uso dell'elicottero per raggiungere quote elevate e aree impervie è questa volta impiegato per una disciplina "nuova" per i nostri territori, ovvero il volo alare. Se ne viene a conoscenza in quanto avvengono degli incidenti e logicamente il Soccorso Alpino è chiamato ad intervenire. Quest'anno ben 3 incidenti:

28/05/2023, Il Giorno, "Lecco, incidente con la tuta alare: soccorso in montagna paracadutista estremo di 51 anni. Si è lanciato dal Forcellino ai Piani dei Resinelli"

16/07/2023, Corriere delle Alpi, "Sparisce nel volo in tuta alare dalla Moiazza: era atterrato in un punto diverso da quello dei compagni"

19/07/2023, Corriere delle Alpi, "Ferita base jumper caduta durante il lancio dall'Agner".

L'eliturismo sta prendendo sempre più piede in Italia, sia per la presenza di un vasto territorio lungo l'intero arco alpino, in cui si concentrano non solo nei luoghi montani più rinomati e in alcuni casi incontaminati, ma si estendono lungo tutto l'appennino sino alle regioni insulari, sia perché il nostro paese non dispone di una legge specifica su questa attività (volo in aree montane), sebbene la questione sia stata portata all'attenzione del 8^a commissione permanente "Lavori Pubblici, Comunicazioni" il 12/06/2000 sui disegni di legge n. 2970, 3175 e 3821-A. Di interesse i contenuti della relazione, riportati in All. 1, che risultano tutt'oggi validi, se non per il fatto che le attività che prevedono questo tipo di trasporto (elicottero) si stanno incrementando: down hill e volo alare.

Un aspetto da non dimenticare riguarda il fatto che il nostro paese è l'unico dell'arco alpino che non dispone di una normativa in materia, mentre gli altri paesi hanno da tempo definito una normativa di salvaguardia in materia di voli in zone di montagna. La Commissione per la protezione delle Alpi (CIPRA) evidenzia che le attività di eliski sono vietate in Germania, Slovenia e Liechtenstein. Anche in Francia vige un divieto generalizzato che però viene spesso aggirato depositando gli sciatori su creste oltre confine, ovvero sul versante italiano. In Austria è consentito unicamente nella regione dell'Arlberg con soltanto due destinazioni. In Svizzera la legge consente l'atterraggio su una quarantina di siti (la maggior parte dei quali situati nel Canton Vallese).

Pratica dell'eliski (tratto da www.skiforum.it)

Italia

In Italia l'eliski si pratica in molte località sulle Alpi, generalmente nei centri maggiori dove c'è la disponibilità di elicotteri. La maggiore offerta è in Valle d'Aosta, dove esistono strutture che volano sul versante sud del Monte Bianco (da Courmayeur e La Thuile), in Valgrisenche nel gruppo del Gran Paradiso (si rammenta che esiste in questa zona il Parco Nazionale del Gran Paradiso, ove il transito è vietato), a Cervinia, nel gruppo del Monte Rosa (da Gressoney e Alagna). Sul Rosa c'è la possibilità di sciare anche sul versante svizzero, con discesa a Zermatt. Molte di queste discese si svolgono su ghiacciaio e possono essere effettuate fino a maggio. In Piemonte ci sono strutture in alta Valle di Susa (Cesana, Sauze). In Lombardia si vola in Valtellina (Bormio,

Santa Caterina di Valfurva, Livigno) e al Passo del Tonale. In Trentino e Alto Adige l'eliski è vietato, ma non in Veneto dove si può volare da Falcade verso la Marmolada.

Purtroppo in Italia (ma non solo...) vengono effettuati non pochi voli abusivi, ossia in zone dove non c'è l'autorizzazione, oppure anche dove c'è ma non precisamente per l'itinerario effettuato. Alcune società di elicotteri non seguono correttamente le procedure e non hanno tutte le autorizzazioni richieste. In tutti questi casi i voli sono illegali e chi ne ha conoscenza dovrebbe subito denunciarli alle autorità.

Svizzera

Si vola in molte località, però l'attività è severamente regolamentata e controllata. Si dà molto rilievo al minimo impatto ambientale. La pratica dell'eliski è ammessa anche per consentire ai piloti, in inverno, di accumulare ore di volo e non perdere il livello di addestramento. Alcuni piloti e società elicotteristiche, viste le limitazioni, hanno trasferito tutta o in parte la loro attività all'estero: inizialmente in Canada, poi in Argentina e Cile, più recentemente in Russia e Turchia. Le aree più organizzate in Svizzera sono il Vallese, dove si vola da Zermatt, Verbier, Arolla; e l'Oberland Bernese dove si parte da Interlaken, Lauterbrunnen, Lenk, oppure anche da alcune località vallesane come Anzère. Nell'Oberland si scia su ghiacciaio anche fino a maggio. Da Sion si effettuano voli con piccoli aerei dotati di pattini per atterrare e decollare sui ghiacciai.

Austria

In Austria sono poche le zone autorizzate per l'eliski. Tra queste il Voralberg dove si vola da St. Anton, Lech e Stuben.

Francia

L'eliski è vietato, tuttavia sulle zone di confine a volte viene aggirato il divieto facendo il solo "trasporto passeggeri" verso l'Italia o la Svizzera. Ciò accade per esempio a Tignes e a Chamonix.

Spagna

Si pratica l'eliski in Sierra Nevada, nei Pirenei a Baqueira in Val d'Aran, e ad Andorra.

