

DISPOSIZIONI IN VIGORE SUL TERRITORIO CONCERNENTI L'UTILIZZO DI VEICOLI A MOTORE TERRESTRI ED AEREI NELLE ALPI

Il Comitato Permanente della Convenzione delle Alpi, nella sua 37. seduta, ha deliberato di rilevare disposizioni e regolamenti in vigore sul territorio concernenti l'utilizzo di veicoli a motore terrestri ed aerei nelle Alpi nonché la loro conformità rispetto agli articoli 15 comma 2 e 16 del Protocollo "Turismo" e all'art. 12 comma 1 del Protocollo "Trasporti".

A norma dell'articolo 15 comma 2 del Protocollo "Turismo" le Parti contraenti si impegnano a limitare al massimo e, ove necessario, a vietare le attività sportive che comportano l'uso di motori al di fuori delle zone determinate dalle autorità competenti.

Secondo l'articolo 16 del Protocollo "Turismo" le Parti contraenti si impegnano a limitare al massimo e, ove sia il caso, a vietare, al di fuori degli aerodromi, il deposito da aeromobili a fini sportivi.

L'articolo 12 comma 1 del Protocollo "Trasporti" infine stabilisce che, senza esigerlo dalle altre regioni, le Parti contraenti si impegnano a ridurre, per quanto possibile, l'impatto ambientale e acustico prodotto dal traffico aereo. Tenuto conto degli obiettivi del presente Protocollo esse si adoperano affinché venga limitato, e all'occorrenza vietato, il lancio da aeromobili all'esterno degli aerodromi. Ai fini della protezione della fauna selvatica, le Parti contraenti adottano misure adeguate per limitare in termini di spazio e tempo il traffico aereo non motorizzato nel tempo libero.

L'intento generale della presente relazione è rispondere alla domanda se sussista o meno necessità di un'ulteriore disciplina alla luce delle disposizioni dei Protocolli Turismo e Trasporti relative alle attività sportive motorizzate.

Le Parti contraenti sono anzitutto state invitate a rispondere ai seguenti quesiti:

- Esiste una regolamentazione per l'utilizzo di veicoli terrestri ed aerei motorizzati nell'ambito di applicazione della Convenzione delle Alpi in generale e in particolare

nelle aree naturali?

- Esistono disposizioni specifiche per i motoveicoli, le moto a quattro ruote/quads e le motoslitte?
- Esistono disposizioni specifiche riguardanti l'eliski e i voli panoramici? Tali disposizioni sono di competenza dello Stato oppure delle Regioni?
- Si sono riscontrate problematiche in merito all'interpretazione di termini specifici attinenti all'argomento in questione?
- Qualora non esistessero norme giuridiche specifiche, è prevista l'elaborazione di disegni di legge in materia?

In occasione della 40. seduta del Comitato Permanente a Evian/F è stato comunicato alle Parti contraenti che l'esame delle risposte pervenute al Segretariato permanente aveva fatto ravvisare la necessità di integrare alcuni dei contributi pervenuti.

La relazione si basa sulle risposte trasmesse dalle singole Parti contraenti entro il 15.7.2008 e il 30.6.2009 che sono state integrate a ricerche eseguite sulla base delle Gazzette Ufficiali delle Parti contraenti ed è stata strutturata come segue:

1. Breve quadro di sintesi relativo all'esistenza di normativa specifica e alle problematiche eventualmente riscontrate
2. Analisi della regolamentazione vigente distinguendo per:
 - 2.1. Categorie di spazi
 - 2.1.1. Strade destinate all'uso pubblico
 - 2.1.2. Strade non aperte al pubblico e aree esterne rispetto alla rete stradale (off-road)
 - 2.1.3. Aree protette
 - 2.2. Categorie di veicoli
 - 2.2.1. Veicoli terrestri
 - 2.2.2. Veicoli aerei motorizzati
3. Conclusioni

1. Breve quadro di sintesi relativo all'esistenza di normativa specifica e alle problematiche eventualmente riscontrate

La protezione dell'ambiente è di competenza dello Stato in Francia e Slovenia, dello Stato e delle Regioni in Italia, dei Länder in Germania e in Austria.

La richiesta alle Parti contraenti di informazioni circa l'esistenza di normativa specifica a livello nazionale, regionale, provinciale volta a disciplinare l'utilizzo di veicoli motorizzati nello specifico ambito di applicazione territoriale della Convenzione delle Alpi ha fatto emergere come in nessuna delle Parti contraenti esistano né siano previste leggi in materia.

Per i principati del Liechtenstein e di Monaco potrebbe in teoria essere fatta una considerazione diversa, essendo l'intero territorio di queste due Parti contraenti soggetto all'applicazione della Convenzione delle Alpi.

Il Principato di Monaco, in considerazione dell'elevato grado di urbanizzazione del proprio territorio, ha comunicato che la ricerca, nel suo caso, è priva di rilevanza. Si deve tuttavia osservare che il grado di urbanizzazione non influisce necessariamente sulla specificità alpina. Non sono poche le aree comprese all'interno del perimetro della Convenzione delle Alpi ad avere un alto livello di urbanizzazione. Le ragioni per cui si disciplina l'utilizzo di veicoli motorizzati vanno oltre la tutela dell'ambiente alpino in senso stretto e sono prevalentemente legate all'ordine pubblico, alla sicurezza nonché alla responsabilità civile verso terzi.

Con riferimento al quesito relativo ad eventuali problematiche riguardanti l'interpretazione di alcuni termini (quali, ad esempio, strada, strada carrozzabile, tempo libero, strada aperta al pubblico, manifestazione sportiva), si sottolinea come tutte le Parti contraenti abbiano risposto che tali problemi non sussistono. Soltanto l'Italia interpreta il quesito affermando la necessità di armonizzare i termini giuridici. Si ricorda a tale proposito che l'Italia era stata promotrice del progetto Interreg IIIB Spazio alpino "LexAlp", nell'ambito del quale sono stati armonizzati circa 2.000 termini giuridici di interpretazione potenzialmente problematica nelle quattro lingue ufficiali della Convenzione delle Alpi.¹ *(Nota dei traduttori: le note a piè di pagina vengono riportate nella lingua del testo originale)*

¹ <http://217.199.4.152:8080/termbank/LexALP.po>

2. Analisi della regolamentazione vigente

2.1 Categorie di spazi

L'analisi della regolamentazione relativa all'utilizzo di veicoli motorizzati in generale permette di distinguere tre categorie di spazi:

- Strade destinate all'uso pubblico
- Strade non aperte al pubblico e aree esterne rispetto alla rete stradale (off-road)
- Aree protette

2.1.1 Strade destinate all'uso pubblico

La circolazione sulle strade ad uso pubblico – siano esse urbane o extraurbane, cioè strade all'interno o all'esterno di insediamenti – è generalmente disciplinata nei rispettivi ordinamenti nazionali e prevalentemente nei vari “Codici della strada” delle Parti contraenti. Viene di norma definita strada pubblica l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione di pedoni, veicoli e animali. Le strade sono generalmente classificate e suddivise in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali.

Nessuna delle Parti contraenti prevede norme specifiche relative alla circolazione in territori in cui viene applicata la Convenzione delle Alpi, cioè normative che tengano conto di problemi specificamente alpini.

Per quanto riguarda la competenza a disporre in materia bisogna invece considerare singolarmente ognuna delle Parti contraenti e tenere conto delle specificità risultanti dai rispettivi ordinamenti nazionali.

In Austria, ad esempio, l'utilizzo delle strade pubbliche è disciplinato sia dalla legge stradale federale sia dalle varie leggi stradali dei Länder. Mentre l'applicazione della prima si limita alle strade federali, le leggi dei Länder contengono norme che si riferiscono a tutte le altre strade destinate ad uso pubblico.

Anche in Germania la legge bavarese sulle strade e i sentieri² definisce pubblici strade,

² Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) - BayRS 91-1-I

sentieri e piazze destinate al traffico pubblico. A parte un breve cenno alle manifestazioni sportive su strade pubbliche, ai fini della presente ricerca non appare necessario un ulteriore approfondimento in merito.

A seguito della tragedia occorsa in Francia durante la 24-ore di Le Mans nel 1955, la Svizzera all'art. 52 della legge federale sulla circolazione stradale vieta le gare di velocità con veicoli a motore effettuate su circuito alla presenza di pubblico. Il Consiglio federale ha la facoltà di derogare al divieto o di estenderlo ad altre gare con veicoli a motore. Nella decisione si tiene soprattutto conto della sicurezza e della necessità di assicurare una corretta educazione stradale. Fatta eccezione per le sole escursioni, tutte le manifestazioni sportive con veicoli a motore e quelle con velocipedi sulle strade pubbliche necessitano del permesso dei Cantoni in cui si svolgono. Nel caso in cui l'autorità cantonale reputi che siano state prese sufficienti misure di sicurezza può concedere deroghe alle norme della circolazione.

