



Perché difendo l'elicottero

Ho partecipato recentemente a un convegno sull'utilizzo dell'elicottero in montagna. Ero uno dei relatori, forse il meno opportuno dato che in questo mondo ci sono solo da quattro anni, ma di sicuro ero probabilmente il più «trasversale» potendo parlare da pilota, da proprietario di un elicottero da lavoro (o meglio del debito per l'acquisto), da soccorritore dato che faccio parte del Soccorso alpino dell'Alto Adige, da guida alpina e da alpinista.

Per prima cosa è bene sapere che in Italia ci sono 50 milioni di vetture a fronte di 633 elicotteri immatricolati per uso civile. Questo dato dice poco e tanto al tempo stesso perché ci dà la portata del fenomeno di cui si parla. Un'auto costa mediamente 25 mila euro, mentre per un elicottero si parte da un milione e mezzo di euro in su. Un'auto trasporta normalmente 4 persone, oltre all'autista; un elicottero da lavoro ne trasporta in media 5 più il pilota. Tenere dunque ferma un'auto ha determinati costi, tenere fermo un autobus o un camion degli altri e tenere fermo un elicottero o un aereo ne ha altri ancora. Analoga proporzione si ha per i costi di manutenzione e di esercizio. Per diventare un bravo studente bisogna studiare, così come per essere un bravo idraulico, muratore, avvocato o ragioniere sono indispensabili, oltre alla preparazione teorica, ore di dedizione, pratica, allenamento. La stessa cosa vale per i piloti. Non esiste simulatore di volo al mondo in grado di preparare ad affrontare situazioni reali.

Dunque chi viene a predicare che gli elicotteri dovrebbero volare solo per operazioni di soccorso e al massimo per qualche lavoro in montagna se non esiste altra alternativa a quella del mezzo a rotore, sta dicendo una bestemmia che denota la totale ignoranza sul mezzo, sulle abilità richieste, sui piani finanziari alla base dell'acquisto di un elicottero, oltre che mostrare una attitudine schizofrenica alla vita del tipo «se mi salvi va bene se invece lavori, guadagni e dai lavoro senza salvare allora non va bene». L'impatto ambientale di un elicottero monoturбина — ovvero il 90 per cento di quelli da lavoro presenti nei cieli italiani — è irrilevante rispetto a quello automobilistico. Idem per l'inquinamento acustico inferiore in decibel e durata rispetto a quello delle campane che suonano dopo una funzione religiosa, e lo dice una persona che crede... In Italia però per legge non si può fare soccorso con elicotteri monoturбина ma servono modelli biturбина, il che significa doppio consumo, doppia manutenzione con un prezzo di acquisto che può essere anche 10 volte superiore. Dunque gli elicotteri che soccorrono le persone, quelli insomma accettati e benvisti da verdi, gialli, rossi, blu, sono anche quelli che alla comunità costano uno sproposito. Quelli odiati sono invece i velivoli privati che alla comunità costano zero, sono in grado di generare reddito e risorse per l'erario, offrono posti di lavoro e indotto economico, ma allo stesso tempo suscitano le invidie e le ipocrisie di chi invece non vuole essere «disturbato».

Io sono alpinista e tale rimarrò. Amo sudare, fare fatica, pensare, ammirare, studiare, informarmi, difendere il pianeta su cui vivo. Ma odio la disinformazione, le ipocrisie, le gelosie, le cose dette disconnettendo il cervello e la coscienza dalla bocca. Difendo l'elicottero come la natura, la quiete come la libertà. Le une e le altre cose non sono per forza in contrasto. I camosci, le aquile, e il lupo non muoiono né per colpa degli elicotteri né solo per le doppiette. Muoiono per l'idiozia e i fondamentalismi di chi non sa usare il buon senso.