Norvegia

L'eliski non è autorizzato. Alcune organizzazioni offrono programmi a partire da Narvik nel nord, ma in realtà i voli si effettuano da Riksgransen, appena passato il confine, in Svezia. Lo stesso vale per chi parte da Tromsø per recarsi alla base heliski di Kilpisjärvi in Finlandia. Da Harstad si effettuano voli panoramici sulle Lyngen Alps o alle isole Lofoten, ma non per lo sci. Lo stesso vale per Hemsedal, circa 200 km ad est di Bergen e non distante da Lillehammer. Le Isole Svalbard potrebbero rappresentare la zona in assoluto più vicina la Polo fattibile in eliski, ma naturalmente anche qui esiste il divieto assoluto (inoltre le isole godono di una amministrazione particolare che le qualifica in pratica come riserva naturale protetta).

Svezia

La Svezia non è nota per i grandi dislivelli, tuttavia si può fare dell'ottimo eliski mediamente tra i 400 e 1000-1500 m di quota. La zona più servita è quella delle montagne della Lapponia a nord di Kiruna, dove si scia a partire da Riksgransen (al confine con la Norvegia), Björkliden, Abisko, Kenrekaise. L'area si raggiunge in auto dall'aeroporto di Kiruna oppure da Narvik in Norvegia. Un'altra area di interesse è quella di Hemavand, nella Svezia centrale, dove si pratica l'eliski a partire da Tarnafjällen. L'aeroporto più vicini è quello di Storuman.

Finlandia

Non risulta che ci siano delle zone che offrano dislivelli interessanti per l'eliski, salvo la piccola area intorno a Kilpisjärvi, un resort al confine con Svezia e Norvegia. Si raggiunge comodamente in auto da Tromsø o da Kiruna.

Islanda

Ci sono pochi operatori per ora. L'area più sviluppata è quella della Trollaskagi, nel nord dell'isola, pochi km ad ovest di Akureyri. Si scia in parte su ghiacciaio, in parte in terreno aperto e canali, con dislivelli medi di 800 – 1000 m. I prezzi sono alti, come è normale nei paesi scandinavi. Per gruppi privati c'è la possibilità di volare sui ghiacciai nel sud dell'isola, ma si tratta per ora di attività esplorativa, per sciatori esperti e tecnicamente autonomi. Si tratta di programmi disponibili solo su richiesta.

Groelandia

L'eliski in Groenlandia si svolge ancora in poche località: l'area di Maniitsoq sulla costa ovest è stato il primo spot con un'offerta organizzata, poi si vola anche da Kangaamiut, 50 km più a nord, sempre sulla costa ovest. Quest'area si raggiunge con voli internazionali a Kangerlussuaq. Sulla costa est, l'area di Kusuluk e Tasiilaq ha diverse basi di partenza per le montagne che si alzano dai fiordi fino a quote di 1500 – 2000 m. Kusuluk si raggiunge in aereo con voli regolari dall'Islanda. Una zona recentemente esplorata è quella del Liverpool Land, fronte mare, direttamente da Ittoqortoormitt, sulla costa nord-est, quasi al 72° parallelo, e più ad ovest la Milne Land. con quote fino a 2000 m; l'area si raggiunge in aereo dall'Islanda con arrivo alla base artica di Constable Point. L'eliski in Groenlandia apre le porte all'esplorazione più avventurosa, verso monti, valli, e fiordi mai sciati prima. I costi sono estremamente elevati, a causa della logistica complessa e dell'oligopolio delle società elicotteristi che.

Si ricorda che negli ultimi anni l'utilizzo dell'elicottero, in Italia, avviene anche per praticare sport durante il periodo estivo, come volo con tuta alare e down hill, oppure per vedere all'alto le dolomiti. Queste attività vengono pubblicizzate su diversi siti come "Voli turistici in elicottero, indimenticabili voli turistici con vista panoramica sulle stupende montagne delle Dolomiti - Patrimonio Naturale del mondo Unesco". Si possono prenotare voli individuali (1-6 passeggeri) oppure l'elicottero in esclusiva (fino a 6 passeggeri)". I costi variano da 130,00 €/persona per 15 minuti a 360,00 €/persona per 50 minuti; l'uso esclusivo dell'elicottero varia da 650 € a 1.800 € in funzione della durata del volo.

Normativa

Italia:

Legge 6-12-1991 n. 394, Legge quadro sulle aree protette, Pubblicata nella Gazz. Uff. 13 dicembre 1991, n. 292, S.O (All. 2). La presente legge, in attuazione degli articoli 9 e 32 della Costituzione e nel rispetto degli accordi internazionali, detta principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese.

Il Codice della Navigazione, all'art. 793, "Divieti di sorvolo", stabilisce che l'ENAC "può vietare il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale per motivi di sicurezza o di ordine pubblico su richiesta della competente amministrazione".

La Circolare Enac ATM-03C disciplina la modalità con cui vengono disposti i divieti di sorvolo, anche in applicazione delle previsioni di cui alla legge 394/91 (legge quadro sulle aree protette).

Premesso quanto sopra, Enac provvede a far pubblicare eventuali restrizioni di spazio aereo sulla base anche di valutazioni tecniche attinenti alle verifiche di eventuali interferenze, espresse da parte dei service provider nazionali, sia in AIP Italia che sulla piattaforma D-Flight.

Alla luce di quanto rappresentato, sono proibite al sorvolo quelle aree in corrispondenza dei Parchi il cui divieto è stato approvato dall'ENAC ed è quindi stato pubblicato sull'AIP Italia ENR 5.6.1-1 "Parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica" (All. 3).

Eventuali attività di eliski sono disciplinate da ENAC secondo la Circolare ENAC-DG-11/02/2020-0016058-P, "Elisuperfici in quota per svolgimento di attività di trasporto sciatori con elicotteri (eliski)" (All. 11).