In Francia il decreto del 16.5.2006 disciplina l'espletamento di attività sportive motorizzate sulle strade pubbliche e al di fuori di esse. Raduni, manifestazioni sportive o attività agonistiche in cui siano coinvolti più di 200 automobili o più di 400 veicoli a motore a due o quattro ruote, devono essere autorizzate dal prefetto al fine di tutelare la sicurezza di partecipanti e spettatori, la quiete pubblica e le condizioni di viabilità (in caso di chiusura temporanea delle strade pubbliche). Vanno invece semplicemente segnalate le manifestazioni o i raduni a cui partecipa un numero di automobili inferiore a 200 e di veicoli motorizzati a due o quattro ruote inferiore a 400.

Inoltre, con l'entrata in vigore della nuova legge sulla responsabilità ambientale del 13.8.2009, che modifica l'art. 414-4 del Codice dell'ambiente, la valutazione d'impatto ambientale sui siti di interesse comunitario (Natura 2000) è stata estesa anche agli interventi e alle manifestazioni. Nel progetto di decreto che modificherà l'art. 414-19 e seguenti del Codice dell'ambiente si prevede di elencare, oltre a progetti e programmi, anche manifestazioni e interventi suscettibili di incidere su un sito della rete ecologica Natura 2000. Nella lista saranno comprese tutte le manifestazioni sportive che comportano l'utilizzo di veicoli motorizzati e che si svolgono sulla rete stradale pubblica.

Nelle altre Parti contraenti, secondo le leggi vigenti in materia³, gare automobilistiche o

³ A: § 64 StVO Sportliche Veranstaltungen auf Straßen; I: Art. 9. Codice della Strada Competizioni sportive su strada; D: § 29 StVO Übermäßige Straßenbenutzung; FL: Art. 48 SVG;

manifestazioni simili sono soggette ad autorizzazione.

2.1.2 Strade non aperte al pubblico e aree esterne rispetto alla rete stradale

L'uso di strade non aperte al pubblico, così come l'accesso ad aree al di fuori della rete stradale o aree non soggette a tutela paesaggistica, sono di particolare interesse per la presente ricerca. Mentre l'accesso alle strade pubbliche è – salvo casi particolari – libero per tutti gli utenti e generalmente vietato o comunque limitato nelle aree protette, varie sono le disposizioni che regolano l'accesso alle altre aree.

La legge sulla tutela da immissioni⁴ vigente in Baviera prevede vari divieti riguardo all'utilizzo di veicoli motorizzati. In base a tale legge è fatto divieto generale, quando non sia necessario, di lasciare accesi motori che producano emissioni acustiche o atmosferiche (art. 12, comma 1, n. 1). Da questa disposizione si deduce, a titolo di esempio, l'obbligo di spegnere il motore aspettando davanti a un passaggio a livello sbarrato. L'art. 12 vieta altresì l'utilizzo di tutte le specie di veicoli motorizzati destinati a circolare su superfici innevate (comma 2) e di lasciare accesi ciclomotori in aree naturali quando non è necessario (comma 3). La necessità viene definita caso per caso. L'attività sportiva motorizzata non è incondizionatamente definita inutile. Tenendo conto della sicurezza e dell'ordine pubblico nonché della tutela da inquinamento acustico, gli enti territoriali circondariali (*Kreisverwaltungen*) possono derogare al divieto di cui al comma 3. In casi particolari (attività professionali di guardie ecologiche, gestori di impianti sciistici ecc.) sono previste eccezioni al divieto generale.

In Svizzera, in base alla legge federale sulla circolazione stradale, può essere vietata completamente o limitata temporaneamente la circolazione dei veicoli motorizzati e dei velocipedi sulle strade non aperte al grande transito (di competenza della Federazione). Altre limitazioni o prescrizioni possono essere previste qualora lo richiedano, ad esempio, l'esigenza di assicurare la protezione degli abitanti o di altre persone esposte all'inquinamento acustico o atmosferico.

Fatta salva l'emanazione delle necessarie disposizioni esecutive e la designazione delle autorità federali competenti, compete ai Cantoni adottare le misure necessarie per l'esecuzione della legge sulla circolazione stradale, designando le autorità cantonali

⁴ Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) (BayRS 2129-1-1-UG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2008 (GVBl. S. 466), Fundstelle: BayRS III, S. 472.

competenti in materia. I Cantoni sono altresì competenti dell'emanazione di prescrizioni complementari sulla circolazione stradale non concernenti i veicoli a motore, i velocipedi e i veicoli ferrotranviari (cfr. art 106 leg.cit).

Per quanto riguarda invece la circolazione di veicoli a motore nelle foreste e su strade forestali, l'art. 15 della legge forestale⁵ la limita ai soli fini forestali. Sono previste eccezioni, regolamentate dal Consiglio federale, per l'esercito e per altri interventi d'interesse pubblico. La circolazione di altre categorie di utenza può essere consentita dai Cantoni limitatamente alle strade forestali, purché non in contrasto con la conservazione delle foreste o di altri pubblici interessi (cfr comma 2). In attuazione della legge sulle foreste e precisamente dell'art. 15, è stata emanata l'ordinanza sulle foreste⁶. Ai sensi dell'art. 13, la circolazione al di fuori delle strade è limitata ai fini di soccorso, controlli di polizia, esercitazioni militari, provvedimenti di protezione dalle catastrofi naturali e la manutenzione delle reti di distribuzione di servizi delle telecomunicazioni. Sono invece espressamente vietate le manifestazioni con veicoli a motore su strade forestali e nel resto della foresta (cfr. comma 3 dell'ordinanza).

La normativa sulla viabilità pubblica non reca norme specifiche che limitino l'accesso alle aree naturali.

Anche in Liechtenstein l'uso di veicoli motorizzati nei boschi e sulle strade forestali è vietato dalla legge forestale⁷. È fatto però espressamente salvo l'utilizzo di veicoli motorizzati per necessità di ordine agrosilvopastorale o per ragioni attinenti alla caccia. Purché non in contrasto con la salvaguardia del bosco o altri interessi di ordine pubblico è prevista la possibilità di autorizzare l'uso di veicoli motorizzati per altre ragioni.

Ai sensi del decreto del Governo della Repubblica Slovena sul divieto di circolazione dei motoveicoli nelle aree naturali (Gazzetta ufficiale della Repubblica Slovena, N 16/1995, 28/95, 35/2001), sull'intero territorio nazionale è vietato guidare, sostare, parcheggiare o praticare escursioni con motoveicoli a due o quattro ruote. Le aree naturali si estendono su territori esterni rispetto alle aree urbane, villaggi, centri abitati, strade non classificate o non destinate a circolazione, sosta o parcheggio. La legge vieta espressamente soltanto l'uso di veicoli motorizzati muniti di ruote. Non sembra dunque essere compreso l'uso di veicoli non muniti di ruote (cingolati, ecc.). Poiché tra le eccezioni figura anche

⁵ Legge federale del 4 ottobre 1991 sulle foreste (Legge forestale, LFO)

⁶ Ordinanza del 30 novembre 1992 sulle foreste (Ofo)

⁷ Art. 16 Waldgesetz vom 25. März 1991 (WaldG), Liechtensteiner Landesgesetzblatt, Jahrgang 1991, Nr. 42, ausgegeben am 27.7.1991

l'allestimento e la manutenzione delle piste sciistiche, attività che presuppone l'utilizzo di veicoli a cingoli e/o muniti di pattini, si ritiene che il divieto generale comprende anche di queste tipologie di veicoli.

Per quanto riguarda l'Austria, le norme di maggiore rilievo per la presente ricerca sono le disposizioni relative alla tutela dell'ambiente e del paesaggio dei singoli Länder.

Il Land Vorarlberg⁸ non dispone di norme che vietino o limitino l'utilizzo di veicoli motorizzati in maniera generale. È però prevista la possibilità di vietarne l'utilizzo – completamente o limitatamente a determinate zone – per decreto del governo quando questo contrasti con gli obiettivi in materia di tutela dell'ambiente e di sviluppo del territorio. In Tirolo⁹ sono vietate le competizioni agonistiche con veicoli a motore a combustione in aree naturali. Sono fatte però salve le gare su circuiti per i quali sia stata rilasciata un'apposita autorizzazione o gare che si svolgano prevalentemente all'interno di insediamenti (*geschlossene Ortschaften*¹⁰). Al di fuori di questi, per utilizzare veicoli a motore al di fuori delle aree destinate al traffico o per destinare un terreno alla pratica periodica di attività sportive motorizzate, è richiesta l'autorizzazione dell'ente territoriale competente. Il Land di Salisburgo¹¹ vieta la circolazione di veicoli con o senza motore al di fuori di aree destinate alla circolazione di veicoli. Pertanto su pascoli alpini (*Almböden*), prati e campi, nei boschi e in montagna è vietato anche l'uso delle mountain bike. Sono, però, esclusi dal divieto i transiti legati all'attività agricola o finalizzati ai controlli imposti dalla legge. Nei limiti dell'apposita legge sulle motoslitte sono altresì escluse dal divieto le corse con motoslitte. In Carinzia¹² è vietato circolare e sostare con veicoli motorizzati in generale, motoslitte e altri tipi di veicoli fuoristrada al di fuori delle aree predisposte alla

⁸ Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL), LGBl. Nr. 22/1997 idGF 1/2008; Gesetz über die Sportförderung und die Sicherheit bei der Sportausübung, LGBl. Nr. 15/1972, 17/1995, 58/2001, 27/2005, 1/2008, 36/2008 (Sportgesetz)

⁹ Tiroler Naturschutzgesetzes – TNSchG 1997 LGBl. Nr. 26/2005 idGF LGBl. Nr. 57/2007; Tiroler Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 103/1991

¹⁰ § 2 Abs. 2 TNSchG: Geschlossene Ortschaft ist ein Gebiet, das mit mindestens fünf Wohn- oder Betriebsgebäuden zusammenhängend bebaut ist, wobei der Zusammenhang bei einem Abstand von höchstens 50 Metern zwischen zwei Gebäuden noch nicht als unterbrochen gilt. Zur geschlossenen Ortschaft gehören auch Parkanlagen, Sportanlagen und vergleichbare andere weitgehend unbebaute Grundstücke, die überwiegend von einem solchen Gebiet umgeben sind. Land- und forstwirtschaftliche Gebäude, die nach den raumordnungsrechtlichen Vorschriften im Freiland errichtet werden dürfen, gelten nicht als Betriebsgebäude.

