



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 2037

Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo

18/12/2022 - 05:35

1. DDL S. 2037 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2037
XVIII Legislatura

Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo

Titolo breve: *Volo da diporto*

Iter

15 giugno 2021: in corso di esame in commissione

Successione delle letture parlamentari

S.2037

in corso di esame in commissione

Iniziativa Parlamentare

[Adolfo Urso](#) ([Fdi](#))

Cofirmatari

[Nicola Calandrini](#) ([Fdi](#)), [Antonio Iannone](#) ([Fdi](#)), [Giovanna Petrenga](#) ([Fdi](#)), [Isabella Rauti](#) ([Fdi](#)), [Achille Totaro](#) ([Fdi](#))

Natura

ordinaria

Presentazione

Presentato in data **2 dicembre 2020**; annunciato nella seduta n. 279 del 2 dicembre 2020.

Classificazione TESEO

SPORT , ATTIVITA' RICREATIVE , AEREI DA TURISMO , SPAZIO AEREO

Articoli

ATTESTATI E CERTIFICATI (Artt.2,12,13), DECRETI MINISTERIALI (Artt.1,14), MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Artt.2,10,14,16), UNIONE EUROPEA (Art.1), REGOLAMENTI (Artt.1,4,5,6,14), ALBI ELENCHI E REGISTRI (Art.2), ABILITAZIONE PROFESSIONALE (Artt.2,12,13), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Art.6), ENTE NAZIONALE PER L' AVIAZIONE CIVILE (ENAC) (Artt.6,7), GIUDIZIO DI IDONEITA' (Artt.6,9,13), ABROGAZIONE DI NORME (Artt.8,14), SANZIONI AMMINISTRATIVE (Artt.9,10,11), DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA (Art. 14)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. [Maurizio Campari](#) ([L-SP-PSd'Az](#)) (dato conto della nomina il 9 giugno 2021) .

Assegnazione

Assegnato alla **8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)** in sede redigente il 25 febbraio 2021. Annuncio nella seduta n. 300 del 25 febbraio 2021.

Pareri delle commissioni 1^a (Aff. costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 7^a (Pubbl. istruzione), 10^a (Industria), 12^a (Sanita'), 14^a (Unione europea)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 2037

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2037

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **URSO**, **CALANDRINI**, **IANNONE**, **PETRENGA**, **RAUTI** e **TOTARO**
COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 DICEMBRE 2020

Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo

Onorevoli Senatori. - Il volo da diporto o sportivo, cioè quel segmento di aviazione civile non commerciale, comunemente detta « ultraleggera », è stato normato, per la prima volta, diversi anni fa, con la legge 25 marzo 1985, n. 106, integrata da successivi regolamenti (da ultimo il decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, e il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010). I criteri individuati dalla legge, ispirati alla semplificazione e alla sburocratizzazione del comparto, hanno permesso un ampissimo sviluppo di questa aviazione « minore » (che comprende il deltaplano e il parapendio), consentendo a decine di migliaia di appassionati di acquisire un titolo di volo e di esercitare l'attività su aeromobili dal basso costo di acquisto e di esercizio. La citata legge n. 106 del 1985 ha delegato all'Aero Club d'Italia (AeCI) i compiti di rilascio dei titoli di volo, di identificazione dei velivoli, nonché di gestione dell'addestramento al volo attraverso le proprie scuole, oggi circa 150, sparse su tutto il territorio nazionale. In Italia, da allora, è cresciuto un importante comparto di produzione aeronautica di tali velivoli, ormai primo in Europa per numero di aeromobili registrati, ditte di produzione e numero di attestati di volo rilasciati. Basti pensare che alcune delle ditte italiane di produzione di aeromobili leggeri sono *leader* del settore in Europa, con punte di eccellenza addirittura mondiali per qualità e quantità delle costruzioni aeronautiche.

Gli sviluppi tecnologici succedutisi negli ultimi trentacinque anni e la recente normativa europea hanno ormai reso non più adeguata la suddetta legge, della quale si propone l'abrogazione e la sostituzione con una nuova normativa.

In particolare, dapprima il regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione, del 20 luglio 2016 (che ha stabilito nuove norme europee per la navigazione aerea - cosiddetto « cielo unico europeo ») e, da ultimo, il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018 (che ha stabilito esenzioni dalla medesima normativa per gli aeromobili fino alla massa massima al decollo di 600 chilogrammi), impongono una urgente riforma della citata legge n. 106 del 1985 (e dei relativi regolamenti), per uniformarla a quella degli altri Paesi dell'Unione europea (che peraltro, nella quasi totalità, hanno già recepito le novità del citato regolamento (UE) 2018/1139), per non penalizzare le aziende nazionali - costrette a ricorrere alla certificazione dei loro prodotti in altri Paesi per poterli esportare - e per consentire un più omogeneo percorso formativo agli allievi piloti, facendo sì che il titolo che abilita al pilotaggio di apparecchi per il volo da diporto o sportivo non sia più « confinato », ma parte di un *iter* istruzionale che consenta l'accesso a categorie superiori, attraverso il riconoscimento di crediti formativi.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha recentemente esercitato la facoltà prevista dal citato regolamento (UE) 2018/1139, comunicando all'*European Union Aviation Safety Agency* (EASA) che l'Italia regolamenterà con normativa nazionale gli aeromobili nella fascia di peso compresa tra i 450 e i 600 chilogrammi.

Ferme restando le prerogative dell'ENAC nell'emanare le norme tecniche di riferimento per la detta

categoria e di esercitarne il controllo, appare opportuno mantenere in capo all'AeCI (ente pubblico non economico, nonché federazione sportiva del CONI), in analogia e continuità con la delega fin qui svolta per la gestione degli aeromobili con massa al decollo fino a 475 chilogrammi, anche la gestione delle attività di addestramento e di immatricolazione degli aeromobili della fascia superiore fino a 600 chilogrammi.

Il presente disegno di legge si compone di 14 articoli, suddivisi in 3 titoli. In dettaglio, l'articolo 1 introduce la più corretta definizione di « aeromobile » in riferimento ai mezzi per il volo da diporto o sportivi (VDS), in sostituzione dell'attuale dizione di « apparecchi », con l'indicazione della vigente normativa europea applicabile, che esenta i detti mezzi dai criteri di certificazione e utilizzo previsti per i velivoli di maggior peso dal regolamento (UE) 2018/1139.

L'articolo 2 specifica le già riconosciute competenze delegate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'AeCI, estendendole anche agli aeromobili della nuova classe con massa fino a 600 chilogrammi. I titoli di volo sono, più correttamente, denominate « licenze », anche al fine di attuare un percorso formativo unitario verso le licenze regolate dalla normativa europea dell'EASA, evitando quella « ghetizzazione » che ha comportato finora l'uso del termine « attestato » con il quale sono stati classificati i titoli di volo rilasciati dall'AeCI e che, di fatto, ha impedito anche il riconoscimento di crediti per chi ha in animo di proseguire la formazione verso licenze di volo di classe superiore. A tal fine, è opportuno che ENAC e AeCI condividano i termini di un *syllabus* istruzionale, che costituirà il percorso formativo di una licenza di volo nazionale.

Gli articoli da 3 a 5 disciplinano il settore del volo libero, esercitato con parapendio e deltaplano, mezzi privi di motore, equiparati ad attrezzi sportivi. La normativa adegua la disciplina del volo libero a quella dei Paesi europei di riferimento, tra i quali spiccano Germania e Francia dove, alla costante semplificazione di tali mezzi (che, si ricorda, possono agevolmente essere trasportati in una semplice sacca a volte di dimensioni minime), è seguita di pari passo la costante semplificazione normativa, con conseguenze notevoli sotto il profilo della creazione di nuovi posti di lavoro e nuove professioni, dello sviluppo turistico (preso atto della enorme potenzialità del territorio italiano particolarmente idoneo al volo libero) e dello sviluppo dell'attività sul piano dell'economia.

Il fenomeno dello sviluppo del volo libero, legato ad una sempre maggiore sicurezza delle attrezzature utilizzate, rappresenta un'opportunità da non perdere per l'Italia, che è senza dubbio il miglior luogo al mondo, quanto ad attrattività turistica, per la pratica del volo libero, attesa la congiuntura di clima e orografia ideali, uniti a bellezze e varietà paesaggistiche uniche che la rendono il Paese per eccellenza idoneo al volo in parapendio e deltaplano. Si tratta, peraltro, di opportunità di rilancio turistico di zone montane (il parapendio e il deltaplano si praticano nei rilievi) poco note al grande pubblico ma potenzialmente estremamente favorevoli al rilancio mediante una nuova economia legata al volo libero.