Regione Veneto:

Applicazione L. n. 394 del 06/12/1991 per quanto concerne il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, con riferimento all'art. 11 comma 3, pt. h) il sorvolo di velivoli non autorizzato, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo.

Sul territorio del Parco Naturale delle Dolomiti d'Ampezzo e delle Regole d'Ampezzo, è vietato il sorvolo a bassa quota e l'atterraggio di aeromobili salvo che per operazioni di soccorso alpino, prevenzione e spegnimento incendi e trasporto materiale autorizzato dall'Ente Gestore del Parco

Esiste inoltre un regolamento specifico per l'uso di Aeromobili a Pilotaggio Remoto (All. 4).

Regione Friuli Venezia Giulia:

Applicazione L. n. 394 del 06/12/1991 con riferimento all'art. 11 comma 3, pt. h) il sorvolo di velivoli non autorizzato, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo.

Provincia Autonoma di Trento:

LEGGE PROVINCIALE 12 agosto 1996, n. 5, "Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili", (B.U. 20 agosto 1996, n. 37) (All. 5)

- a) Il sorvolo, l'atterraggio ed il decollo sono proibiti a tutti gli aeromobili al di sotto di 500 m AGL nelle aree pubblicate.
- b) Il decollo e l'atterraggio degli aeromobili è proibito nelle zone situate al di sopra di 1000 m AMSL nelle aree non riguardanti il punto a.
- c) Il sorvolo degli aeromobili è vietato al di sotto di 300 m AGL nelle zone del punto b.
- d) Traffico non interessato: voli di emergenza, aeromobili di stato, voli antincendio e di sorveglianza e voli per l'attività del parco.
- e) Per informazioni vedere provvedimento della provincia autonoma di Trento n°5 datato 12 agosto 96.

Provincia Autonoma di Bolzano:

Legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15, "Disciplina delle attività di volo a motore ai fini della tutela ambientale", Pubblicata nel B.U. 11 novembre 1997, n. 53 (All. 6).

Sono vietati, in tutto il territorio della provincia di Bolzano, il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo di aeromobili a quote inferiori a 500 m AGL, tranne che nelle zone di traffico aeroportuale. Traffico non interessato: servizio di trasporto materiali, voli delle Forze Armate e di Polizia, trasporto aereo di linea e non di linea autorizzati, voli di emergenza (protezione civile e del soccorso alpino e sanitario).

Il trasporto di persone con aeromobili per la pratica dello sci e per altre attività sportive e ricreative nelle zone sciistiche e montane è vietato su tutto il territorio provinciale. L'attività di volo sul Parco Nazionale dello Stelvio - settore provinciale di Bolzano - viene regolata dalla legge n° 394 del 6-12-91.

Di rilievo il documento del dott. Horand Ingo Maier (traduzione a cura di: dott.ssa Johanna Ebner) "La disciplina delle attività di volo a motore ai fini della tutela ambientale nella Provincia autonoma di Bolzano", 2008 (All. 7)

Regione Piemonte:

Legge regionale n. 2 del 26 gennaio 2009 (vigente dal 07/04/2023) (All. 8, 8 bis), "Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport montani invernali ed estivi e disciplina dell'attività di volo in zone di montagna", art. 28

bis "Attività di volo in zone di montagna". Di fatto l'art. 28 bis è stato sostituito dal comma 1 dell'art 23 della L.R. 32 del 2021.

La modifica ribalta il sistema di divieto e deroga permettendo il rilascio di autorizzazioni da parte dei comuni o delle unioni montane laddove istituite e delegate... Inoltre, si è ritenuto di eliminare il divieto di pratica nelle giornate festive, che impediva a categorie di lavoratori e di professionisti, quali guide alpine e maestri di sci, di svolgere la loro attività lavorativa nelle giornate di maggior richiesta turistica.

Molte sono le modifiche peggiorative rispetto alla normativa precedente (LR 2/2009): viene rimosso il divieto nei giorni festivi, si alza il limite senza autorizzazioni da 800 a 1600 metri, si introduce l'elitaxi, ovvero l'uso dell'elicottero per raggiungere i rifugi e altre strutture in quota. Particolarmente preoccupante la possibilità (ora vietata) di praticare eliski nelle aree protette, parchi naturali e siti della Rete Natura 2000 comunitaria, istituiti ai sensi della Direttiva "Habitat", pur con l'espletamento della valutazione di incidenza (VINCA).

In considerazione del fatto che tutto lo sviluppo dell'arco alpino in territorio piemontese confina con la Francia riportiamo, ai fini di un migliore approfondimento, quanto in essere e in itinere oltre confine.

Francia (rif. <https://mountcity.it/>):

... Da un comunicato diramato il 2 marzo (L'interdiction de l'heliski confirmée e renforcée) si apprende che la Federation of Alpine and Mountain Clubs (FFCAM) e Mountain Wilderness France (MW) esprimono soddisfazione per la nuova legislazione riguardante l'eliski adottata in Francia con la legge n° 2022-217 del 21 febbraio. Il testo conferma il divieto degli sport con l'elicottero entrato in vigore in Francia nel 1985.

Il provvedimento tiene conto anche di attività ricreative che utilizzano piccoli aeroplani o elicotteri come ad esempio la "heli-mountain bike" assai praticata d'estate al di qua delle Alpi: grazie alla mobilitazione delle due associazioni e delle loro reti risulta che sia stato confermato il divieto assoluto.