¹¹ Salzburger Naturschutzgesetz 1999 - NSchG idGF LGBl. Nr. 100/2007; Salzburger Nationalparkgesetz, LGBl. Nr. 106/1983, über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern im Land Salzburg; Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten - Motorschlittengesetz, LGBl. Nr. 90/1972 idGF LGBl. Nr. 58/2005

¹² Kärntner Naturschutzgesetz 2002 - K-NSG 2002 idF LGBl. Nr. 63/2005 LGBl. Nr. 103/2005; Kärntner Nationalpark-und Biosphärenparkgesetz - K-NBG LGBl. Nr. 55/1983 idGF LGBl. Nr. 25/2007

loro circolazione. Ciò significa che, salvo casi eccezionali, anche ai fuoristrada non è concesso abbandonare la sede stradale. Tra le deroghe previste dalla legge, oltre a quelle già citate, figura anche l'uso di veicoli per la manutenzione delle piste da sci e da fondo e in occasione di eventi sportivi. Il Land dell'Alta Austria¹³ limita il divieto di circolazione ad alcune aree (aree oltre i 1200 m di altitudine, torbiere, paludi, zone umide e prati aridi) e a determinate categorie di veicoli (a due ruote o a ruote allineate (*einspurig*)). Sono esclusi dal divieto circuiti appositamente predisposti per l'allenamento, per lo svolgimento di attività agonistiche ciclistiche o che facciano uso di veicoli motorizzati. La Stiria disciplina con una legge speciale¹⁴ la circolazione di veicoli a motore anche al di fuori di strade a fondo naturale. Ne vieta l'uso salvo nei casi stabiliti dalla legge. Tra le eccezioni figura anche l'uso in circuiti predisposti per l'attività agonistica motorizzata a norma della legge del Land sulle manifestazioni¹⁵. La Bassa Austria non prevede particolari norme di tutela ambientale con riferimento agli sport motorizzati. Sono invece soggetti ad autorizzazione di cui al § 7 della legge sulla protezione dell'ambiente¹⁶ la costruzione, l'allargamento e la gestione di impianti sportivi, in particolare quando sono destinati ad attività sportive quali il motocross, l'autocross e il trial. Manifestazioni agonistiche con veicoli a motore, che si svolgano in zone non sono soggette al Codice della strada austriaco, sono invece autorizzate a norma della legge sulle manifestazioni¹⁷.

Con la legge del 3 gennaio 1991¹⁸, codificata all'art. L. 362-1 e seguenti del Codice dell'ambiente e valida su tutto il territorio nazionale, la Francia vieta l'uso di veicoli terrestri motorizzati negli spazi naturali. La circolazione su aree, strade e sentieri destinati alla viabilità pubblica – che in Francia ammontano complessivamente a 1,5 milioni di km – è invece consentita a tutti i tipi di veicoli, purché immatricolati. Sono destinate alla viabilità pubblica tutte le strade pubbliche e, fatti salvi i casi di chiusura da parte degli organi di polizia, anche le strade rurali di proprietà dei comuni (vedi dall'art. L. 161-1 all'art. 161-13

¹³ Landesgesetz über die Erhaltung und Pflege der Natur (OÖ. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – OÖ. NSchG 2001) idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368; RL 92/43/EWG vom 21. Mai 1992, ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992, S. 7, idF der RL 2006/105/EG vom 20. November 2006, ABl. Nr. L 363 vom 20.12.2006, S. 368)

¹⁴ Gesetz vom 20. Juni 1973 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idgF LGBl. Nr. 148/2006

¹⁵ Gesetz vom 8. Juli 1969 über öffentliche Schaustellungen, Darbietungen und Belustigungen (Steiermärkisches Veranstaltungsgesetz), LGBl. Nr. 192/1969 idgF LGBl. Nr. 25/2009

¹⁶ NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000) 5500–0 Stammgesetz 87/00 2000-08-31 Blatt 1-24 idgF 5500–8 8. Novelle 4/10 2010-01-27

¹⁷ NÖ Veranstaltungsgesetz 7070-0 (Blatt 1-12 Ausgegeben am 16. August 2006 Jahrgang 2006 73. Stück

¹⁸ Loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification au code des communes (JORF n° 4 du 5 janvier 1991, p. 325)

del Codice rurale). È invece soltanto presunto l'accesso pubblico a strade private, classificate come strade comunicanti tra fondi rustici o come vie private, e può essere dedotto dall'aspetto carrozzabile, dal fondo e dal numero di utenti. Nelle aree private il proprietario del fondo può ovviamente escluderne l'uso pubblico. È espressamente fatta salva la possibilità dei comuni di limitare l'accesso alle strade pubbliche sul proprio territorio quando lo esigano ragioni legate alla tutela dell'ambiente (si veda a questo proposito l'art. 2213-4 del Codice generale degli enti territoriali). Ai sensi dell'art. L. 361-2 leg.cit. è fatto obbligo ai Dipartimenti di elaborare, con l'aiuto delle relative associazioni, un piano dipartimentale in cui fissare itinerari per gite motorizzate. Previa approvazione degli itinerari individuati da parte dei comuni interessati, compete al Consiglio generale deliberare sull'iscrizione degli itinerari nel piano dipartimentale. I piani dipartimentali in fase di prova, attualmente, sono quattro.

L'art. L. 362-3 del codice dell'ambiente disciplina invece l'attività motorizzata agonistica o di svago su strade pubbliche e zone a essa adibite non solo temporaneamente o per singole manifestazioni. Per aprire e adibire un terreno all'uso di veicoli motorizzati è necessaria, ai sensi dell'art. L. 421-2 e R. 421-19g del codice sull'urbanistica, un'autorizzazione preventiva da parte del sindaco competente. Successivamente il prefetto può omologarlo per un periodo di quattro anni se è conforme ai requisiti di sicurezza e alle regolamenti sportivi. Se la superficie è superiore a quattro ettari oppure il terreno si trova all'interno di un sito Natura 2000, il progetto dovrà essere sottoposto ad un esame preventivo sull'impatto ambientale. Nell'ambito di applicazione della legge forestale è vietato abbandonare le aree destinate alla viabilità pubblica.

La questione della circolazione di veicoli motorizzati su strada a fondo naturale e fuori strada, finora non disciplinata nell'ordinamento italiano, è l'obiettivo di una parziale regolamentazione in un disegno di legge (chiamato in seguito Ddl Carrara)¹⁹. Con tale Ddl si accoglie la richiesta della Federazione motociclistica italiana, il cui intento è sensibilizzare i motociclisti verso la massima salvaguardia del territorio promuovendo al tempo stesso la pratica del fuoristrada che deve essere legittimata al pari di altri sport, purché svolta in armonia e nel pieno rispetto di altri utenti appassionati di natura. Il Ddl distingue tra la circolazione di mezzi da strada e fuoristrada: questi ultimi dovrebbero

¹⁹ Disegno di Legge n°1070 del Senato della Repubblica, XVI Legislatura sulla "Disciplina della circolazione motorizzata su strade a fondo naturale e fuori strada". Tale DdL è stato assegnato all'8° Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni in data 21 ottobre 2008; l'esame del DdL deve ancora iniziare il suo iter. Da: <http://www.senato.it/leg/16/BGT/Schede/Ddliter/32428.htm>

circolare solo a determinate condizioni e, laddove possibile, su percorsi diversi da quelli normalmente utilizzati dalle vetture da strada.

In particolare il Ddl regola la circolazione dei mezzi fuoristrada (auto e moto) su strade a fondo naturale, distinguendo tra “carrarecce e tratturi” (dove non è ammesso il transito di veicoli di dimensioni e massa eccessivi), “mulattiere” e “sentieri” (dove il permesso di transito è limitato a motocicli e ciclomotori). In linea generale, il Ddl fissa il criterio secondo il quale non è ammessa la circolazione di veicoli a motore su strade a fondo naturale qualora ciò comporti alterazioni permanenti del fondo stradale. Salvo eccezioni, nelle aree pubbliche la circolazione e la sosta fuori strada sono vietate; nelle aree private esse sono ammesse, “se autorizzate dal detentore del fondo, ove dette aree non siano ricomprese in aree protette istituiti con leggi regionali e zone soggette a vincolo paesaggistico”.