Da questa considerazione emerge l'opportunità di istituire due nuove figure professionali, quelle della guida e dell'accompagnatore di volo libero, regolamentando un settore in forte espansione e creando, alla stregua delle altre figure professionali del settore turistico, opportunità di sviluppo e lavoro specializzato.

Gli articoli 5 e 6 prevedono specifici regolamenti di attuazione da adottare con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Essi devono prevedere, in particolare:

- 1) i requisiti psico-fisici necessari per l'attività istruzionale e di volo con aeromobili VDS, improntati a criteri di semplificazione, specie per la categoria di aeromobili con peso a vuoto fino a 120 chilogrammi;
- 2) la regolamentazione dell'attività addestrativa del volo su aeromobili VDS privi di motore (deltaplani, parapendio e alianti), allo stato disciplinata dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 15 luglio 2015, n. 247;
- 3) la regolamentazione dell'attività addestrativa del volo su aeromobili VDS provvisti di motore, di cui al citato decreto n. 247 del 2015, nel rispetto delle seguenti indicazioni:

3.1. per gli aeromobili a motore, con peso a vuoto inferiore a 120 chilogrammi e configurazione

monoposto, è opportuno adottare la normativa già ampiamente sperimentata in Europa e improntata a criteri di massima semplificazione addestrativa e tecnica, escludendone l'immatricolazione; tale nuova classe di velivoli, per i bassissimi costi di esercizio, può costituire una leva formidabile per avvicinare i giovani alla cultura del volo;

3.2. è opportuno che il regolamento per l'addestramento al volo, per la parte relativa ai velivoli ad ala fissa, diversi dai pendolari a motore, e per classe superiore a 120 chilogrammi di massa a vuoto, sia elaborato in accordo fra ENAC e AeCI. A tal fine, è opportuno che ENAC e AeCI condividano i termini di un *syllabus* istruzionale, tale da poter regolamentare una nuova licenza di volo nazionale (in sostituzione dell'attuale « attestato ») riconosciuta dal medesimo ENAC, in modo da rendere finalmente operativo un percorso addestrativo che possa consentire il riconoscimento di crediti a favore di chi continui il percorso formativo, anche professionale. È auspicabile, in buona sostanza, un'unica *Sport Pilot License* nazionale che, attraverso moduli istruttori aggiuntivi (in termini di ore di volo, abilitazioni e approfondimenti teorici), possa, da uno *step* iniziale basico, consentire progressivamente il trasporto del passeggero la navigazione in spazi aerei controllati, l'uso di aeroporti, l'uso di aeromobili VDS complessi, ecc.;

3.3. è opportuno superare l'attuale ripartizione tra velivoli basici e avanzati e tra i relativi attestati, essendo necessario trovare criteri didattici e operativi conformi anche a quelli degli altri Paesi dell'Unione europea, secondo il fondamentale principio che sia la progressione addestrativa del pilota a consentirgli operazioni di volo di maggior complessità o di impatto maggiore in termini di sicurezza della navigazione, più che la qualifica formale dell'aeromobile;

3.4. il regolamento dell'addestramento deve prevedere l'insegnamento della radiofonia aeronautica sin dalla prima fase istruzionale;

4) la redazione di allegati tecnici per la progettazione, costruzione e immatricolazione degli aeromobili VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante tenendo conto di un unico *standard*, sia per gli aeromobili di massa inferiore a 450 chilogrammi, sia per quelli di massa tra 450 e 600 chilogrammi, questi ultimi di competenza ENAC. A tal fine, AeCI deve fare proprio lo *standard* ENAC di prossima emanazione per estenderlo anche alla classe fino a 450 chilogrammi;

5) la regolamentazione dell'equipaggiamento avionico necessario per la navigazione all'interno di spazi aerei controllati e gli intervalli di verifica degli stessi; è inoltre da definire la qualifica necessaria per il volo all'interno di dette aree;

6) fermo restando l'attuale principio dell'autocertificazione delle attività di manutenzione, la qualifica necessaria per i soggetti legittimati a operare sulle cellule, sui motori e sugli equipaggiamenti, consentendo le operazioni di più semplice manutenzione anche ai proprietari degli aeromobili, previa effettuazione di un corso di addestramento minimo presso soggetti qualificati.

L'articolo 7 prevede una modalità di comunicazione aggiuntiva, attraverso i mezzi propri dell'AeCI, dei NOTAM (*NOtice To Airmen*) limitativi delle attività di volo che impattano sulle attività di VDS. L'articolo 8 prevede la sostituzione del termine « apparecchi » utilizzato dall'articolo 743 del codice della navigazione, con quello più appropriato di « aeromobili », identificati, al primo comma della detta norma codicistica, come « ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose ». Il sostantivo « aeromobile » è infatti nozione tecnico-giuridica che ricomprende tutte le macchine volanti, distinte poi secondo i regolamenti tecnici.

Rimane invariata la previsione del quarto comma del medesimo articolo 743 del codice della navigazione circa l'esenzione dell'applicazione agli aeromobili VDS delle disposizioni del libro primo della parte II del codice della navigazione.

Il titolo II, con gli articoli da 9 a 13, regola le sanzioni amministrative e le sanzioni interdittive della sospensione e della revoca dei titoli rilasciati da AeCI nel caso di inosservanza alle norme specificate nell'allegato 2.

Sono inoltre specificate e integrate, rispetto la previsione della citata legge n. 106 del 1985, le sanzioni amministrative e il procedimento per la loro applicazione.

Con la previsione sanzionatoria del presente disegno di legge si colma un *vulnus* che, nei passati anni,

non ha consentito - specie dopo alcuni interventi giurisdizionali - ad AeCI, pur in presenza di acclarate violazioni, di sospendere o revocare titoli di volo o abilitativi, non essendo stata prevista per legge una disciplina sanzionatoria, affidata, invece, a regolamenti tecnici, in violazione del principio della riserva di legge.

Rimane impregiudicata la sanzionabilità, anche in via amministrativa, per le violazioni commesse dal titolare di licenza di volo VDS ai sensi del codice della navigazione.

DISEGNO DI LEGGE

Titolo I

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Art. 1.

(Definizione)

1. Si intende per « volo da diporto o sportivo (VDS) » l'attività di volo per scopi ricreativi, diportistici e sportivi effettuata, su aeromobili, provvisti o privi di motore, aventi le caratteristiche di cui all'allegato 1 alla presente legge, di seguito denominati « aeromobili VDS », nonché le attività di volo libero di cui all'articolo 3.
2. Le attività di progettazione, produzione e manutenzione degli aeromobili VDS sono esentate dall'applicazione della normativa di cui al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ai sensi dell'articolo 2, comma 8, e dell'allegato 1 al medesimo regolamento.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le disposizioni che dovessero rendersi necessarie in relazione alla evoluzione della tecnica, dei regolamenti o della sicurezza della navigazione.
4. Agli aeromobili VDS, compresi i velivoli VDS per il volo libero di cui all'articolo 3, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte II del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Art. 2.

(Competenze dell'Aero Club d'Italia)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia (AeCI) per:
 - a) lo svolgimento e la regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili VDS;
 - b) il rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni che svolgono attività di addestramento al volo;
 - c) il rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili VDS;
 - d) l'immatricolazione degli aeromobili VDS, a esclusione di quelli di cui ai numeri 1 e 2 dell'allegato 1 alla presente legge, attraverso l'iscrizione al registro di cui all'articolo 5, primo comma, lettera c), dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui all'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 ottobre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario n. 3 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 7 dell'11 gennaio 2005, tenuto presso l'AeCI.
2. Le tariffe stabilite dall'AeCI per l'espletamento delle attività di cui al comma 1 sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 3.

(Volo libero)

1. I velivoli VDS per il volo libero privi di motore e con decollo o atterraggio a piedi e da superficie fissa, ad esclusione delle attività di *base jumping*, utilizzati per l'esercizio di attività fisica, motoria e sportiva, rientrano nella categoria degli attrezzi sportivi propulsivi.
2. L'attività di volo libero è svolta nel rispetto delle regole del volo a vista diurno, nonché dei regolamenti vigenti per gli spazi aerei impegnati.

Art. 4.