Il nuovo testo della legge rafforza in Francia, come risulta dal titolo del comunicato di MW qui sotto riprodotto, il divieto del 1985. Vieta tra l'altro la pubblicità per queste attività definendo sanzioni severe (interdit la publicité pour ces activités et définit des pénalités sévère). Impossibile a questo punto non deplorare con il dovuto sdegno come invece in Italia l'eliski venga promosso a spese del contribuente sul primo canale della televisione pubblica. In una recente puntata di "Linea Bianca" su Raiuno dedicata alla Val Formazza le immagini degli sciatori felicemente elitrasmportati sono risultate parti integranti della promozione di questi stupendi territori al confine con la Svizzera. Senza tenere in alcun conto, ci mancherebbe, il rumore, l'inquinamento e il disturbo della fauna svernante che gli allegri sciatori elitrasmportati provocano. Invitare chi si occupa in Italia di tutela dell'ambiente montano a una vigilanza costante su questo argomento sembrerebbe il minimo che si possa e si debba fare

Effetti dell'elitismo sull'ambiente montano

La pratica dell'elitismo prevede il trasporto tramite elicottero di gruppi di persone, generalmente 4 più una guida alpina, sulle cime montuose in corrispondenza delle quali vengono individuate delle piazzole di atterraggio; da queste gli escursionisti, per lo più gli sciatori ma di recente anche down hillers e coloro che eseguono voli alari, secondo le traiettorie di discesa consentite dal tracciato, scendono o a valle o verso altre piazzole di recupero per essere trasportati o alla piazzola di partenza o a nuova piazzola di atterraggio. L'attività viene svolta principalmente nel periodo invernale generalmente da dicembre fino ad aprile nelle località ed alle quote che lo consentano. Di recente questi voli si stanno svolgendo anche nel periodo estivo. Il loro impatto, un tempo limitato a 5-6 mesi/anno sta interessando 12 mesi su 12.

La natura dell'attività richiede pertanto fasce altitudinali comprese all'interno degli orizzonti montani e alpini. Inoltre, la natura stessa dell'attività di elitismo prevede che essa sia composta da diverse fasi ognuna delle

quali con un impatto di portata differente sulle componenti ambientali interessate che devono essere analizzate sia singolarmente che nel loro insieme.

Tali zone, data la conformazione alpina, risultano ampiamente comprese nei territori di Veneto, Friuli Venezia Giulia (regione a statuto speciale), Trentino ed Alto Adige (entrambe province autonome), nonché in Lombardia, Val d'Aosta e Piemonte; inoltre, vista la particolarità di habitat e la presenza di specie tutelate ai sensi delle Direttive comunitarie 92/43/CEE "Habitat" e 147/2009/CE "Uccelli", la zona alpina viene ad essere per buona parte ricompresa all'interno di Parchi Naturali, Aree protette o all'interno dei Siti della rete Natura 2000. In particolare, i suddetti siti (SIC/ZSC e ZPS), si pongono l'obiettivo di conservare le specie di uccelli selvatici e i loro habitat naturali oltreché numerose specie d'interesse comunitario caratteristiche degli ambienti di alta montagna.

Nel corso degli ultimi decenni l'impiego dell'elicottero per attività varie in ambito alpino è divenuto sempre più frequente.

Se da una parte appare fuori di dubbio l'importanza dell'impiego dell'elicottero nelle attività di soccorso alle persone in difficoltà e in quelle legate a interventi particolari come il trasporto di attrezzature atte a favorire le attività dell'uomo in condizioni estreme o tradizionali quali l'alpicoltura, dall'altra si assiste ad un incremento dei voli legati ad attività sportive e al tempo libero, spesso ripetute nell'arco della giornata, e che insistono su aree molto sensibili sotto il punto di vista naturale. In particolare si fa riferimento all'impiego dell'elicottero per voli turistici sopra le cime più elevate, trasporto di sciatori nei mesi invernali in aree non raggiunte da impianti di risalita, trasporto di sportivi per lanci verso valle con tuta alare (base jumping), attività di bikers per down hill, trasporto di selvaggina di grossa taglia (cervi) a valle dopo il loro abbattimento (quest'ultimo aspetto codificato da norma della Regione Piemonte è oggetto di valutazione da parte della Commissione europea all'interno di un EU-Pilot finalizzato all'apertura di una procedura d'infrazione verso lo stato italiano).

Questo secondo tipo di attività, oltre che essere spesso ripetuto nell'arco di una stessa giornata nella medesima area, talvolta con sorvoli sopra aree protette come Parchi Naturali, Riserve Naturali e Aree Natura2000 che fondano le loro attività primarie nella tutela della fauna. Rispetto a ciò, eminenti pubblicazioni ed osservazioni, svolte localmente da ornitologi e faunisti in area alpina, hanno evidenziato un forte disturbo alla fauna derivato dalle suddette attività. In particolare alcune categorie di uccelli vengono penalizzate perché continuamente disturbate dai voli che avvengono anche a quote elevate sopra le cime maggiori. È noto infatti, ed è stato più volte verificato, come questi voli determinino un forte impatto su specie come aquila reale, sparviere, poiana e falco pellegrino, che nel corso dell'anno svolgono regolari voli, anche a quote molto elevate, finalizzati a determinare il loro territorio (home range), soprattutto in fase di nidificazione e di ricerca delle prede. In particolare l'aquila reale e il falco pellegrino, due specie molto importanti sotto il punto di vista conservazionistico, riducono il loro successo riproduttivo con abbandono dei nidi quando vengono particolarmente disturbati da questo tipo di voli. In periodo invernale invece i Galliformi come la pernice bianca e il fagiano di monte insediati alle quote più elevate tendono ad abbandonare i loro ricoveri quando disturbati dai voli e dalle improvvise comparse di sciatori che arrivano in aree di solito non frequentate dall'uomo. Questo induce un forte stato di stress con abbandono dalle aree usate per il foraggiamento e per il ricovero. Lo stesso avviene in parte anche per le altre specie di uccelli, come il gallo cedrone, il francolino ed alcuni rapaci notturni che frequentano i boschi sorvolati d'inverno dagli elicotteri.