2.1.3 Aree protette

L'obiettivo generale per cui un'area di particolare valore ecologico, ambientalistico e paesaggistico viene sottoposta a tutela è quello di garantire il rispetto e la conservazione. La circolazione e l'utilizzo di veicoli motorizzati nell'ambito di tali aree sono quindi generalmente disciplinati nelle leggi o nei decreti di creazione delle stesse.

Fatti generalmente salvi gli aventi diritto o l'utilizzo di veicoli motorizzati per ragioni d'interesse pubblico, l'utilizzo di veicoli motorizzati nelle aree protette è prevalentemente vietato o comunque limitato.

Nelle aree soggette a protezione ambientale in Liechtenstein, ad esempio, il divieto di circolazione non è limitato alle zone al di fuori delle strade, ma comprende le stesse strade pubbliche. Il decreto del 17 ottobre 1978 a tutela del “*Ruggeller Riet*”, ad esempio, limita la possibilità di accesso a sentieri espressamente dichiarati pubblici e contrassegnati come tali.

In ottemperanza della legge federale del 1 luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN) con ordinanza²⁰ il Consiglio federale svizzero vieta, nelle zone centrali del Parco Nazionale, di accedere con veicoli di qualsiasi tipo e di decollare e atterrare con aeromobili di tutti i tipi, inclusi gli alianti da pendio quali deltaplani e parapendii (art. 17, comma 1, lit. a-c); lo stesso divieto vale anche per i parchi naturali periurbani (art. 23), ad eccezione però dei veicoli non motorizzati, che possono circolare su percorsi

²⁰ Ordinanza del 7 novembre 2007 sui parchi d'importanza nazionale (Ordinanza sui parchi, OPar)

appositamente segnalati. Sono previste deroghe ai divieti per lieve entità e giustificate da motivi importanti.

Si ritiene tuttavia che il divieto possa essere facilmente esteso anche alle zone periferiche. L'art. 18, infatti, definisce l'organizzazione di attività turistiche e ricreative ecosostenibili, attività necessaria alla conservazione del paesaggio rurale, preservandolo da interventi pregiudizievoli. Nei parchi naturali regionali è prevista la promozione di servizi orientati a un turismo naturalistico e all'educazione ambientale (art. 21, rafforzamento delle attività economiche sostenibili)

Anche in Italia le norme e le misure vigenti a livello nazionale, regionale e di singole aree protette sulla circolazione di veicoli a motore nelle zone protette sono di varia natura. Non sembrano esistere particolari leggi regionali che disciplinino la circolazione di mezzi a motore in aree protette. A questa mancanza, tuttavia, sopperiscono le leggi e i regolamenti interni dei parchi.

Per quanto riguarda la situazione italiana a livello nazionale, la "regolamentazione della circolazione su strade ad uso forestale (...) e loro gestione e l'uso di eliski e motoslitte in zone speciali di conservazione (ZPS a norma della Direttiva *Habitat* 92/43/CEE) caratterizzate dalla presenza di ambienti aperti alpini" fanno parte dei "criteri minimi uniformi per la definizione delle misure di conservazione per tipologie di ZPS", ai sensi dell'art. 6 del Decreto 17 ottobre 2007, così come l'analoga regolamentazione concernente l'uso e la gestione delle strade ad uso forestale (nonché per "l'apertura di nuove strade e piste forestali a carattere permanente") in "ZPS caratterizzate dalla presenza di ambienti forestali alpini".

Con il già menzionato DdL Carrara, inoltre, viene riconosciuto alle Regioni il potere di imporre limitazioni alla circolazione dei veicoli motorizzati sulle strade a fondo naturale situate in parchi nazionali, regionali e urbani, e zone soggette a vincolo archeologico.

Sussistono tuttavia alcuni casi già espressamente regolamentati da strumenti normativi (in particolare: leggi regionali e regolamenti interni ad aree protette) che meritano di essere richiamati.

Al fine di tutelare il patrimonio ambientale del Parco Naturale Regionale Mont-Avic²¹ nel piano di gestione territoriale è fatto divieto di abbandonare la rete sentieristica segnalata ed utilizzare mezzi a motore o imbarcazioni. L'uso di mountain bike è permesso

²¹ Il piano di gestione territoriale in questione è emanato in base alla legge regionale della Valle d'Aosta L.R. n. 66/1989 (aggiornata con la L.R. n. 16/2004)

esclusivamente lungo itinerari prestabiliti. Nel Parco Regionale delle Dolomiti Ampezzane non è permesso circolare all'interno del parco con veicoli a motore, salvo gli automezzi adibiti ad attività silvopastorali, soccorso alpino e rifornimento dei rifugi. Ciò vale anche per il sorvolo a bassa quota e l'atterraggio di aeromobili e per la pratica dell'eliski" (art. 1)²². Nel Parco Naturale dell'Alta Valsesia il regolamento proibisce l'uso dei (soli) mezzi fuoristrada. La Provincia Autonoma di Trento ha emanato leggi provinciali a favore dei parchi naturali. Nel Parco Naturale Adamello Brenta, la regolamentazione mira a disincentivare l'uso delle vetture private, senza tuttavia vietarle a priori. L'amministrazione del Parco ha regolamentato la sosta e istituito un servizio di navette permettendo l'avvicinamento attraverso forme di mobilità a basso impatto ambientale.

Nei decreti di creazione di un parco naturale ai sensi dell'art. L. 331-4-1 del Codice francese sull'ambiente o di classificazione come riserva naturale nazionale ai sensi dell'art. L. 332-3 dello stesso, può essere inserito il riferimento alla limitazione o al divieto di circolare o sostare. Può altresì essere previsto un divieto assoluto di accedere alle aree protette senza distinguere di quale mezzo l'utente si serva.

Per quanto riguarda la Slovenia si ricorda il divieto generale di cui sopra.

Non sono stati invece comunicati limitazioni o divieti generali relativi ad aree protette in Germania.

I Länder austriaci, invece, hanno ampiamente previsto limitazioni e divieti relativi alla circolazione di veicoli motorizzati nei decreti istituenti parchi naturali o aree protette. Il piano del Parco Nazionale Gesäuse in Stiria vieta l'attività sportiva motorizzata e cita in particolare il motocross e il rally.

Nelle aree protette tirolesi assoggettate a vincoli paesaggistici e di quiete (*Landschaftsschutzgebiete, Ruhegebiete*) sono generalmente vietati tutti gli interventi che comportino un rilevante inquinamento acustico, mentre l'uso di veicoli a motore è soggetto

²² Già dalla legge che istituiva il parco, ai sensi dell'art.10 della "Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21, Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo" della Regione Veneto, "fino all'entrata in vigore del Piano ambientale e comunque per un periodo non eccedente i tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, nel territorio del Parco non sono consentiti: a) l'apertura di nuove strade, a eccezione di quelle al servizio dell'attività agro-silvopastorale; [...] h) l'uso dei mezzi motorizzati nei percorsi fuori strada con esclusione dei mezzi necessari ai lavori agricoli, alle utilizzazioni boschive e per i servizi di protezione civile e di rifornimento dei rifugi alpini e di manutenzione delle piste da sci", peraltro riservandosi, entro 60 giorni dalla pubblicazione della Legge, un'ulteriore regolamentazione "della rete delle strade su cui è consentito esclusivamente l'uso dei mezzi motorizzati di cui alla lettera h) del comma 1" (sopra riportata), "nonché di mezzi di servizio pubblici".

a previa autorizzazione. Gli stessi divieti possono essere previsti per legge anche nei parchi naturali (*Naturschutzgebiete*). La legge tirolese sulla creazione del Parco Nazionale Hohe Tauern vieta espressamente l'utilizzo di veicoli motorizzati sull'intero suo territorio. Sono fatti salvi soltanto alcuni casi eccezionali stabiliti dalla legge. Si noti comunque che, se nelle zone periferiche gli interventi che provochino un rilevante inquinamento acustico sono soggetti ad una previa autorizzazione, nelle zone centrali essi sono espressamente vietati. Il Land di Salisburgo in alcune categorie di aree protette (*Naturschutzgebiete e geschützte Landschaftsteile*), vieta qualsiasi intervento che possa recare danno all'ambiente. Questa disposizione viene interpretata in modo da ricomprendervi anche l'uso di veicoli. Nelle aree di tutela paesaggistica (*Landschaftsschutzgebiete*) l'uso di veicoli motorizzati su strade e sentieri segnalati parcheggio nonché la sosta al di fuori delle stesse sono soggetti a previa autorizzazione. Nei parchi naturali e nelle aree soggette a vincoli paesaggistici (*geschützte Landschaftsteile*) è previsto un divieto generale di incidere sull'ambiente. In senso lato, perciò, può essere ritenuto vietato anche l'uso di veicoli motorizzati. Per quanto riguarda il Parco Nazionale Hohe Tauern, relativamente alla parte situata in Carinzia, e il Parco Nazionale Nockberge ci si limita in questa sede a richiamare il divieto generale di cui sopra.

Diversa è invece la disciplina relativa a tutti i siti facenti parte della rete ecologica comunitaria denominata Natura 2000 poiché, indipendentemente dal tipo di piano o progetto, le autorizzazioni possono essere concesse soltanto in seguito all'esito positivo della valutazione d'incidenza.