*(Titoli e qualifiche professionali
nelle attività di volo libero)*

1. L'attività professionale, anche in via non esclusiva, di istruttore di volo per il conseguimento delle licenze per il volo libero è esercitata, dai soggetti in possesso di idoneo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5.
2. L'attività professionale di accompagnatore di volo libero, anche in via non esclusiva e non istruzionale, di singole persone con velivoli per il volo libero biposto, al fine della condivisione dell'attività sportiva, è esercitata da soggetti in possesso di idoneo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5.
3. L'attività professionale di guida di volo libero, anche in via non esclusiva e non istruzionale, finalizzata all'organizzazione di servizi di accompagnamento in volo libero non biposto, di accoglienza e di guida nel territorio e in volo, è esercitata da soggetti in possesso di idoneo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5.
4. Il regolamento di cui all'articolo 5 stabilisce i requisiti tecnici e professionali per l'abilitazione alla professione di istruttore, di accompagnatore e di guida di volo libero. L'AeCI, a seguito di corsi di formazione e accertate le capacità professionali mediante apposito esame, rilascia il relativo titolo abilitante.
5. Presso l'AeCI è istituito il registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide di volo libero.
6. Le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 sono svolte presso gli Aero club federati che esercitano le specialità previste dall'articolo 6, comma 1, lettera *i*), dello statuto AeCI, nonché presso gli enti aggregati di cui all'articolo 6, comma 2, lettere *a*), *c*), *d*), *f*) e *g*) del medesimo statuto.
7. Il regolamento di cui all'articolo 5 stabilisce le dotazioni anche di sicurezza necessarie e gli ambiti territoriali entro i quali le associazioni e gli enti possono svolgere l'attività di cui ai commi 2 e 3.

Art. 5.

(Regolamento per il volo libero)

1. Con regolamento da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'AeCI, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e in attuazione di essa, sono disciplinate le attività in ordine:
 - a*) all'accertamento dell'idoneità psico-fisica con cadenza quinquennale ai fini dell'addestramento e dell'esercizio delle attività diportistiche e sportive di volo libero e, con cadenza biennale, per le attività professionali di volo libero;
 - b*) all'attività e ai programmi dei corsi teorici e pratici finalizzati al conseguimento della licenza di volo libero;
 - c*) all'attività e ai programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento dell'attestato per l'esercizio del volo libero biposto, nonché per il conseguimento della qualifica di istruttore di volo libero, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida per il volo libero;
 - d*) alla frequenza temporale dei corsi per il rilascio dei titoli di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida per il volo libero;
 - e*) alle coperture assicurative per l'esercizio delle attività di volo libero;
 - f*) ai requisiti organizzativi, strutturali e di sicurezza necessari per l'esercizio delle attività di accompagnatore e guida per il volo libero;
 - g*) ai sistemi di sicurezza obbligatori;
 - h*) al riconoscimento delle qualifiche e delle licenze ottenute all'estero;
 - i*) ai requisiti e alle autorizzazioni per le attività istruzionali svolte da organizzazioni estere sul territorio nazionale.

Art. 6.

(Regolamento per gli aeromobili VDS)

provvisti di motore)

1. Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988 n. 400, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina le modalità di attuazione della presente legge in ordine:

- a) all'accertamento della idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della condotta degli aeromobili VDS provvisti di motore;
- b) all'attività e ai programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento della licenza per la conduzione degli aeromobili VDS provvisti di motore, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo;
- c) all'istituzione del registro degli istruttori di aeromobili VDS a motore;
- d) agli allegati tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante;
- e) ai requisiti di equipaggiamento avionico ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;
- f) al titolo di volo e alle abilitazioni necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;
- g) alla disciplina transitoria da adottare in relazione ai titoli di volo già rilasciati dall'AeCI;
- h) alla normativa applicabile agli aeromobili VDS provvisti di motore, già iscritti nel registro di cui all'articolo 5, primo comma, lettera c), dello statuto dell'AeCI, di cui al citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004, tenuto presso l'AeCI che, in ragione di variazioni strutturali o di equipaggiamento, dovessero eccedere il limite di 472,5 chilogrammi MTOM, nel caso di velivoli in configurazione terrestre, o 495 chilogrammi MTOM nel caso di velivoli idrovolanti o anfibi, ad ala fissa o rotante;
- i) alle norme e alle limitazioni sulla circolazione aerea e di sicurezza;
- l) ai requisiti per la manutenzione degli aeromobili VDS provvisti di motore;
- m) alle coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili VDS provvisti di motore.

2. In relazione agli aeromobili VDS provvisti di motore di cui al numero 6 dell'allegato 1, i programmi di addestramento per il conseguimento della licenza di volo, i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione, nonché le discipline previste dal comma 1, lettere g) e h) del presente articolo, sono stabiliti dall'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) d'intesa con l'AeCI.

Art. 7.

(Limitazioni alle attività di volo)

1. Nel caso di emissione di NOTAM (*NOTice To AirMen*) limitativi delle attività di volo che impattano sulle attività di VDS, l'ENAC dà tempestiva comunicazione all'AeCI ai fini della diffusione delle informazioni agli utenti attraverso il proprio sito istituzionale o altro mezzo di comunicazione.

Art. 8.

(Modifica al codice della navigazione)

1. All'articolo 743 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, il quarto comma è abrogato.

Titolo II

SANZIONI

Art. 9.

(Sanzioni amministrative)

1. Chiunque svolga attività di volo sugli aeromobili VDS senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psico-fisica, o dopo la sua scadenza, è punito con una sanzione amministrativa da euro 200 a euro 1.000.

2. Chiunque svolga attività di volo su aeromobili VDS senza aver conseguito il relativo titolo abilitante

è punito con la sanzione amministrativa da euro 1.000 a euro 2.000.

3. Il pilota di aeromobile VDS che viola le disposizioni vigenti in materia di circolazione aerea, di restrizioni nell'uso degli spazi aerei o di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta è punito con la sanzione amministrativa da euro 200 a euro 1.000.

4. Chiunque eserciti l'attività di istruzione al volo su aeromobili VDS senza aver conseguito la relativa abilitazione è punito con la sanzione amministrativa da euro 1.000 a euro 5.000.

5. Chiunque eserciti l'attività professionale di accompagnatore o guida di volo libero senza aver conseguito la relativa abilitazione ed essere iscritto nel registro di cui all'articolo 4, comma 5, è punito con la sanzione amministrativa da euro 500 a euro 2.000.

6. Chiunque svolga attività su aeromobili VDS in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi è punito con la sanzione amministrativa da euro 500 a euro 2.000.

Art. 10.

(Accertamento dell'illecito amministrativo)

1. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative si applicano, ove compatibili, le disposizioni generali contenute nelle sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689.

2. All'accertamento delle violazioni procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria anche su segnalazione degli enti competenti.

3. L'Ufficio periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cui sono demandate le attribuzioni e i compiti di cui all'articolo 17 della citata legge n. 689 del 1981 è la Direzione aeroportuale competente per territorio.

4. I proventi delle sanzioni amministrative sono devoluti all'AeCI secondo quanto previsto dall'articolo 29 della citata legge n. 689 del 1981.

Art. 11.

(Sanzioni interdittive)

1. In caso inosservanza delle disposizioni previste dalla presente legge e dai relativi regolamenti, l'AeCI, nell'ambito delle funzioni a esso attribuite, applica le sanzioni interdittive della sospensione o della revoca di licenze, abilitazioni, certificazioni e attestati, secondo quanto previsto dall'allegato 2.

2. Le misure interdittive di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di licenza per la conduzione di aeromobili VDS, nonché degli istruttori di volo e degli esaminatori per fatti commessi con dolo o colpa grave.

3. L'AeCI, ricevuta la comunicazione dagli enti competenti o dagli organi di Polizia, contesta la violazione mediante raccomandata o posta elettronica certificata al suo responsabile e definisce un termine per effettuare eventuali controdeduzioni.

4. L'Aero Club d'Italia individua al suo interno l'organo competente alla irrogazione delle misure interdittive di cui al presente articolo e le relative modalità di attuazione. Nella quantificazione della misura l'AeCI tiene conto della gravità della violazione, dell'eventuale danno arrecato, del comportamento successivo all'evento, nonché della collaborazione dell'interessato alla mitigazione del rischio.

Art. 12.

(Sospensione)

1. La sospensione di licenze, certificati, abilitazioni e attestati è disposta per un periodo compreso tra un minimo di un mese e un massimo di due anni, fermo restando quanto previsto nell'allegato 2.

2. La durata della sospensione è predefinita per le fattispecie di cui all'allegato 2.

3. Per le fattispecie previste ai numeri 2, 3, 4, 5, 13, 16 e 19 del medesimo allegato, la sanzione della sospensione si applica dopo la seconda violazione accertata nell'arco temporale di cinque anni, commessa con dolo o colpa grave.

Art. 13.