Indagini sulla fauna superiore hanno evidenziato lo stesso comportamento. Cervi, camosci, caprioli e stambecchi nei mesi invernali quando disturbati dai voli, tendono ad abbandonare i loro ricoveri e si spostano nella neve in aree non adatte. Ma è soprattutto il livello di stress indotto, che riduce la loro sopravvivenza e aumenta il rischio di predazione. Senza contare poi il fatto che il rumore può aumentare il rischio di valanghe in aree particolarmente vocate. Come esempio si riporta parte dell'indagine condotta sul comportamento dello

stambecco da Brambilla A. & Brivio F. (Mammal Biology, 2018), i quali affermano: The prolonged behavioural response to the disturbance suggests that frequent helicopter overflights may ultimately affect the ibex's body conditions, as well as the life-history traits of a population.

Gran parte delle considerazioni espresse, vengono supportate da molte pubblicazioni edite soprattutto nel nord America dove l'impiego dell'elicottero è una pratica molto diffusa, ma allo stesso tempo indagata rispetto gli aspetti negativi che può procurare alla fauna. In Italia solo di recente le indagini, sono iniziate per verificare quanto affermato, ma stanno portando agli stessi risultati che evidenziano l'impatto determinato sulla fauna da queste attività. Per tale motivo la nostra Commissione (CITAM) ritiene che si debba procedere anche in ambito alpino e montano in genere con la redazione di una opportuna legislazione a livello nazionale ora mancante.

Il periodo di attività

Per lo svolgimento dell'eliski, che è un'attività prettamente invernale-primaverile, è necessaria la presenza di un manto nevoso idoneo e dipende dall'andamento del clima e dal perdurare delle condizioni favorevoli alla presenza del manto nevoso. Il periodo di attività può essere compreso tra il mese di dicembre fino ad aprile inoltrato e, nelle località ed alle quote che lo consentano, anche fino ai primi di maggio. Pertanto la durata dell'attività, in casi favorevoli, potrebbe durare continuativamente anche 5/6 mesi. Ad oggi questa attività si è estesa ai restanti mesi dell'anno per la pratica di down hill e volo alare, senza considerare altre proposte commerciali volte ad agevolare l'escursionismo in quota, eliminando le difficoltà insite in una salita impegnativa fisicamente e tecnicamente.

La durata complessiva del periodo di attività deve essere correlata con gli elementi di disturbo arrecato dall'attività stessa che consiste nella frequenza giornaliera, settimanale e mensile, con la quale si intende volare. Il sorvolo, l'atterraggio e la discesa se avvengono in aree particolarmente vocate per le specie di fauna alpina presenti interferiscono infatti con la biologia delle specie e, soprattutto in periodi sfavorevoli, possono aumentare il dispendio energetico degli animali in fuga dal rumore provocato dagli elicotteri o la distruzione dei rifugi scavati nella neve o altri ricoveri della fauna nei restanti mesi.

In generale per quanto attiene all'Incidenza le maggiori criticità vengono rilevate soprattutto nelle ZPS (Zone di Protezione Speciale) o comunque dove siano presenti uccelli tipici della fauna alpina come galliformi alpini, rapaci diurni e notturni e uccelli coloniali (gracchio corallino).

Deve infatti essere considerata l'incidenza negativa che deriva dal disturbo delle specie durante il periodo invernale, che può diventare particolarmente significativo in quanto non solo interferisce con le aree di caccia delle specie ma può indurre l'abbandono dei siti di svernamento comportando conseguentemente un dispendio energetico eccessivo. Tale considerazione vale per tutte le specie di avifauna e mammiferi ed in particolare per i tetraonidi (Pernice, Bianca, Coturnice, Fagiano di monte) e i rapaci stanziali.

La scelta delle piazzole: definizione di aree omogenee di attività e corridoi

La pratica dell'eliski, regolarmente autorizzata in Regione Piemonte, praticata dal 2013 in 4 aree nelle province di Vercelli, Verbano-Cusio-Ossola e Torino, ha dimostrato l'utilità di adottare un approccio comune nella regolamentazione dell'attività stessa definendo, dove possibile, aree omogenee di attività e corridoi in relazione alla dislocazione delle piazzole di atterraggio e recupero e delle traiettorie di discesa. Questo aspetto è di fondamentale importanza al fine di regolamentare in modo univoco un'eventuale attività in altri territori dell'arco alpino.

La scelta delle piazzole di atterraggio e recupero risulta fondamentale per un'attività il più possibile sostenibile all'interno e nei pressi dei siti rete Natura 2000. Infatti, volendo mitigare al massimo i possibili effetti di disturbo sull'area, si rende necessaria una limitazione a specifici settori del disturbo giornaliero arrecato dall'attività di eliturismo. L'individuazione di aree omogenee in cui svolgere in maniera selettiva i voli nell'arco della giornata,

della settimana e del mese può essere una strategia utile per bilanciare le esigenze di organizzazione dei voli con quelle di tutela ambientale. Anche i corridoi di connessione, individuati tra un'area omogenea e l'altra, possono essere utili ai fini di monitorare l'eventuale disturbo e dirottare l'attività su altre aree omogenee meno sensibili in un dato momento.