2.2 Categorie di veicoli

2.2.1 Veicoli terrestri

Non è stato possibile rilevare l'esistenza di norme specifiche sulla base della classificazione dei veicoli. Si può affermare, tuttavia, che tutte le Parti contraenti ritengono degni di disciplina speciale alcuni tipi di veicoli quali, ad esempio motocicli, motoslitte, quads. Talune categorie di veicoli motorizzati sono soggetti a una disciplina ad hoc, che si riscontra in leggi nazionali, regionali, provinciali in conformità ai rispettivi ordinamenti interni nazionali.

Si riporta di seguito una panoramica della normativa dei singoli Stati in riferimento alle tipologie di veicoli motorizzati.

In Germania, mentre immatricolazione e accesso dei veicoli a motore a strade pubbliche sono soggetti alla disciplina di cui nelle *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)* e *Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)*, al di fuori di esse è fatto divieto, ai sensi dell'art. 12, comma 1, punto 2 della legge federale BayImSchG²³, di lasciare accesi motori a combustione o dispositivi analoghi che determinino emissioni acustiche, fatti salvi casi di necessità (n. 1). Ai sensi del comma secondo è invece vietato l'utilizzo di veicoli motorizzati destinati alla progressione su neve, in particolare di motoslitte. L'autorità comprensoriale locale può tuttavia autorizzarne l'utilizzo quando ciò non contrasti con interessi di ordine pubblico quali ad esempio la sicurezza e la tutela delle persone da inquinamento acustico.

Benché già presente nel Codice della strada francese, il divieto assoluto di circolare sulle strade o gli spazi riservati alla viabilità pubblica o al pubblico è ribadito anche nel decreto n. 2009-911 del 27 luglio 2009 relativo alle condizioni di vendita, cessione e affitto di determinate categorie di veicoli motorizzati in grado di superare la velocità di 25 km/h (mini-moto, moto-cross, pit bike, dirt bike o quads).

Non è inoltre consentito circolare né nell'ambito della rete sentieristica su terreni privati né al di fuori di questa. I veicoli motorizzati soggetti alla disciplina del decreto citato devono

²³ Bayerisches Immissionsschutzgesetz - BayImSchG - vom 08. Oktober 1974, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2008 (GVBl S. 466), http://www.izu.bayern.de/recht/detail_rahmen.php?pid=110701010042

servirsi di circuiti, percorsi, aree destinate all'attività agonistica motorizzata così come definita all'art. R. 331-21 del Codice dello sport o comunque aree ad essa adibite.

L'art.362-3 del Codice dell'ambiente francese vieta la circolazione di motoslitte sia sulle strade aperte al pubblico che fuori di esse qualora ciò non avvenga per fini professionali, servizi di ordine o sicurezza pubblica, di soccorso ecc. È altresì possibile predisporre circuiti destinati espressamente all'utilizzo di motoslitte. Ai sensi del decreto del 22 dicembre 2006 relativo all'urbanistica montana l'autorizzazione è rilasciata dall'UTN (*Unité touristique nouvelle*).

La legge federale svizzera²⁴ considera quads e motoslitte appartenenti alla categoria delle motociclette. Devono essere provvisti di un'apposita licenza di circolazione ed essere registrati nel registro informatizzato ad essi dedicato. Nel 2004 i quads registrati in Svizzera erano 5800, mentre le motoslitte erano 1250. Ai sensi dell'art. 43, 1 comma leg. cit. i veicoli a motore e i velocipedi non usare possono circolare su strade che non siano adatte o non siano espressamente destinate alla loro circolazione, come le strade pedonali.

In Liechtenstein, mentre motociclette e quads sono soggetti alle disposizioni generali sulla circolazione stradale, una legge speciale disciplina l'utilizzo dei veicoli a cingoli²⁵. Vengono distinti i veicoli a cingoli che sono utilizzati prevalentemente su strada da quelli costruiti in modo da essere utilizzati prevalentemente in aree naturali al di fuori di strade aperte al pubblico. Compete al governo decidere nei casi in cui la distinzione è dubbia e autorizzarne l'utilizzo caso per caso. Le strade che per conseguenze di eventi meteorologici (neve, fango o detriti) non sono percorribili con altri veicoli motorizzati sono espressamente comprese tra le aree in cui l'utilizzo di veicoli a cingoli è permesso. Sono soltanto i veicoli a cingoli che circolano "off-road" e i veicoli a cingoli predisposti per essere utilizzati su terreni innevati ad essere soggetti all'apposita legge. Il Liechtenstein, dunque, regola espressamente anche l'utilizzo di motoslitte. L'autorizzazione viene sempre concessa per servizi sanitari e di soccorso, in mancanza di alternative per la costruzione, manutenzione e il rifornimento di ristoranti montani, rifugi e stazioni a monte, per il loro allestimento e la manutenzione.

²⁴ Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr), (Stato 1° gennaio 2010)

²⁵ Gesetz vom 5. Juni 1975 über die Verwendung von Raupenfahrzeugen

In Slovenia un decreto del governo vieta l'utilizzo di veicoli motorizzati a due o quattro ruote nelle aree naturali. Sono definite aree naturali tutti i territori situati al di fuori di aree urbane, villaggi, centri abitati, strade non classificate e non destinate a circolazione, sosta o parcheggio²⁶.

In considerazione della definizione stretta data dal Codice della strada italiano alle varie categorie di veicoli, le motoslitte attualmente non sono regolamentate in Italia. Numerose sono le richieste al governo, soprattutto da parte di associazioni ambientaliste per ottenere che la motoslitte sia riconosciuta dal Codice come un veicolo a tutti gli effetti. Per quanto riguarda invece limitazioni all'uso di motoslitte in siti cosiddetti "Natura 2000" si ricordano i "criteri minimi uniformi per la definizione delle misure di conservazione per tipologie di ZPS" ai sensi dell'art. 6 del Decreto 17 ottobre 2007 di cui sopra.

Esaminando la normativa in vigore in Austria, emerge l'assenza di uniformità nella normativa dei Länder.

In una legge speciale (*Salzburger Motorschlittengesetz*²⁷) il Land di Salisburgo vieta l'utilizzo delle motoslitte al di fuori dello spazio riservato alla viabilità pubblica. Oltre a quelle comunque riconosciute adempienti per adempiere ad un interesse pubblico (sicurezza pubblica e soccorso) la legge prevede una serie di deroghe. In tal modo, valutando caso per caso, l'ente territoriale competente può rilasciare un'autorizzazione per un determinato numero di veicoli ed un massimo di tre anni nel caso in cui l'uso sia necessario per la manutenzione di impianti sportivi (piste da sci o da fondo, funivie ecc.), per fini relativi alla gestione di terreni (caccia, pesca, silvicoltura) o al rifornimento di rifugi. Analogamente al caso della Stiria citato sopra, anche in base alla legge salisburghese sulle motoslitte è possibile autorizzare l'uso per giri e corse di prova quando a richiederlo sia un'azienda specializzata in costruzione e revisione di motoslitte. La legge sulle motoslitte non prevede, però, norme che disciplinino l'attività ludico-sportiva al di fuori degli spazi riservati alla viabilità pubblica. Dei limiti cui certe tipologie di veicoli sono sottoposti ai sensi della legge sulla protezione ambientale del Land Alta Austria si è detto sopra.

Degna di nota è la legge sui veicoli per la pratica del fuoristrada

²⁶ Uradni list Republike Slovenije, št. 16/1995, 28/95, 35/2001

²⁷ Gesetz vom 5. Juli 1972 über den Betrieb von Motorschlitten, StF: LGBl. Nr. 90/1972 idgF LGBl Nr 58/2005

(*Geländefahrzeugegesetz*²⁸), con la quale il Land Stiria ha ritenuto opportuno regolamentare l'off-road motorizzato. Oltre a dare una definizione di veicolo a motore e a specificare che, qualora questi veicoli siano prevalentemente utilizzati al di fuori delle zone destinate alla viabilità pubblica, siano da considerarsi fuoristrada, definisce anche le motoslitte. In ragione delle caratteristiche di costruzione e allestimento le motoslitte sono considerate tipi di fuoristrada predisposti a essere usati prevalentemente in aree naturali innevate o ghiacciate. Fatti salvi i casi attinenti a ragioni legate all'agricoltura o alla silvicoltura, alla pesca o alla caccia da parte dell'avente diritto o dei frontisti su sentieri che conducono a case o fabbricati rurali, l'uso di fuoristrada in aree naturali è vietato. Su richiesta di aziende del settore è tuttavia possibile autorizzarne l'uso per giri e corse di prova, a patto che si riservi a tal fine una zona determinata.

Anche lo svolgimento di attività agonistiche motorizzate è soggetto al rilascio di un'autorizzazione speciale. La legge distingue tra eventi in aree naturali e eventi su circuiti determinati. Mentre per i primi l'autorizzazione è rilasciata su richiesta ed è necessario indicare espressamente zona, periodo e numero di partecipanti, è possibile concedere l'autorizzazione ad allestire circuiti di allenamento per un massimo di due anni.