(Revoca)

1. La revoca di licenze, certificati, abilitazioni e attestati è disposta:

a) in caso di giudizio di non idoneità psico-fisica permanente del titolare riconosciuta ai sensi dei regolamenti di cui agli articoli 5 e 6, anche a causa di uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti;

b) quando il titolare sia dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza, sia sottoposto a una misura di sicurezza personale o alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale;

c) in caso di terza infrazione accertata nell'arco temporale di dieci anni, commessa con dolo o colpa grave;

d) in caso di violazione, accertata con sentenza penale passata in giudicato, che abbia comportato un incidente aeronautico dal quale siano derivate la morte o delle lesioni personali gravi a passeggeri o terzi.

2. In caso di revoca, i titoli, i corsi, gli esami e le esperienze impiegati per il conseguimento del titolo revocato non sono utilizzabili per il conseguimento di un nuovo titolo.

3. L'AeCI stabilisce il periodo minimo decorso il quale può essere rilasciato un nuovo titolo.

Titolo III

NORME DI COORDINAMENTO

Art. 14.

(Abrogazioni)

1. La legge 25 marzo 1985, n. 106, e il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010, sono abrogati.

2. Il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, è abrogato a decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti attuativi di cui agli articoli 5 e 6 della presente legge.

Allegato 1

(Articolo 2, comma 1)

CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI
PER IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

1. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, privi di motore, diversi altresì dagli alianti, con monoposto e massa a vuoto non superiore a 80 chilogrammi.

2. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, privi di motore, diversi altresì dagli alianti, con configurazione biposto e massa a vuoto non superiore a 100 chilogrammi.

3. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, provvisti di motore, e massa a vuoto non superiore a 120 chilogrammi in configurazione monoposto.

4. Aeromobili, anche ad ala rotante, diversi da quelli senza equipaggio, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS), al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a:

	Aeromobile provvisti di motore	Aliante	Aeromobile anfibo/ idrovolante	Sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula
monoposto	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg MTOM supplementari	15 kg MTOM supplementari
biposto	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM supplementari	25 kg MTOM configurazione supplementari

Se un aereo anfibia o un idrovolante/elicottero è utilizzato sia come idrovolante/elicottero che come aeroplano terrestre/elicottero, la sua MTOM non deve superare il relativo limite applicabile.

5. Autogiro monoposto e biposto con una MTOM non superiore a 600 chilogrammi.

6. Aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1.200 m³ in caso di aria calda, e non superiore a 400 m³ in caso di altro gas di sollevamento.

7:

a) aeromobili, diversi da quelli senza equipaggio, che siano al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la cui velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo non superiore a 600 chilogrammi per gli aeromobili non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 chilogrammi per gli aeroplani destinati all'impiego sull'acqua;

b) elicotteri, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con un MTOM non superiore a 600 chilogrammi per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 chilogrammi per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua.

Allegato 2

(Articolo 11, comma 1)

DISCIPLINA SANZIONATORIA

FATTISPECIE	SOSPENSIONE DEL TITOLO
1. Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso	da un anno a due anni
2. Attraversamento di zona proibita o ristretta	da un mese a diciotto mesi
3. Attraversamento di zone controllate in assenza di contatto radio	da un mese a diciotto mesi
4. Ingresso non autorizzato in spazio aereo controllato	da un mese a diciotto mesi
5. <i>Runway incursion</i> (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a dodici mesi
6. Omissione di soccorso	da uno a due anni
7. Esercizio delle attività connesse alla licenza o abilitazione sotto l'effetto di alcool, sostanze psicotrope o stupefacenti	da uno a due anni
8. Falsificazione del libretto di volo, del titolo aeronautico, dei dati di manutenzione del velivolo	da dodici a diciotto mesi
9. Dichiarazioni rese ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 novembre 2000, n. 445, contenenti dati falsi o inesatti	da dodici a diciotto mesi
10. Utilizzo di titolo falsificato	da dodici a diciotto mesi
11. Comprovato uso improprio o fraudolento del titolo aeronautico	da uno a due anni
12. Trasporto pubblico abusivo	da un anno a due anni
13. Comando di aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione	da uno a due anni
14. Lancio di oggetti da aeromobili in volo	da otto a diciotto mesi
15. Inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione	da un mese a due anni
16. Violazione delle quote minime o massime previste dalla regolamentazione	da un mese a diciotto mesi
17. Attività di volo condotta in assenza dei requisiti richiesti	da un mese a diciotto mesi
18. Attività di volo effettuata in violazione delle norme sulle procedure operative	da un mese a diciotto mesi
19. Atterraggio o decollo senza autorizzazione	da un mese a dodici mesi

(nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	
20. Comportamenti non conformi ai regolamenti dell'istruttore o dell'esaminatore nella conduzione dei compiti assegnati	da un mese a diciotto mesi

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2037
XVIII Legislatura

Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo

Titolo breve: *Volo da diporto*

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede redigente

[N. 202 \(pom.\)](#)

9 giugno 2021

[N. 203 \(pom.\)](#)

15 giugno 2021

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)

[N. 208 \(pom.\)](#)

6 luglio 2021

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 202 (pom.) del 09/06/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCOLEDÌ 9 GIUGNO 2021
202ª Seduta

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli.

La seduta inizia alle ore 14,15.

IN SEDE REFERENTE

(1679) SANTILLO ed altri. - Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di costruzioni
(Esame e rinvio)

Il [PRESIDENTE](#), in sostituzione del relatore Cioffi, illustra il provvedimento in titolo, che delega il Governo ad adottare, entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, uno o più decreti legislativi per il riordino, il coordinamento e l'integrazione delle disposizioni legislative in materia di costruzioni. La relazione illustrativa ricorda i principali provvedimenti assunti, a partire dagli anni '70, per disciplinare i vari aspetti dell'attività edilizia e sottolinea come la sovrapposizione di norme e l'evoluzione intervenuta nel settore nel corso degli anni rendano ormai necessaria l'introduzione di una disciplina organica che, aggiornando le regole sull'intero settore delle costruzioni e non solo dell'edilizia, consenta il superamento delle criticità che si presentano quotidianamente nella pratica applicativa, faccia chiarezza sulle procedure e adegui i contenuti normativi al mutato contesto socio-economico e territoriale.

In particolare, il nuovo quadro giuridico dovrebbe essere impostato su tre pilastri, ai quali possono essere ricondotti i principi e i criteri direttivi ai quali il Governo si deve attenere nell'esercizio della delega. Il primo pilastro è quello della disciplina delle attività edilizie, volto a ridefinire le procedure tecnico-amministrative e i provvedimenti sanzionatori tesi a regolare le trasformazioni del territorio e del patrimonio edilizio esistente. Il secondo pilastro dovrebbe riguardare la sicurezza delle costruzioni, con l'obiettivo di riordinare la disciplina tecnica sia delle nuove costruzioni che di quelle esistenti. Il terzo pilastro dovrebbe essere quello della sostenibilità ambientale delle costruzioni, la cui applicazione dovrebbe essere estesa oltre gli aspetti presi in considerazione dalla normativa attualmente vigente ed essere riferita a tutte le tipologie di costruzioni.

Nel dettaglio, il disegno di legge si compone di un solo articolo.

Il comma 1 contiene la delega, mentre il comma 2 elenca i principi e i criteri direttivi cui attenersi per

il suo esercizio.

In particolare, con i decreti legislativi si dovrà procedere all'aggiornamento e alla revisione delle categorie di intervento edilizio, introducendo una chiara distinzione tra interventi sul patrimonio edilizio esistente e interventi di trasformazione del suolo inedificato, anche in funzione dell'incentivazione dei processi di rigenerazione urbana, tenuto conto dell'obiettivo di consumo del suolo a saldo zero.

Si dovrà inoltre prevedere una razionalizzazione dei processi amministrativi, in un'ottica di semplificazione e di progressiva digitalizzazione dei procedimenti, nonché dei titoli abilitativi, definendo anche nuovi criteri per la determinazione dell'onerosità degli interventi edilizi e verificando l'efficacia della ripartizione delle destinazioni d'uso in macro-categorie funzionali.

Occorrerà rivedere la disciplina dell'accertamento di conformità, anche attraverso l'individuazione univoca delle diverse fattispecie, sia con riferimento alle costruzioni nuove che a quelle esistenti, nonché procedere alla definizione di nuovi assetti organizzativi per la demolizione degli abusi edilizi. Si prevede inoltre di dare attuazione alle raccomandazioni della Conferenza unificata in materia di anagrafica delle costruzioni, di formazione degli operatori e di criteri per l'aggiornamento delle nuove tecniche per le costruzioni e di procedere a ridefinire e aggiornare il regime sanzionatorio in relazione alle violazioni delle norme vigenti in materia edilizia.