Risulta fondamentale pertanto produrre una corretta cartografia in scala 1:2000 a colori, riportante la descrizione dell'attività di eliturismo con punto di imbarco, rotte dell'elicottero, piazzole di atterraggio, piazzole di recupero, traiettorie di discesa degli escursionisti in particolare per i percorsi di scialpinismo che svolgendosi nel periodo invernale hanno un maggiore impatto sulla fauna, confini dei SIC/ZSC/ZPS interessati e aree omogenee di attività.

La traiettoria dell'elicottero e l'avvicinamento alle pareti rocciose di nidificazione

Importante nel definire il numero dei voli e la loro frequenza è la definizione di "volo", ovvero il tragitto effettuato per raggiungere le piazzole (e quindi il numero massimo di voli equivale al numero massimo di piazzole utilizzate) oppure se ad ogni volo corrisponde uno spostamento dell'elicottero, indipendentemente che questo sia finalizzato al raggiungimento delle piazzole, dei punti di raccolta o del punto di partenza. Gli aspetti da considerare, oltre al disturbo provocato dal rumore, sono da riferirsi anche ai possibili impatti in volo ed al disturbo durante l'atterraggio per lo sbarco dei passeggeri.

Nelle traiettorie di spostamento tra piazzole, il sorvolo non deve mai avvenire a quote inferiori ai 500 metri dal suolo e l'avvicinamento alle pareti rocciose su cui nidificano specie di uccelli coloniali, rapaci diurni o notturni è vietato dalle Misure di Conservazione generali e sito-specifiche dal 1 dicembre al 31 luglio. L'attività pertanto risulta incompatibile, per tutta la sua durata, nelle aree in cui siano stati individuati siti di nidificazione.

La traiettoria di discesa degli sciatori: la dispersione sui versanti

Altro elemento fondamentale per la valutazione dell'Incidenza dell'attività di eliturismo è la dispersione sui versanti degli escursionisti durante la discesa. Questo elemento, oltre ad essere di fondamentale importanza per la sicurezza degli stessi ed in particolare degli sciatori a causa del possibile distacco di valanghe, in generale provoca un disturbo delle specie durante il periodo invernale, inducendo all'abbandono dei siti di svernamento, comportando conseguentemente un dispendio energetico eccessivo e mettendo quindi a rischio la sopravvivenza dell'animale in un periodo già di per sé stesso critico, stante la mancanza di risorse alimentari. Tale considerazione vale per tutte le specie di avifauna e mammiferi ed in particolare per i tetraonidi (Pernice, Bianca, Coturnice, Fagiano di monte).

La sovrapposizione degli itinerari escursionistici/scialpinistici con quelli dell'eliturismo

La pratica dell'eliturismo oltre ad incrementare la frequentazione della montagna nelle zone già abitualmente utilizzate dal turismo escursionistico/scialpinistico classico, grazie all'impiego dell'elicottero permette lo sbarco e la discesa anche in zone precedentemente non utilizzate perché di difficile accesso con i mezzi abituali. Si viene quindi a creare una duplice criticità: da una parte un aumento della frequentazione delle mete classiche con conseguente amplificazione del carico antropico, dall'altra, proprio perché l'eliescursionismo consente di raggiungere ulteriori mete oltre a quelle solite, viene a crearsi una pressione diffusa anche in aree precedentemente non interessate da disturbo antropico.

Monitoraggi

La Valutazione d'Incidenza consente l'analisi dei possibili impatti ambientali derivanti da un piano, un progetto o un'attività costituisce lo strumento per garantire il raggiungimento di un rapporto equilibrato tra la conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie e l'uso sostenibile del territorio. Essa rappresenta quindi uno strumento di prevenzione che analizza gli effetti di interventi o attività che, seppur localizzati, vengono collocati in un contesto ecologico dinamico.

L'attività di eliturismo, sebbene venga espletata in maniera puntuale e secondo aree omogenee predefinite, potrebbe arrecare impatti sostanziali alla distribuzione e allo status di molte specie tutelate dai siti rete Natura 2000 (SIC/ZSC e ZPS). Infatti gli areali di presenza delle specie di fauna presenti in un dato momento potrebbero variare nel tempo, a seconda delle condizioni climatiche o in seguito a fattori imprevedibili.

Pertanto, essendo il contesto ecologico in continuo divenire e poiché l'eliturismo è un'attività che sta manifestando una sempre maggiore diffusione, le maggiori criticità vengono rilevate soprattutto nelle ZPS o comunque dove siano presenti uccelli tipici della fauna alpina come galliformi alpini, rapaci diurni e notturni e uccelli coloniali.

Al fine di monitorare lo stato di conservazione delle specie faunistiche succitate e scongiurare impatti su di esse è quindi essenziale, per tutti i progetti inerenti l'attività di eliturismo, elaborare un Piano di monitoraggio avifaunistico a lungo termine, che comprenda sia rilievi invernali che primaverili-estivi, finalizzato ad escludere il verificarsi di un'incidenza significativa (in termini di abbandono dei nidi, di contrazione degli areali di presenza e di decremento delle popolazioni locali) derivante dallo svolgimento dell'attività di eliturismo in un arco temporale pluriennale. Tale Piano dovrebbe essere redatto da un professionista con un'adeguata competenza ornitologica.