2.2.2 Veicoli aerei motorizzati

Le risposte pervenute sul tema sono alquanto scarse. In generale è possibile evidenziare come la maggior parte delle Parti contraenti rinvii alle disposizioni generali, di competenza statale, che disciplinano la navigazione aerea civile. Solo in alcuni rari casi le Parti contraenti prevedono disposizioni che tengano conto delle specificità alpine da un punto di vista ecologico, e in generale sempre in riferimento alle aree protette.

In Slovenia l'utilizzo di veicoli aerei motorizzati è regolamentato dalla legge sull'aviazione²⁹. Applicata all'intero territorio nazionale, non prevede disposizioni specifiche relative alle aree naturali, alla pratica dell'eliski oppure ai voli panoramici. Un progetto di legge che modificherà la legge del 1981 sul Parco Nazionale del Triglav propone di ridurre ulteriormente l'inquinamento acustico determinando valori limite alle sorgenti sonore e vietando la costruzione di nuovi aerodromi. Le restrizioni sono circoscritte ai soli velivoli motorizzati, mentre non sono applicabili ad alianti, parapendii,

²⁸ Gesetz vom 20.Juni 1973 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände (Geländefahrzeugegesetz) LGBl. Nr. 139/1973 idgF LGBl. Nr. 148/2006

²⁹ Uradni list Republike Slovenije, št. 113/2006-UPBl.

mongolfiere ecc.

Anche in Germania non esistono disposizioni specifiche sul traffico aereo nelle zone di montagna in generale e delle Alpi in particolare. Voli effettuati in conformità alla legge federale sul traffico aereo³⁰ e i relativi decreti di attuazione sono generalmente possibili anche sul territorio alpino. Per migliorare la sicurezza, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) sta sviluppando un corso didattico specifico per poter conseguire brevetti di volo specifici per la montagna (*Mountain Flight Qualification*).

I governi locali, al fine di limitare al massimo le attività di volo nelle Alpi come nel caso di quello dell'Alta Baviera, sono restii ad autorizzare voli a bassa quota o atterraggi e decolli di aeromobili al di fuori di aerodromi. Nonostante la normativa non specifichi lo scopo ma solo la tecnica di volo (a vista o strumentale), per non compromettere interessi di ordine pubblico o la funzione ricreativa e la quiete delle regioni alpine di maggiore interesse turistico, non vengono autorizzati voli panoramici o finalizzati alla pratica dell'eliski.

Alta Baviera e Svevia provvedono a circoscrivere preventivamente le zone di maggiore interesse. Per questo stesso motivo l'autorizzazione generale include soltanto voli in elicottero finalizzati all'esecuzione di lavori, escludendo espressamente tutti gli altri. Al di fuori territori delle aree citate l'autorità pubblica può autorizzare singoli voli dopo aver eseguito caso per caso una valutazione di compatibilità .

In Liechtenstein non è consentito compiere atterraggi e decolli al di fuori delle cosiddette aree di atterraggio di montagna (*Gebirgslandeplätze*) oltre i 1100 m di altitudine.

La questione, tuttavia, è meramente teorica: in Liechtenstein, attualmente, non esistono aree di atterraggio di montagna. In mancanza di norme specifiche i voli panoramici sono disciplinati in base alle disposizioni generali statali sul volo a vista (*Visual Flight Rules – VFR*), incluse quelle relative ai livelli minimi di volo.

La Svizzera, analogamente al Liechtenstein, disciplina gli atterraggi e i decolli ad altitudini superiori ai 1100 m. Sono state realizzate aree di atterraggio in quota per soddisfare le esigenze formative e di allenamento ma anche per trasportare persone a fini turistici. Per legge il loro numero è limitato a 48³¹. È attualmente in corso una verifica a riguardo che tenga conto della loro ubicazione e del loro utilizzo. In questo contesto sarà esaminata anche la possibilità di limitare il sorvolo delle aree di maggiore interesse ecologico e

³⁰ Luftverkehrsgesetz - LuftVG, BGBl. I S. 698 idgF BGBl. I S. 2942

³¹ Ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA)

paesaggistico tenendo conto della loro particolare sensibilità. In applicazione della già menzionata Ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA) è richiesta un'apposita autorizzazione per effettuare atterraggi e decolli all'esterno delle aree suddette. È inoltre in progetto l'elaborazione di un'ordinanza disciplina per disciplinare atterraggi e decolli nelle aree protette, e si discute sull'opportunità di istituire zone di quiete e di limitare ulteriormente i sorvoli di aree sensibili esterne agli aerodromi su tutto il territorio svizzero. Attualmente ci si limita a richiedere ai piloti il rispetto del Parco Nazionale effettuando sorvoli soltanto ad alta quota.

In Italia gli atterraggi all'esterno di aerodromi o aviodromi non sono sottoposti a previa autorizzazione. Vanno però immediatamente segnalati alle autorità competenti. All'interno delle aree protette nazionali e regionali la legge quadro sulle aree protette³² permette sorvoli ai soli velivoli autorizzati. Sono però vietati i sorvoli inferiori a 500 m dal suolo.

È invece al vaglio del Parlamento un disegno di legge³³ del 1998 che mira a vietare il volo a bassa quota (inferiore a 700 m dal suolo) e l'atterraggio di aeromobili e di elicotteri a scopo turistico, sportivo e ricreativo al di sopra di 1500m di quota. Per quanto riguarda invece le Zone di protezione speciale (ZPS) con ambienti aperti alpini la regolamentazione della pratica dell'eliski figura tra i "criteri minimi uniformi per la definizione delle misure di conservazione per tipologie di ZPS". Ragion per cui, a titolo di esempio, sul territorio del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo³⁴ "oltre al divieto di sorvolo a bassa quota e di atterraggio con aeromobili non è consentito il servizio di eliski".

L'eliski nelle aree non protette è permesso e praticato soprattutto in Valle d'Aosta, mentre è assolutamente vietato, ad esempio, nelle Province Autonome di Trento e Bolzano dal 1996.

Fatta salva l'applicazione della legge federale sulla navigazione³⁵ e in particolare il suo paragrafo 9 che regola l'autorizzazione di atterraggio e di decollo al di fuori degli aerodromi, in Austria a livello dei Länder la disciplina in materia è alquanto variegata. Mentre nel Vorarlberg la legge sulla tutela dell'ambiente non disciplina gli atterraggi e i

³² Legge 6 dicembre 1991, n. 394, aggiornata al D.L. n. 262/2006, GU n. 292 del 13-12-1991, S.O.

³³ Disegno di Legge n° 3175, d'iniziativa del Consiglio regionale del Veneto, comunicato alla Presidenza del Senato della Repubblica (XIII Legislatura) il 26 marzo 1998, intitolato "Disciplina dei voli in zone di montagna", approvato in testo unificato il 26 settembre 2000 ed assegnato alla 9° Commissione permanente trasporti, poste e telecomunicazioni il 3 ottobre 2000.

Da <http://www.senato.it/leg/13/BGT/Schede/Ddliter/12604.htm>

³⁴ Regione Veneto, Legge Regionale 22 marzo 1990, n°21, Norme per l'istituzione del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo

³⁵ Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), StF: BGBl. Nr. 523/1957

decolli al di fuori degli aerodromi, su tutto il territorio del Tirolo il trasporto di persone in elicottero a scopo turistico al di fuori di aerodromi è espressamente vietato. Sopra ai 1700 m di quota le manovre di atterraggio e decollo effettuate nell'ambito di manifestazioni sportive o culturali, per scopi promozionali e riprese cinematografiche sono sottoposte a previa autorizzazione anche al di fuori delle aree protette. La relativa legge vigente nel Land di Salisburgo vieta gli atterraggi e i decolli di deltaplani e parapendii motorizzati al di fuori di aree urbanizzate o abitate (cfr § 27 comma 2 lit. e) mentre sottopone a previa autorizzazione la costruzione o la modifica di aerodromi o di altre strutture comunque destinate a essere utilizzate ripetutamente per atterraggi e decolli con velivoli motorizzati. L'autorizzazione viene negata nel caso in cui siano rilevanti gli effetti negativi al paesaggio, all'ecosistema (*Naturhaushalt*), al carattere paesaggistico o al valore ricreativo e non prevalgano interesse altri interessi pubblici.

La Carinzia non ha emanato disposizioni speciali di carattere generale relative ai voli panoramici o alla pratica dell'eliski per cui si rinvia alla legge sull'aviazione civile federale. Fino ad ora l'autorità competente a emettere le autorizzazioni ai suoi sensi non ha mai ravvisato l'esistenza di un interesse pubblico nella pratica dell'eliski. Inoltre, in applicazione a una direttiva interna, non concede autorizzazioni per l'espletamento di voli panoramici che comportino atterraggi o decolli al di sopra di 900 m di quota nel periodo compreso tra il 1 dicembre e il 31 marzo di ogni anno. Il Land, inoltre, sottopone a particolare tutela le aree alpine a quote più elevate, definendole zone altitudinali che confinano con il limite della vegetazione arborea. Fatti salvi soltanto alcuni casi, quali ad esempio la silvicoltura, il rifornimento di rifugi ecc., in queste aree gli atterraggi e i decolli sono espressamente vietati.

Ulteriori divieti o restrizioni sono comunque previsti nei decreti d'istituzione delle aree protette³⁶. In assenza di una regolamentazione uniforme occorre dunque procedere ad una verifica caso per caso.