Per quanto riguarda la sicurezza delle costruzioni, si dovrà pervenire ad una definizione organica della normativa di riferimento, ponendo attenzione al rapporto tra rischio e sicurezza e declinando il concetto di sicurezza in un quadro di sostenibilità generale e di appropriate analisi costi-benefici. Sarà poi necessario rivedere le finalità della disciplina sulla certificazione di agibilità degli edifici, che deve essere concepita non come procedimento amministrativo esclusivamente correlato all'esecuzione di interventi edilizi, ma come certificazione resa da professionista abilitato, soggetta a periodica verifica o aggiornamento, e che consideri la destinazione d'uso degli stessi edifici ed il potenziale rischio atteso per l'interferenza con persone o cose.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla revisione del processo di autorizzazione sismica, in un'ottica di semplificazione ed efficienza che consenta di coniugare la necessità dei controlli con l'efficacia degli interventi, anche con riferimento alle attività relative al collaudo statico.

Occorrerà inoltre definire norme e procedure più snelle in materia di agibilità post-evento, anche prevedendo specifici interventi in tema di strutture temporanee di grande impatto sulla sicurezza delle persone.

Sarà necessario introdurre una disciplina specifica per le opere legate al dissesto idrogeologico e al rischio incendio nelle costruzioni, individuando un sistema di controlli e di autorizzazioni per le opere di interesse statale.

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale delle costruzioni, il Governo dovrà definire criteri indicativi della sostenibilità ambientale applicabili a tutte le categorie di costruzioni e non esclusivamente agli edifici, come attualmente previsto dalla normativa vigente, nonché individuare ulteriori parametri di valutazione, quali la qualità acustica, la gestione dei materiali derivanti dall'attività di demolizione, l'utilizzo di materiali riciclati, l'efficientamento energetico e l'obiettivo del consumo di suolo a saldo zero. La diffusione della sostenibilità ambientale delle costruzioni potrebbe inoltre essere incentivata con la previsione di un apposito sistema premiante.

Oltre all'introduzione di una disciplina transitoria che consenta di prevenire i possibili effetti distorsivi della riforma sui procedimenti in corso e sugli strumenti urbanistici vigenti, al comma 3 si prevede che con i decreti legislativi si proceda al coordinamento delle disposizioni legislative vigenti in modo da garantire la coerenza, la semplificazione e l'aggiornamento del quadro normativo complessivo, nel rispetto dei principi dettati nella legislazione e nella giurisprudenza dell'Unione europea. Sempre nella medesima ottica, sarà necessario introdurre l'indicazione esplicita delle norme abrogate.

I commi da 4 a 6 definiscono le procedure e la tempistica per la predisposizione e l'adozione dei decreti legislativi, prevedendo tra l'altro che, con atto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vengano individuate forme di consultazione degli ordini professionali, dei consigli nazionali della rete delle professioni tecniche e delle associazioni di rappresentanza di costruttori e di altri operatori.

Il comma 7 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Il comma 8 stabilisce che entro due anni dall'entrata in vigore dei decreti legislativi possano essere adottate disposizioni integrative e correttive, sulla base di una relazione presentata alle Camere che indichi le disposizioni dei decreti legislativi su cui si intende intervenire e le motivazioni dell'intervento normativo proposto.

Si apre la discussione generale.

Il senatore [SANTILLO](#) (*M5S*), in qualità di primo firmatario, illustra le finalità del disegno di legge in esame, che è volto a semplificare un quadro normativo estremamente complesso, nel quale non solo i privati, ma anche i professionisti del settore hanno difficoltà ad orientarsi. È dunque necessario adottare un nuovo codice che disciplini in maniera chiara e onnicomprensiva tutti i profili dell'edilizia, operando una generale sburocratizzazione. Osserva che un punto di partenza potrebbe essere costituito dal lavoro che, per quanto a lui noto, sarebbe già stato compiuto in passato all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) conferma che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, durante il precedente Governo, aveva svolto un lavoro approfondito di rivisitazione della normativa in materia di edilizia, ma era poi mancato il veicolo normativo adatto in cui collocarlo e, in particolare, era stato ritenuto che da un punto di vista della tecnica legislativa la soluzione migliore sarebbe stata una delega legislativa. Per cui, il provvedimento in esame potrebbe servire esattamente a ridare vita a tutto quel lavoro, autorizzando il Governo a trasferirlo in un decreto legislativo.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) concorda pienamente con quanto dichiarato dal senatore Santillo circa la necessità per gli operatori del settore delle costruzioni di avere un unico testo normativo di riferimento, che superi la frammentarietà delle fonti e risolva le attuali incertezze interpretative e applicative.

Il riordino delle disposizioni legislative in materia di costruzioni, che costituisce l'obiettivo del disegno di legge in esame, può costituire inoltre l'occasione per dare uniformità a talune procedure, come ad esempio quelle relative agli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche o per la rigenerazione urbana a saldo zero, che sono spesso molto diverse nei vari territori, nonché per semplificare la modulistica da utilizzare, sempre nell'ottica di rendere più facile la vita ai cittadini e di agevolare l'attività delle imprese e dei professionisti che operano nel settore.

Con riferimento ad alcuni dei principi da osservare nell'esercizio della delega indicati nel provvedimento, sottolinea l'urgenza di riformare la disciplina in materia di accertamento di conformità, al fine di superare le criticità che si riscontrano in occasione degli interventi su edifici la cui costruzione è risalente nel tempo, in relazione ai quali le difformità che oggi vengono riscontrate spesso dipendono dalla diversità dei criteri e dei sistemi di rilevazione attualmente utilizzati. Appare poi necessario approfondire le problematiche sottese alla certificazione di agibilità degli edifici: si tratta di una procedura complessa, il cui aggiornamento periodico rischia di comportare oneri eccessivi per i cittadini. Occorre infine individuare la definizione più precisa possibile dei criteri in materia di sostenibilità ambientale delle costruzioni, al fine di evitare eventuali sovrapposizioni con la disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale.

Il senatore [FEDE](#) (*M5S*) si sofferma sulle problematiche relative all'accertamento della conformità edilizia, evidenziando come, nella fase di applicazione della disciplina del cosiddetto "superbonus", sia emerso che lievi difformità nella realizzazione di parti degli edifici rispetto al titolo edilizio originario, che molto spesso dipendono dalla minor precisione dei metodi di costruzione e di accertamento utilizzati nel passato rispetto agli attuali - si pensi ad esempio alle piccole differenze riscontrate nell'altezza dei solai - rendano di fatto impossibile usufruire delle agevolazioni. Si tratta dunque di avere il coraggio di utilizzare l'occasione offerta dal disegno di legge in esame per risolvere tali

problematiche: certamente non si tratta di sanare l'abusivismo, ma di fare uno sforzo per rendere più semplice la vita ai cittadini.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta, sospesa alle ore 14,40, riprende alle ore 14,55.

IN SEDE REDIGENTE

(797) Simona PERGREFFI ed altri. - Disposizioni in materia di libretto dell'infrastruttura
(Discussione e rinvio)

Il relatore [RUFA](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo, che istituisce il libretto dell'infrastruttura per ciascuna infrastruttura viaria che comprenda ponti, viadotti o gallerie (articolo 1, comma 1).

Ai sensi dell'articolo 2, comma 6, le disposizioni del provvedimento in esame si applicano a tutte le infrastrutture viarie ricadenti nel territorio nazionale.

Per le opere e i lavori realizzati in data successiva a quella dell'entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999, le disposizioni del provvedimento in esame sono complementari e integrative alle norme attinenti: al Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti, di cui all'articolo 23 del codice di contratti pubblici; al Piano di manutenzione della parte strutturale dell'opera, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, nonché all'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche e al sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità, di cui, rispettivamente, agli articoli 13 e 14 del decreto-legge n. 109 del 2018 (decreto Genova).

Il disegno di legge si compone di 7 articoli.

L'articolo 1 prevede che l'ente gestore dell'infrastruttura viaria debba redigere il libretto, conservarlo e aggiornarlo con cadenza non superiore a 5 anni.

Sul libretto: sono annotate le informazioni relative al manufatto, di tipo identificativo, progettuale, strutturale, impiantistico e ambientale; sono registrate le modifiche apportate rispetto alla configurazione originaria; sono programmati gli interventi di manutenzione.

La produzione del libretto, debitamente aggiornato, è presupposto del rilascio di autorizzazioni o certificazioni di competenza dell'ente gestore relative all'intera infrastruttura o a singole parti della stessa.

Al momento della stipula di un contratto d'appalto di manutenzione è resa, da parte dell'ente gestore, apposita dichiarazione circa l'avvenuto adempimento degli obblighi previsti dal provvedimento in esame.

Alla compilazione del libretto provvede un tecnico abilitato secondo quanto stabilito ai sensi dell'articolo 5, architetto o ingegnere, sulla base della documentazione tecnico-amministrativa fornita dall'ente gestore o, qualora necessario, previa acquisizione di ulteriori elementi conoscitivi, di indagini e rilievi.