Si riporta a titolo esemplificativo una tabella degli impatti elaborata dalla Regione Piemonte

FONTE di PRESSIONE	POSSIBILE IMPATTO/ INCIDENZA	MITIGAZIONE
Volo elicotteri - durata periodo di attività	Eccessivo disturbo diretto dell'elicottero sulle specie per tutto il periodo invernale	Modulazione del numero di voli giornalieri, settimanali e mensili in base alla durata complessiva dell'attività e alla sensibilità delle aree
Volo elicotteri - piazzole	Disturbo diretto dell'elicottero che atterra in prossimità di nidi di rapaci.	Censimento ornitologico dell'area e individuazione preventiva di eventuali siti di nidificazione al fine di escludere tali siti dall'identificazione delle piazzole
Volo elicotteri - traiettoria	Disturbo diretto dell'elicottero che vola in prossimità di nidi di rapaci.	Divieto di sorvolo al di sotto di 500 m di altezza (ai sensi delle MdC). Censimento ornitologico dell'area e individuazione preventiva di eventuali siti di nidificazione al fine di escludere tali siti dall'identificazione delle traiettorie di sorvolo.
Discesa sciatori	abbandono dei siti di svernamento da parte di specie di avifauna a mammiferi	Definire tracce di discesa che, oltre a garantire la sicurezza degli sciatori, evitino aree di svernamento significative. Censimento faunistico preventivo per definire NO SKI AREAS

Figura 1: Tabella Impatti elaborata dalla Regione Piemonte

La stessa Regione Piemonte ha anche predisposto delle Linee Guida per la Valutazione di Impatto dell'attività di eliski e il monitoraggio delle specie di galliformi alpini, a cura Regione Piemonte – Settore Biodiversità e aree naturali (Serena Forno', Elisa Malenotti), Centro di riferimento per la gestione di specie faunistiche tutelate Tipica fauna alpina (Enti di gestione delle aree protette dell'Ossola, delle Alpi Cozie e del Monviso: Radames Bionda, Luca Maurino, Domenico Rosselli, Marco Rastelli) (All. 9).

I protocolli di monitoraggio devono essere differenziati per le varie specie oggetto di indagine e idonei al contesto ambientale in cui si svolgono. Inoltre devono essere finalizzati ad analizzare eventuali fenomeni di impatto cumulativo tra le diverse pratiche sportive in montagna.

La posizione del CAI nel tempo

“Elicottero? No grazie.” Una dichiarazione che potrebbe valere anche oggi ma che in realtà risale al 23 marzo 1988 a Trento. Dichiarazione del presidente della Commissione Centrale per la Tutela dell’Ambiente Montano del Club Alpino Italiano, Bruno Corna, durante il Convegno internazionale sull’uso turistico dell’elicottero. “Noi non siamo in una posizione di neutrale stare a vedere, punteggiata da sommesse raccomandazioni a non esagerare”, leggiamo nel testo del suo intervento, “la nostra è una netta opposizione espressa chiaramente dall’art. 5 del nostro documento programmatico per la tutela dell’ambiente montano. Noi auspichiamo che tale offerta turistica non abbia corso, auspichiamo cioè una legislazione di totale divieto così come voluto con molto senso di responsabilità sin dal 1980 dal Parlamento Francese”.

Tra i motivi dell’opposizione del CAI all’uso turistico dell’elicottero, Corna cita l’inquinamento acustico, la pericolosità e soprattutto la profonda diseducazione alla base di un suo impiego scriteriato: “Noi concentriamo molte nostre energie in un lavoro di educazione, in particolare ma non solo tra i giovani, che è esattamente antitetico al modello proposto e offerto dai vari tipi di colonizzazione motorizzata della montagna e quindi anche dell’elitransporto turistico. Un lavoro di formazione volto a ricercare e trarre da un’esperienza di autentica, pulita fruizione dell’ambiente, i valori di fondo per la crescita civile di un uomo che sappia, per maturità di scelta, dire ‘NO GRAZIE’, ma volto anche a far crescere il coro dei ‘NO GRAZIE’ affinché giungano a piene voci nelle aule dei Consigli Provinciali, Regionali e nelle aule del Parlamento Nazionale”.

Tra i protagonisti negli anni Ottanta e Novanta delle battaglie per, Corna aveva particolarmente a cuore il tema dell’educazione, “la più remunerativa e strategica forma di tutela del patrimonio ambiente: un’educazione ambientale da cui scaturisca spontanea e inevitabile la opposizione alle aggressioni, manomissioni, banalizzazioni e speculazioni”. Inoltre in un convegno svoltosi il 23 marzo 1991 a Parma sul “progetto escursionismo”, Corna sottolineava come il Sodalizio non debba essere solo fornitrice di servizi bensì soprattutto di formazione, produttrice di motivazioni: “Questo è possibile perché è inevitabile. Forse richiede un po’ di coraggio ma, coraggio o no, diventerà sempre più vero e reale perché la domanda (se ascoltata e non elusa) lo imporrà”.

Bidecalogo

La Commissione TAM del CAI, ha sempre posto l’attenzione su annuale problema, tipicamente invernale, dell’utilizzo dell’eliski per svolgere lo scialpinismo con la sola discesa a valle. La posizione del CAI espressa nel Convegno di Sondrio del 28 novembre 2015 è chiara: “La fruizione consapevole e rispettosa della montagna passa attraverso il diniego all’eliski e alla motorizzazione dei sentieri, contro l’exasperazione dei collegamenti funiviari, delle strade di penetrazione e delle captazioni”. Finalità ed obiettivi espressi anche nel Nuovo Bidecalogo (26 maggio 2013), che propone norme da rispettare e auto-regole da assumere per la tutela dell’ambiente montano. Al pt. 4 “Turismo in montagna” riporta nello specifico: Il CAI ... si impegna inoltre a: ... contrastare o comunque scoraggiare l’uso degli aerei, elicotteri, motoslitte per finalità ludico sportive.