La legge sulla protezione dell'ambiente del Land Tirolo, ad esempio, vieta ogni tipo di emissione acustica di rilievo nelle aree protette in considerazione del loro particolare interesse paesaggistico (*Landschaftsschutzgebiete*) o in conseguenza dell'esplicità

³⁶ A titolo di esempio: Slovenia: nel progetto di legge sul parco nazionale del Triglav è previsto il divieto di costruire nuove piste di atterraggio e decollo e di superare determinati livelli massimi di emissioni acustiche. Austria: Vorarlberg, Naturschutzgebiet "Gadental", LGBl. Nr. 40/1987 vieta la pratica dell'eliski; Natura2000-Gebiet "Verwall", LGBl. Nr. 56/2003, divieto di atterraggio e decollo per elicotteri a scopo turistico. Tirolo, fatti salvi i casi previsti dalla legge nei Landschaftsschutzgebiete (aree protette per il loro valore paesaggistico) la legge tirolese sulla protezione dell'ambiente vieta gli atterraggi e i decolli e tutte le emissioni acustiche di rilievo. Analoga disciplina è prevista per i Ruhegebiete in cui per altro sono espressamente escluse le possibilità di deroga al divieto (cfr. § 11 comma 2 lit d, e Tiroler Naturschutzgesetz 2005)

volontà di garantire zone di quiete (*Ruhegebiete*). Prevede invece la possibilità di derogare al divieto nelle zone di protezione generale (*Außenzonen*) del Parco Nazionale Hohen Tauern.

Un caso specifico è quello del Parco Nazionale Hohen Tauern, il cui territorio è ripartito tra i Länder Carinzia, Salisburgo e Tirolo e suddiviso in zone di protezione. Mentre per la parte di propria competenza il Tirolo vieta gli atterraggi, i decolli e l'uso di velivoli motorizzati per fini sportivi, turistici o comunque commerciali al di sotto dei 5000 m (§ 6 lit. b, f TNationalparkG³⁷) su tutto il territorio del parco, la Carinzia adotta queste stesse disposizioni soltanto nelle zone di riserva integrale (*Kernzonen*). Vieta altresì l'uso di aeromodelli, parapendii e deltaplani (cfr. § 6 comma 3 lit. b, c, d K-NBG³⁸).

Nelle zone di protezione generale (*Außenzonen*) del parco nazionale degli Hohen Tauern il Land di Salisburgo prevede la possibilità di autorizzare l'uso di velivoli motorizzati, inclusi gli elicotteri, al di sotto dei 5000 m di altitudine da parte dell'autorità circondariale territorialmente competente. Nelle aree di riserva integrale (*Kernzonen*) sono escluse le autorizzazioni per scopi sportivi o turistici.

Il Land Alta Austria rinvia ai decreti di istituzione delle varie aree protette. Viene tuttavia evidenziato come le autorità competenti si trovino spesso a confrontarsi con questioni relative ad infrazioni commesse da parte di molti appassionati del volo sportivo che spesso ignorano la normativa vigente.

Rinviando alle leggi federali i Länder Bassa Austria e Stiria sottolineano l'assenza di norme regionali che regolino i voli panoramici e la pratica dell'eliski. Nella Bassa Austria, fino ad ora, l'eliski non è mai stato autorizzato. Le richieste di effettuare voli panoramici vengono invece valutate caso per caso. In alcune aree protette della Stiria sono vietati i sorvoli al di sotto dei 3500 m. Nei parchi nazionali l'altitudine minima è di 150 m dal suolo. Sono comunque previste varie possibilità di deroga.

Per quanto riguarda il resto dell'Austria la possibilità di praticare l'eliski è prevista nel Vorarlberg; l'autorizzazione è però circoscritta ad un numero limitato di cime nei comuni di Lech/Zürs³⁹.

A parte la Germania che, come si è detto, non concede autorizzazioni per praticare l'eliski,

³⁷ Gesetz vom 9. Oktober 1991 über die Errichtung des Nationalparks Hohe Tauern in Tirol (Tiroler Nationalparkgesetz Hohe Tauern) StF: 103/1991

³⁸ Gesetz über die Errichtung von Nationalparks- und Biosphärenparks (Kärntner Nationalpark- und Biosphärenparkgesetz - K-NBG) StF: LGBl Nr 55/1983 idGF LGBl Nr 25/2007

³⁹ <http://www.agenturspezial.com/winteraction/heliskiing-helibording.html>
<http://www.14-karat.net/freizeit-heliskiing.php>

è soprattutto la Francia a vietare espressamente gli atterraggi e i decolli di aeromobili nelle zone di montagna a fini ricreativi (Art. L. 363-1 del Codice dell'ambiente). Con tale divieto, previsto già nella legge sulla montagna del 1985, si è inteso proteggere l'equilibrio ecologico montano, limitando in particolare il disturbo provocato sia alla fauna che a coloro che, anche per fini ricreativi, cercano nell'ambiente alpino calma e tranquillità. Sono fatti salvi soltanto gli atterraggi all'interno degli aerodromi; il numero di tali impianti è determinato dalle autorità amministrative. Per quanto riguarda invece le aree protette si rinvia agli statuti interni dei parchi nazionali in cui può essere vietato il sorvolo nell'area più interna al di sotto di 1000 m di quota (Art. L. 331-4-1 del codice dell'ambiente). Il legislatore si è però accontentato di prevedere sanzioni limitatamente alle violazioni perpetrate all'interno dei parchi nazionali o delle riserve naturali nazionali. È espressamente escluso dal divieto l'uso di elicotteri nei centri sciistici.

Eccezioni

Le eccezioni ai divieti d'uso di veicoli motorizzati sono in linea di massima comuni a tutte le Parti contraenti. È fatto salvo, e nella gran parte delle aree protette limitato alle corse necessarie, l'utilizzo di veicoli a motore da parte dei proprietari e gestori per attività agrosilvopastorali, soccorso e sicurezza pubblica, rifornimento e gestione (di rifugi) in generale.

Sono generalmente esclusi dal divieto interventi legati alla gestione del patrimonio faunistico, alla ricerca scientifica, al risanamento delle foreste montane con funzioni protettive, al trasporto di legname e al rimboschimento, alla difesa e regolazione dei corsi d'acqua, al consolidamento dei versanti e alla protezione dalle valanghe.

3. Conclusioni

All'art. 15 par. 1 del Protocollo Turismo le Parti contraenti si impegnano a definire una politica di controllo delle attività sportive all'aperto, adeguata in modo da evitare effetti negativi per l'ambiente. La necessità di interventi restrittivi rileva non solo all'interno delle aree protette, ma anche negli spazi naturali non soggetti a specifici regimi di tutela.

L'ultima frase del primo paragrafo dimostra la portata di questa norma: in conformità agli obiettivi che ci si è preposti, occorre porre limiti alle attività sportive ecologicamente nocive, se necessario ricorrendo a vietarle. Non essendo tuttavia specificato se gli eventuali divieti riguardano i tipi di sport o tutti gli spazi, l'applicazione di questa norma lascia un margine di discrezionalità alle Parti contraenti.

Il paragrafo successivo dell'art 15 disciplina invece l'esercizio degli sport motorizzati. In proposito si è concordato sul fatto che questi tipi di sport sono suscettibili di provocare notevoli danni all'ambiente, come dimostra il fatto che non viene richiesto di provare la possibilità o l'esistenza di un danno per adottare provvedimenti di regolamentazione, ma anzi questi devono essere adottati comunque al fine di limitare al massimo gli sport motorizzati al di fuori di aree determinate; né si effettua una distinzione fra le corse su strade o sentieri o su terreni nelle loro vicinanze.

Mentre al par. 1, definendo una politica di controllo, le Parti contraenti si sono impegnate a limitare e all'occorrenza a proibire gli sport motorizzati, indipendentemente dal tipo di motore montato sul veicolo, dal paragrafo 2 non si evince un impegno tassativo a vietare questi sport. In entrambi i casi, le Parti contraenti vi sono obbligate solo se ciò risulta necessario, implicando che, qualora se ne riscontri la necessità, l'eventuale divieto non sarebbe più a discrezione delle Parti contraenti o delle autorità, bensì diverrebbe obbligatorio. Il concetto di "necessità" non è tuttavia definito. E' implicito che si debba fare riferimento in primo luogo alla tutela dell'ambiente, poiché la Convenzione ha come obiettivo la protezione complessiva di tutte le Alpi. Non sono soggetti a tale limitazione unicamente gli sport motorizzati che hanno luogo su aree apposite.

All'art. 15 par. 2, non vengono prescritti provvedimenti per il caso in cui si accertino effettivamente dei danni all'interno delle zone determinate. Di conseguenza, qualora emerga l'esistenza di danni all'ambiente in tali zone, si deve far riferimento ai requisiti per l'autorizzazione previsti dalle singole Parti contraenti per verificare se gli stessi requisiti

sono stati rispettati. In questi casi pertanto l'art. 15 par. 2, lascia agli Stati un ampio margine di manovra.