Ai sensi dell'articolo 2, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, enti locali, ANAS, concessionarie delle tratte autostradali e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ognuno per quanto di propria competenza, devono: individuare, sulla base di una serie di criteri, le aree al cui interno sono comprese le infrastrutture da assoggettare prioritariamente al programma di messa in sicurezza e le misure tese a favorirne la manutenzione programmata; redigere un catasto delle infrastrutture, valutando lo stato di conservazione dei manufatti in base alle seguenti classificazioni: a) pericoloso nell'immediato; b) necessarie indagini; c) conforme.

Nell'ambito della ricognizione dei manufatti deve essere considerata la redazione di un catasto del sottosuolo al fine di mappare le reti di sottoservizi collegate all'infrastruttura in oggetto.

Ai sensi dell'articolo 3, per i manufatti che ricadono nelle aree al cui interno sono comprese le

infrastrutture da assoggettare prioritariamente al programma di messa in sicurezza, ai sensi del suddetto articolo 2, il libretto deve essere predisposto entro 12 mesi dall'avvenuta individuazione delle aree.

Per i manufatti che ricadono in aree esondabili a rischio frana e, nei comuni classificati a rischio sismico 1 e 2, per quelli realizzati anteriormente al 1980, il libretto deve essere comunque predisposto entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

Ai sensi dell'articolo 4, il professionista incaricato, all'atto di predisporre il libretto e in occasione di ogni aggiornamento, rilascia una delle seguenti certificazioni: a) attestazione di conformità alla originaria configurazione dell'infrastruttura, nel caso in cui il manufatto non abbia subito modifiche sostanziali sia sotto il profilo strutturale che funzionale, e di rispondenza degli impianti alla vigente normativa, nonché dichiarazione di assenza di elementi rilevabili senza ausilio di specifica strumentazione che possano far ritenere necessarie ulteriori verifiche; b) certificazione di idoneità statico-funzionale dell'infrastruttura in relazione alle attuali condizioni di esercizio della stessa, nel caso siano state apportate modifiche sostanziali rispetto alla configurazione originaria del manufatto o siano stati prescritti, in sede di redazione del libretto, interventi ritenuti necessari al fine del raggiungimento di adeguate condizioni di sicurezza.

Nell'impossibilità di immediato rilascio della attestazione di cui alla lettera a), il professionista incaricato propone all'ente gestore, in apposita relazione tecnica, le ulteriori indagini e gli eventuali interventi da predisporre o i provvedimenti da assumere al fine di poter dichiarare, entro i successivi 12 mesi, l'idoneità del manufatto sotto il profilo sia statico che funzionale o l'adeguamento alla normativa vigente per quanto attiene all'impiantistica.

L'articolo 5 prevede che il professionista incaricato dello svolgimento delle attività professionali inerenti alla predisposizione del libretto debba avere un'anzianità di iscrizione nel rispettivo albo professionale non inferiore a 10 anni e dimostrare di aver acquisito, nel settore di competenza, adeguati titoli specialistici parametrati alla tipologia e complessità dell'infrastruttura.

L'articolo 6 rimette a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro due mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame: l'approvazione dello schema tipo del libretto; l'indicazione dei contenuti e delle modalità di redazione e di aggiornamento dello stesso; la definizione delle modalità per la gestione online e l'accessibilità, da parte dei soggetti interessati, del catasto delle infrastrutture e del libretto.

L'articolo 7 demanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Prefetture il controllo sugli adempimenti indicati nel provvedimento in esame da parte degli enti gestori.

In conclusione, sottopone a tutti i colleghi l'opportunità - già condivisa dai componenti del suo Gruppo, a partire dalla senatrice Pergreffi, capogruppo in Commissione - di intervenire in fase emendativa sull'articolo 1, al fine di estendere l'oggetto del provvedimento per ricomprendervi anche gli impianti a fune, alla luce dei recenti tragici eventi.

Il seguito della discussione è rinviato.

(2037) URSO ed altri. - Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo

(2053) BRIZIARELLI ed altri. - Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo

(Discussione congiunta e rinvio)

Il relatore **CAMPARI** (*L-SP-PSd'Az*) illustra i disegni di legge congiunti in titolo, che derivano dagli approfondimenti svolti dall'8ª Commissione nel corso dell'esame dell'affare assegnato sul volo da diporto e che sono frutto di un'ampia condivisione.

Il disegno di legge n. 2037, presentato dal senatore Urso insieme ad altri senatori del gruppo Fratelli d'Italia, si compone di 14 articoli, che introducono un nuovo quadro per la disciplina del volo da diporto o sportivo sostitutivo della normativa vigente.

L'articolo 1 chiarisce che per volo da diporto o sportivo (VDS) si intende l'attività di volo per scopi

ricreativi, diportistici e sportivi effettuata su aeromobili, con o senza motore, che abbiano le caratteristiche specificate nell'allegato 1 della proposta nonché le attività di volo libero disciplinate dal successivo articolo 3.

L'articolo 2 indica le competenze in materia di addestramento e di rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili per lo svolgimento delle quali il Ministero delle infrastrutture si avvale dell'Aero Club d'Italia (AeCI).

Gli articoli da 3 a 5 sono dedicati al volo libero, quale attività fisica, motoria e sportiva svolta nel rispetto delle regole del volo a vista diurno e dei regolamenti vigenti per gli spazi aerei impegnati, mediante velivoli privi di motore, che rientrano nella categoria degli attrezzi sportivi propulsivi. Vengono definiti i titoli e le qualifiche professionali per l'esercizio dell'attività di istruttore di volo e delle nuove attività di accompagnatore e guida di volo libero, mentre la disciplina di tutti gli aspetti relativi al volo libero (accertamento dell'idoneità psicofisica, corsi per il conseguimento delle qualifiche professionali e delle licenze di volo, coperture assicurative, requisiti di sicurezza, riconoscimento delle licenze ottenute all'estero) è demandata ad un regolamento, da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture su proposta dell'AeCI.

L'articolo 6 prevede l'adozione di un ulteriore regolamento del Ministro delle infrastrutture per la disciplina di tutti gli aspetti relativi al volo con aeromobili VDS provvisti di motore. Tale regolamento dovrà definire anche la disciplina transitoria per i titoli di volo già rilasciati nonché la normativa da applicare agli aeromobili già iscritti nel registro di cui allo statuto dell'AeCI.

L'articolo 7 indica le modalità per la diffusione di eventuali disposizioni limitative delle attività di volo che impattino sulle attività di VDS, mentre l'articolo 8 reca una modifica al codice della navigazione di coordinamento rispetto alle disposizioni introdotte.

Gli articoli da 9 a 13 individuano nel dettaglio le sanzioni da applicare nel caso di violazione delle norme introdotte.

L'articolo 14 prevede l'abrogazione delle disposizioni vigenti.

Il disegno di legge n. 2053, presentato dal senatore Briziarielli insieme a senatori dei gruppi della Lega, Forza Italia, Fratelli d'Italia, Autonomie e Gruppo Misto, all'articolo 1, introduce finalità e definizioni.

Con l'articolo 2, similmente al disegno di legge n. 2037, viene confermata l'attribuzione all'AeCI della competenza in materia di attività preparatoria per l'uso dei velivoli per il volo da diporto e sportivo e di relativa certificazione.

L'articolo 3 reca norme per la sicurezza del volo.

L'articolo 4 stabilisce poi che vengano individuati i criteri per la valutazione dei titoli di volo e delle abilitazioni rilasciati nell'ambito del VDS ai fini del conseguimento delle licenze di volo dell'aviazione generale.

L'articolo 5 disciplina l'uso delle aree per il decollo e l'atterraggio dei velivoli VDS.

L'articolo 6 prevede che le autorità competenti procedano ad adeguare all'evoluzione tecnologica dei velivoli impiegati per il volo da diporto e sportivo gli spazi aerei e i criteri per il loro utilizzo.

L'articolo 7, in analogia con quanto previsto dal disegno di legge n. 2037, affida a regolamenti del Ministro delle infrastrutture il compito di definire la disciplina dei vari aspetti del volo.

Con l'articolo 8 vengono introdotte una serie di semplificazioni in materia edilizia per facilitare la realizzazione di nuove aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici o di strutture ad esse collegate nonché la realizzazione di interventi su aviosuperfici già esistenti.

Gli articoli da 9 a 12 contengono disposizioni per il riconoscimento e la promozione dell'avioturismo, quale strumento per sostenere lo sviluppo turistico italiano agevolando il diporto aereo.