La TAM VFG nel novembre 2021 ha presentato un breve documento in riferimento al caso di “Paularo Aggiornamento misure di conservazione del Sito Natura 2000 per la tutela della Biodiversità: ZSC IT3320003 Creta di Aip e Sella di Lanza – nuova misura di conservazione riferita al Divieto di pratica dell’eliski e di decolli/atterraggi di aeromobili a motore utilizzati come mezzo di risalita per altre pratiche sportive e ludico ricreative”, formalizzando la disponibilità, attraverso i suoi Operatori TAM, “a partecipare a tutti quei tavoli concertativi e di valutazione in cui il CAI vorrà essere chiamato e invitiamo il CDR CAI FVG, nella persona del suo presidente, a farsi portavoce e mediatore presso la Regione e gli altri Enti coinvolti nella problematica dell’eliski, assumendo una equilibrata, ma ferma posizione sull’argomento” (All. 10).

Conclusioni

Ad oggi 2023 il tema del “eliturismo” è ritornato alla ribalta dei quotidiani, con una maggiore forza dato che non è appannaggio di qualche escursionista facoltoso ma di gruppi di appassionati per l’adrenalina pura, senza prevedere la dura e lunga fatica di risalire passo dopo passo la cima di una montagna, sempre che sia lecito o meno ridiscenderla in MBT lungo sentieri e non con grande disturbo per la fauna presente e deturpazione della flora presente. Per non parlare di coloro che decidono di lanciarsi radenti le creste e le dorsali, giù lungo canali e valli con la tuta alare. Il sogno di ICARO ha trovato una nuova declinazione.

La posizione del Club Alpino Italiano di contrarietà ad un uso indiscriminato del trasporto in elicottero è stata più volte ribadita e lo stesso Presidente Generale in carica, Antonio Montani, riporta quanto segue sul portale web del CAI, “Lo Scarpone” in data 23/08/2023:

«La posizione ufficiale del Club alpino italiano è fermamente contraria all'utilizzo ludico dei mezzi motorizzati in montagna, primo tra tutti l'elicottero che è sicuramente il più impattante. Tale posizione è data anche dalla convinzione che non è questo il modello di sviluppo turistico che giova alla montagna. Per questo motivo invito fermamente tutte le Sezioni a rispettare le posizioni ufficiali del Sodalizio astenendosi da iniziative inappropriate. Allo stesso modo mi permetto di invitare gli amici di Mountain Wilderness a continuare le lodevoli battaglie ambientaliste che molto spesso ci vedono affiancati, cercando di distinguere con intelligenza chi sono i veri nemici. Il CAI, con i suoi oltre 340.000 soci, rappresenta una realtà che lavora quotidianamente, grazie all'impegno dei propri volontari, per l'educazione e la tutela ambientale e credo vada per questo rispettata e non attaccata».

Spetta alle Regioni disciplinare le modalità di svolgimento delle attività svolte mediante l'utilizzo dell'elicottero. Le criticità dovute ad emergenze e attività soccorso, che prevedano l'uso dell'elicottero, devono avere priorità, mentre le altre attività (edilizia in quota, rifornimento dei rifugi, alpicoltura ecc.) dovrebbero essere regolamentate in maniera puntuale, escludendo l'uso prettamente ludico. Il CAI potrà contribuire attraverso i suoi organi tecnici a formulare una proposta coerente con l'attuale stato delle nostre montagne, ricordando che il monitoraggio degli impatti è fondamentale per calibrare le scelte a livello legislativo regionale e nazionale.

Le CRTAM propongono quanto segue:

1. per le Regioni in cui non sia presente una specifica normativa volta a regolamentare l'attività dell'utilizzo dell'elicottero in quota, si invitano i CDR CAI, nella persona del rispettivo presidente, a farsi promotori, portavoce e mediatori presso le rispettive Regioni e gli altri Enti, che necessariamente potranno essere coinvolti nella problematica dell'eliturismo, nel promuovere iniziative per un progetto di Legge Regionale sull'argomento, anche con riferimento a legislazioni presenti in altre realtà o abbandonate in passato;
2. promuovere il monitoraggio di siti di atterraggio/decollo autorizzati o meno a quote superiori a 1500 m al fine di verificare che rispettino le disposizioni del ENAC-DG-11/02/2020-0016058-P (All.11).
3. a coinvolgere persone opportunamente formate sul tema ai tavoli concertativi e di valutazione che il CDR CAI vorrà organizzare, d'intesa con i rappresentanti delle professioni di montagna;
4. nel rispetto dei ns regolamenti e documenti programmatici, invitare le Sezioni a stigmatizzare la pratica dell'eliturismo e promuovere iniziative di sensibilizzazione alla tematica nelle sezioni, coinvolgendo attivamente i soci;
5. vincolare i gestori dei ns rifugi a non utilizzare i voli in elicottero per iniziative di carattere ludico, ma solo per reali necessità di approvvigionamento/supporto;
6. valutare l'incidenza della pratica dell'eliturismo sull'ambiente montano in sinergia con università e enti di ricerca per contestualizzare la problematica e fornire elementi oggettivi di valutazione.

Allegat1: n. 11 allegati richiamati nel documento

All. 1_Senato_13147

All. 2_Legge_394-1991_Legge_quadro_aree_protette

All. 3_ENR5-6-1

All. 4_RegolamentodroniRegoleeParcodAmpezzo_2020

All. 5_Normativa_ProvAutonomaTN

All. 6_Normativa_ProvAutonomaBZ

All. 7_165447_fluggesetz_aufsatz_it

All. 8_Normativa_Piemonte; All. 8bis_Normativa_Piemonte_art.23 ex art.28bis

All. 9_Linee_guida_incidenza_eliski_monitoraggio_galliformi_Piemonte

All. 10_CITAM VFG_Eliski Paularo OSSERVAZIONI

All. 11_ENAC-DG-11/02/2020-0016058-P