Il termine "sport motorizzati" è per sua natura molto ampio, e comprende sia manifestazioni di gruppo sia l'uso di mezzi motorizzati da parte di individui. Pertanto non è sufficiente regolamentare le attività sportive di gruppo, ma è chiaro che ricadono nell'ambito della disposizione anche quelle di individui, e che come tali devono essere disciplinate. L'art. 15 par.2, tuttavia, si limita a disciplinare l'uso di veicoli motorizzati nell'ambito delle attività sportive. Qualora la finalità sportiva non sussistesse, la disposizione non troverebbe applicazione. Ad esempio, Le attività che implicano l'utilizzo di veicoli a motore, quali raduni di auto d'epoca, il trasporto dei turisti a rifugi o alberghi di montagna, spettacoli sul ghiaccio e simili, i quali sono comunque suscettibili di avere impatti sull'ambiente, sono esclusi dall'applicazione del secondo paragrafo dell'articolo 15. Tali attività devono comunque essere soggette alle misure di controllo previste al primo paragrafo dell'art 15.

Il deposito da aeromobili a fini sportivi è trattato all'articolo 16 del Protocollo Turismo. Al trasporto aereo è inoltre dedicato l'art. 12 del Protocollo Trasporti il quale si riferisce espressamente al lancio da aeromobili all'esterno degli aerodromi. Anche nel caso del deposito da aeromobili a fini sportivi vale quanto già sopra riportato con riferimento ai veicoli terrestri: non vi è un obbligo tassativo di vietare questa pratica, ma solo di regolamentarla; la disposizione riguarda sia l'uso di aerei nell'ambito di manifestazioni, che quello privato. Inoltre, nel caso degli aerei, l'individuazione delle aree nelle quali l'attività può essere consentita è limitata agli aerodromi. Si noti che l'articolo 16 del Protocollo Turismo disciplina il deposito di aeromobili a fini sportivi, l'articolo 12 ha una portata più ampia, in quanto limita, e all'occorrenza vieta, il lancio da aeromobili all'esterno degli aerodromi a prescindere dal fine dell'attività; per quanto riguarda il traffico di aerei non motorizzati la disciplina si applica all'utilizzo degli stessi nel tempo libero.

È già stato rilevato che finora nessuna Parte contraente ha emanato disposizioni specifiche per il territorio ricadente nel perimetro della Convenzione delle Alpi. In altri termini la pratica di sport motorizzati non è disciplinata da alcuna Parte contraente con lo scopo di salvaguardare specificatamente il territorio alpino. Inoltre, benché talune attività svolte all'interno di aree particolarmente sensibili (alta montagna) godano di una disciplina a parte, queste aree rappresentano solo una parte del territorio dell'area la cui tutela

costituisce l'obiettivo della Convenzione delle Alpi.

Alla luce dell'articolo 15, paragrafo 2, del protocollo turismo, si deve rilevare quanto segue con riferimento alle legislazioni nazionali.

Le manifestazioni che implicano l'uso di sport motorizzati non vengono proibite, ma comunque soggette ad un obbligo di notifica o di autorizzazione. Anche la pratica di sport motorizzati a terra e in aria in zone soggette a tutela giuridica è generalmente soggetta a limitazioni che possono variare a seconda della funzione protettiva e del grado di protezione. Ad esempio, applicando l'ultimo capoverso dell'art. 15, paragrafo 2, si tende a distinguere fra zone centrali e periferiche delle aree protette. Le restrizioni applicate agli sport motorizzati al di fuori delle aree protette sono di natura molto diversa.

Slovenia e Francia applicano limiti molto severi. Benché la norma slovena riguardi solo i motoveicoli con 2 o 4 ruote motrici, a questi è fatto sostanzialmente divieto di viaggiare fuori strada. Ancora più ampia è la portata della normativa francese, la quale estende il divieto di circolazione fuori strada a tutti i veicoli a motore. Inoltre, i dipartimenti francesi sono tenuti a elaborare, coinvolgendo i gruppi d'interesse pertinenti, piani per l'individuazione di percorsi che possano essere utilizzati per escursioni con veicoli a motore. Alcuni dei veicoli utilizzati dagli appassionati di sport motorizzati, come ad esempio le motoslitte o i quad, possono essere comunque guidati a fini sportivi solo in aree appositamente delimitate. Utilizzare parte delle strade o terreni pubblici per gare o attività di svago necessita un'opportuna autorizzazione. Questa norma appare importante perché prevede una mappatura delle strutture sportive e dei percorsi, da effettuarsi prima dell'uso ricorrente.

Anche alcuni Länder austriaci hanno emanato disposizioni di legge relative ad aree di particolare interesse ecologico o paesaggistico e/o a singoli veicoli, che talvolta vanno addirittura oltre i limiti previsti dall'articolo 15 par. 2. Slovenia, Francia hanno ratificato il Protocollo Turismo ed attuato norme conformi all'articolo 15 par. 2. Lo stesso vale per l'Austria ad eccezione per i Länder Vorarlberg e Bassa Austria, nei quali l'esercizio di sport motorizzati al di fuori delle aree protette non è disciplinato.

Lo stesso vale per l'Italia, che non ha ancora ratificato i Protocolli di attuazione della Convenzione. Risulta tuttavia che, su iniziativa delle associazioni rappresentative degli sport motorizzati, l'Italia si sia impegnata ad attuare disposizioni legislative per conformarsi di fatto all'articolo 15 par. 2, norma che fa comunque parte del diritto UE e quindi applicabile

anche in Italia.

In Baviera vige un divieto di lasciare accesi i motori qualora non sia necessario: Questa disposizione, da sola, non appare sufficiente per adempiere alle disposizioni dell'art. 15, paragrafo 2, del protocollo turismo.

Le aree forestali risultano essere, in generale, oggetto di protezione adeguata. Salvo in casi eccezionali disciplinati dalla legge, l'impiego di reti stradali e forestali per scopi non attinenti alla silvicoltura è, in linea di principio, vietato, ad esempio in Svizzera, Liechtenstein e Austria. Tali divieti, tuttavia, a causa del loro ambito di applicazione limitato alle foreste, non sono applicabili alle superfici al di fuori delle foreste, quali il fondo valle o i terreni alpini incolti.

Come già menzionato in precedenza, l'articolo 15 non proibisce l'esercizio di sport motorizzati, nemmeno nelle aree protette e, considerando solo questa disposizione, non si può escludere a priori la destinazione di uno spazio posto all'interno di un'area protetta alla pratica di sport motorizzati. Una eventuale richiesta in tal senso, andrebbe valutata anche alla luce dell'articolo 11 del Protocollo Protezione della natura.

L'Ambito di applicazione del paragrafo 2 dell'articolo 15 non si limita ai veicoli a motore a scoppio. Di conseguenza occorre stabilire delle aree apposite anche per altre attività sportive che comportano l'uso di motori. Il riferimento è, ad esempio, all'uso di monopattini elettrici, ampiamente diffusi in alcune località a forte afflusso turistico

Per quanto riguarda il volo a fini sportivi le informazioni pervenute dalle Parti contraenti non permettono di trarre conclusioni, in particolare perché la normativa alla quale si è fatto riferimento, in generale non considera i problemi specifici delle Alpi.

Tuttavia, prendendo in considerazione determinate aree e specie animali protette, risulta che, nelle regolamentazioni vigenti a livello regionale o locale, siano limitati o vietati gli atterraggi e i decolli fuori pista, alcuni tipi di sport, come ad esempio l'eliski, o il sorvolo sotto una certa quota. Al fine di adempiere le disposizioni citate, in casi specifici bisogna almeno esigere l'obbligo di autorizzazione

Oltre i 1100 m di altitudine la Svizzera e il Liechtenstein hanno stabilito aree per l'atterraggio e il decollo "fuori pista", Se questo sia in linea con l'art. 16 del protocollo turismo e l'art 12 del protocollo trasporti dipende da se queste aree sono considerate aerodromi o se ricadano fuori da questa definizione, come un'interpretazione logica suggerirebbe. Tuttavia, al momento la questione non si pone, in quanto il Liechtenstein

non ha individuato alcun aerodromo, mentre la Svizzera non ha ratificato il Protocollo. Per quanto riguarda l'Italia, in Valle d'Aosta l'eliski rappresenta una componente stabile della locale offerta turistica. Non è tuttavia stato specificato se gli atterraggi e i decolli avvengano su aree autorizzate o al di fuori di queste. La compatibilità di questa pratica con il Protocollo Turismo andrebbe accertata.

Come accennato, il deposito di persone al di fuori degli aeroporti deve essere limitato. Sia nell'art. 16 del Protocollo Turismo che nell'art. 12 del Protocollo Trasporti viene fatto esplicito riferimento agli aerodromi e si stabilisce che, al di fuori di essi, il deposito da aeromobili (a fini sportivi) deve essere il più possibile limitato o, in caso di necessità, proibito. La pratica dell'eliski, vietata nella Regione Trentino Alto Adige, compiuta tramite il deposito persone sul ghiacciaio della Marmolada da aeromobili decollati da un aeroporto della vicina regione Veneto non appare essere conforme alla Convenzione delle Alpi.

Riassumendo, l'esame della situazione giuridica degli Stati alpini in relazione agli sport motorizzati ha prodotto un quadro decisamente eterogeneo. Lo sport motorizzato risulta tuttavia essere diventato quasi ovunque un problema, il che è verosimilmente sintomo di un'applicazione delle summenzionate disposizioni non sempre pienamente in linea con le stesse.