A tal fine si prevede che le regioni e le province autonome effettuino una ricognizione degli scali avioturistici presenti sui loro territori e si introduce la possibilità per gli aeroclub, le scuole di volo e le associazioni sportive di effettuare voli finalità turistico-ricreative.

Uno specifico stanziamento incrementa poi le risorse da trasferire alle regioni per promuovere l'avioturismo nell'ambito della programmazione turistica adottata periodicamente.

L'articolo 13 istituisce la "Giornata nazionale del volo", per il 19 aprile di ogni anno, nonché il

riconoscimento della "Città dell'aria", per i comuni italiani con storia e tradizioni legate all'aeronautica. L'articolo 14 dispone che il Governo proceda ad adeguare la normativa vigente alle disposizioni introdotte dal provvedimento.

In conclusione, ribadisce l'ampia condivisione dei provvedimenti, sottolinea il fatto che alcune iniziative previste dal disegno di legge n. 2053 abbiano già trovato un importante riscontro sui territori e sollecita fin d'ora la Commissione a richiedere la riassegnazione dei provvedimenti in sede deliberante.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che presso la IX Commissione della Camera dei deputati è in corso l'esame congiunto della proposta di legge n. 2493, recante "Disciplina del volo da diporto o sportivo", d'iniziativa dei deputati Bendinelli e altri, e della proposta di legge n. 2804, recante "Disciplina del volo da diporto o sportivo", d'iniziativa dei deputati Maschio e altri, e che dunque procederà a informare il Presidente del Senato, ai fini di quanto previsto dall'articolo 51, comma 3, del regolamento del Senato, in tema di raggiungimento delle possibili intese.

Il senatore [BRIZIARELLI](#) (*L-SP-PSd'Az*), ad integrazione di quanto già ricordato dal Relatore, segnala che, successivamente alla data del deposito, numerosi altri senatori di vari Gruppi hanno aggiunto la firma al disegno di legge n. 2053, e coglie l'occasione per ringraziare, in particolare, il senatore Margiotta del Partito democratico e le senatrici Vono e Sudano di Italia Viva.

Informa inoltre che numerosi enti locali, operatori e associazioni di settore si sono espressi a favore del provvedimento e che un'importante convergenza si è registrata anche con la Repubblica di San Marino.

Ricorda che anche il Gruppo del MoVimento 5 Stelle ha presentato un disegno di legge in materia, a prima firma del Presidente Coltorti, che verrà presto assegnato alla Commissione.

Osserva, infine, che il disegno di legge n. 2053 ha un oggetto molto più ampio di quelli all'esame della Camera dei deputati, contenendo infatti disposizioni in materia di infrastrutture, avioturismo e promozione del volo, del tutto assenti nei testi dell'altro ramo del Parlamento.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

[\(2107\) D'ARIENZO ed altri. - Misure per la riduzione del disagio abitativo di individui e nuclei familiari svantaggiati](#)
(Discussione e rinvio)

Il relatore [ASTORRE](#) (*PD*) illustra il provvedimento in titolo, che affronta un tema di particolare rilevanza per tanti cittadini, disponendo l'approvazione, da parte del CIPE, di un Piano nazionale di edilizia residenziale pubblica, che prevede il coinvolgimento delle regioni e una dotazione finanziaria significativa, pari a 200 milioni a partire dal 2022.

Il disegno di legge interviene inoltre sulle procedure di alienazione degli immobili di proprietà dei comuni, degli enti pubblici anche territoriali e degli IACP, prevedendo che possano essere anche derogate le disposizioni procedurali previste dalla legge n. 560 del 1993. Ritiene che ciò sia corretto, in quanto le amministrazioni comunali incontrano attualmente notevoli ostacoli burocratici nel processo di dismissione.

Il provvedimento è quindi ispirato alla volontà di dare una casa a chi ne ha bisogno e ciò è particolarmente importante nel Sud del Paese, in quanto il Nord presenta una maggiore mobilità. Esso reca inoltre ulteriori finanziamenti e detrazioni fiscali.

Ritiene dunque necessario che la Commissione affronti un tema così importante.

Il seguito della discussione è rinviato.

[Resoconto stenografico.](#)

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta già convocata domani, giovedì 10 giugno 2021, alle ore 8,30, non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,15.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 203 (pom.) del 15/06/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021
203ª Seduta

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

*La seduta inizia alle ore 14,40.
IN SEDE CONSULTIVA*

(2271) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alla 1a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il [PRESIDENTE](#) cede la parola alla relatrice Lupo ricordando che il provvedimento in esame è già calendarizzato in Aula per la seduta di questo pomeriggio che avrà inizio alle ore 16,30.

La relatrice [LUPO](#) (M5S) illustra il decreto-legge in esame, che nel testo originariamente predisposto dal Governo, conteneva una serie di misure dirette a disciplinare la graduale ripresa delle attività economiche e sociali attraverso il progressivo allentamento, a partire dal 26 aprile scorso, delle restrizioni adottate per la limitazione dei contagi da virus SARS-CoV-2, con particolare riferimento ai territori collocati nelle cosiddette "zone gialle".

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono poi confluiti in tale provvedimento i contenuti del decreto-legge n. 56, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, nonché del decreto-legge n. 65, con il quale, alla luce dei dati scientifici sull'epidemia e dell'andamento della campagna di vaccinazione, è stato anticipato il calendario delle riaperture.

Gli articoli da 1 a 8-ter del testo in esame - che si compone complessivamente di 44 articoli e un allegato - introducono misure relative agli spostamenti, che comprendono, tra l'altro, la progressiva posticipazione dell'inizio del coprifuoco e il suo completo superamento a partire dal prossimo 21 giugno, e disciplinano nel dettaglio la progressiva riapertura delle diverse attività economiche, sociali, assistenziali, scolastiche, culturali e sportive.

L'articolo 9 disciplina le "certificazioni verdi COVID-19", che sono rilasciate in formato cartaceo o digitale con la finalità di attestare lo stato di avvenuta vaccinazione, la guarigione dall'infezione o l'effettuazione di un *test* molecolare o antigenico rapido con risultato negativo.

Si tratta, di fatto, dell'anticipazione in ambito nazionale del *green pass* in corso di adozione a livello europeo, quale strumento per agevolare la ripresa delle attività e degli spostamenti sospesi a causa della pandemia.

Le disposizioni introdotte verranno dunque applicate fino all'entrata in vigore delle regole europee, che abiliteranno l'attivazione della Piattaforma nazionale-DGC (*digital green certificate*) quale sistema informativo nazionale per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificazioni COVID-19 interoperabili a livello nazionale ed europeo. La piattaforma è realizzata attraverso l'infrastruttura Sistema tessera sanitaria dalla Sogei, che la gestisce. Le specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità della piattaforma nonché le sue modalità di funzionamento saranno definite con un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, cui spetterà anche l'indicazione dei dati trattati e di quelli da riportare nelle certificazioni nonché delle misure per assicurare la loro protezione. Gli articoli da 10 a 11, oltre ad adeguare alla proroga dello stato di emergenza, fissata dal Consiglio dei ministri al prossimo 31 luglio, i termini previsti dai decreti-legge n. 19 e n. 33 del 2020, nonché quelli stabiliti nelle disposizioni legislative elencate nell'allegato 2 al decreto in esame, ridefiniscono i parametri per la collocazione delle Regioni nelle diverse zone "colorate".

Gli articoli da 11-*bis* a 11-*duodevicies* riguardano la proroga di termini previsti da disposizioni legislative vigenti, che in larga parte riproducono il contenuto del decreto-legge n. 56.

Per quanto riguarda gli aspetti di interesse per la 8ª Commissione, si segnala in particolare che l'articolo 11-*quinquies* interviene sulla disciplina dei poteri speciali del Governo nei settori di rilevanza strategica (cd. *golden power*), disponendo l'ulteriore proroga al 31 dicembre 2021 dell'applicazione degli obblighi di notifica introdotti, per talune tipologie di atti e operazioni, dall'articolo 15 del decreto-legge n. 23 del 2020 al fine di salvaguardare gli assetti delle società operanti in settori reputati strategici e di interesse nazionale dai rischi di scalate irregolari ed improvvise nel corso della fase di emergenza epidemiologica.

L'articolo 11-*sexies* incide su una serie di termini in materia di trasporti, alcuni dei quali avevano formato l'oggetto di emendamenti presentati nel corso dell'esame in 8ª Commissione del decreto-legge n. 45 del 2021 e non accolti in tale sede.

In particolare, il comma 1 integra l'articolo 13, comma 6, del decreto-legge n. 183 del 2020 per stabilire che, per le domande dirette al conseguimento della patente di guida presentate nel corso dell'anno 2020, la prova teorica è espletata entro il 31 dicembre 2021, mentre per le domande presentate dal 1º gennaio 2021 fino alla data di cessazione dello stato di emergenza tale prova è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

Il comma 2 posticipa il termine entro il quale le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetto ad obblighi di servizio pubblico devono procedere alla rendicontazione delle perdite economiche direttamente imputabili all'emergenza da COVID-19 per poter ricevere i contributi straordinari previsti a compensazione. Viene conseguentemente spostato anche il termine per l'adozione del decreto ministeriale di assegnazione delle risorse.

Il comma 3 prolunga fino al 31 dicembre 2021 il periodo durante il quale le navi da crociera iscritte nel registro internazionale sono autorizzate ad effettuare servizi di cabotaggio.

Il comma 4 differisce al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale la revisione periodica dei veicoli a motore e dei loro rimorchi può essere effettuata dagli ispettori autorizzati, di cui al decreto ministeriale 19 maggio 2017.

L'articolo 11-*octies* stabilisce che anche per il 2021 non trovino applicazione le disposizioni per la revoca dei finanziamenti concessi a valere sui fondi per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali e per lo sviluppo del Paese, istituiti con la legge di bilancio 2019 (articolo 1, comma 95) e con la legge di bilancio 2020 (articolo 1, comma 15), che siano stati assegnati ma non utilizzati.

L'articolo 11-*novies* proroga al 31 dicembre 2022 il termine entro il quale gli interventi finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, che rientrano nei Piani sviluppo e coesione predisposti ai sensi dell'articolo 44, comma 7, del decreto-legge n. 34 del 2021, possono generare obbligazioni giuridicamente rilevanti.

L'articolo 11-*decies* fa slittare al 2021 lo stanziamento di 1 milione di euro per il Fondo "Antonio Megalizzi", finalizzato a garantire un servizio di trasmissione radiofonica universitaria, anche attraverso lo strumento della convenzione da stipulare a seguito di gara pubblica.

L'articolo 11-*undecies* incide su taluni aspetti della disciplina introdotta dal decreto legislativo n. 101 del 2020 per la protezione dai rischi di esposizione delle persone a livelli anomali di radioattività e di contaminazioni dell'ambiente. In particolare, vengono modificati i termini riguardanti taluni obblighi per la protezione da radiazioni ionizzanti nonché, nelle more dell'adozione di un apposito decreto che regoli la materia, i termini per l'applicazione del regime transitorio per la sorveglianza radiometrica su materiali, prodotti semilavorati o prodotti metallici. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, secondo quanto evidenziato nella relazione che accompagnava il decreto-legge n. 56, l'intervento è necessario per evitare che, in assenza della necessaria regolamentazione tecnica, si possano verificare rallentamenti nelle attività portuali e aeroportuali, che andrebbero ad incidere sul sistema logistico italiano, rendendolo meno concorrenziale rispetto ai competitori europei.

Con l'articolo 11-*terdecies* viene stabilito che fino al prossimo 31 dicembre trovino applicazione le disposizioni del decreto-legge n. 34 del 2020 con le quali è stata autorizzata, in deroga alle procedure previste dal testo unico dell'edilizia, la realizzazione di interventi, anche edilizi, consistenti in opere contingenti e temporanee volte a garantire l'ottemperanza alle misure di sicurezza imposte dall'emergenza sanitaria.

L'articolo 11-*quindiesdecies*, al fine di evitare la revoca dei finanziamenti, proroga al 31 dicembre 2022 il termine per alcuni adempimenti relativi agli interventi per il ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e per gli aeroporti di Firenze e Salerno.

L'articolo 12 reca misure in materia di trasporto aereo di linea di passeggeri, finalizzate ad integrare l'articolo 85, comma 5, del decreto-legge n. 104 del 2020, che ha previsto che alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'ENAC che adempiono oneri di servizio pubblico venga corrisposta un'anticipazione dell'indennizzo richiesto a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell'emergenza COVID-19.

L'integrazione ora introdotta precisa che l'importo di ciascuna anticipazione non può essere superiore all'indennizzo richiesto e documentato sulla base dei criteri indicati nel decreto 11 settembre 2020 del Ministro dello sviluppo economico e dei consolidati indirizzi interpretativi adottati dalla Commissione europea in riferimento alle misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'emergenza da COVID-19.

Per garantire la corresponsione dell'indennizzo, viene autorizzato l'utilizzo nel 2021 delle somme iscritte nel conto dei residui per il medesimo anno nel pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico.

L'articolo 12-*bis* prevede che sia sempre consentito lo svolgimento delle prove selettive di abilitazione alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori, proprio in considerazione del ruolo essenziale svolto dal settore dell'autotrasporto durante l'emergenza epidemiologica.

L'articolo 12-*ter* reca una deroga alle norme di contabilità degli enti locali, finalizzata a consentire ai comuni di procedere all'individuazione dei soggetti beneficiari e all'erogazione delle somme stanziata per la concessione dei buoni viaggio, previsti dal decreto-legge n. 34 del 2020 a favore delle persone a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia, per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente.

L'articolo 13 definisce le sanzioni per la violazione di talune delle norme introdotte dal provvedimento mentre l'articolo 13-*bis* contiene infine la clausola di salvaguardia.

In conclusione, formula una proposta di parere favorevole.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione.

Il senatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*), intervenendo sull'ordine dei lavori, stigmatizza il breve lasso di tempo a disposizione del Senato, e in particolare delle Commissioni, per esaminare il provvedimento

in titolo.

Osserva quindi che, a prescindere dal contenuto del provvedimento in esame, sarebbe opportuno che l'8ª Commissione non procedesse ad approvare il parere proposto dalla relatrice, in quanto la Commissione affari costituzionali, competente in sede primaria, sarà presumibilmente già sul punto di concludere l'esame del provvedimento per mandarlo in Aula alle 16.30 e dunque non avrà nemmeno il tempo di leggere i pareri di tutte le altre Commissioni. In tale contesto, ritiene inutile esprimersi.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) chiarisce che la posizione espressa dal senatore Paroli è quella dell'intero Gruppo di Forza Italia, che quindi non parteciperà al voto.

Il senatore [DESSI](#) (*Misto*) dichiara che non parteciperà al voto, in quanto non ha senso approvare un parere del quale la Commissione competente non avrà nemmeno il tempo di prendere atto.

La relatrice [LUPO](#) (*M5S*) chiarisce che la ristrettezza del tempo a disposizione delle Commissioni deriva dal fatto che l'esame presso la Camera dei deputati si è protratto a lungo e che il decreto-legge deve essere convertito in legge in tempi strettissimi.

Ribadisce dunque che la sua proposta è quella di approvare un parere favorevole.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole della relatrice, che risulta approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina dell'avvocato dello Stato Pierluigi Umberto Di Palma a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ([n. 88](#))

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'8 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*), formula una proposta di parere favorevole alla nomina dell'avvocato dello Stato Pierluigi Umberto Di Palma a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, alla luce del *curriculum*, dell'audizione e del conseguente dibattito, che hanno confermato l'elevato profilo professionale e la sensibilità istituzionale del candidato.

Il senatore [D'ARIENZO](#) (*PD*), intervenendo in dichiarazione di voto, si dice sicuro che il candidato - le cui competenze professionali sono evidenti a tutti - darà all'ENAC l'impulso necessario per svolgere il ruolo fondamentale che gli compete. Per tale motivo annuncia il voto favorevole del Gruppo del Partito democratico.

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) si associa alle considerazioni positive svolte dal relatore Mallegni e dal senatore D'Arienzo, osservando che dall'audizione è emerso l'elevato profilo tecnico del candidato, che consentirà all'ENAC di svolgere un ruolo centrale per il rilancio del settore richiesto da tutti gli operatori, valorizzando la propria autonomia dalla politica, ma comunque svolgendo una interlocuzione fruttuosa con le Commissioni parlamentari nel rispetto delle reciproche funzioni.

Si passa dunque alla votazione della proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (*FIBP-UDC*), [BERUTTI](#) (*Misto-IeC*), [CAMPARI](#)

(L-SP-PSd'Az), [CIOFFI](#) (M5S), [COLTORTI](#) (M5S), [SBRANA](#) (L-SP-PSd'Az) (in sostituzione del senatore Corti), [D'ARIENZO](#) (PD), [DESSI'](#) (Misto), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [RICCIARDI](#) (M5S) (in sostituzione del senatore Santillo) e [VONO](#) (IV-PSI).

La proposta di parere favorevole del relatore è approvata con 19 voti favorevoli.

Proposta di nomina dell'ingegner Matteo Africano a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale (n. 85)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Non accolta la proposta di parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 maggio.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che nella scorsa seduta si era convenuto di procedere alla votazione del parere sulla proposta di nomina n. 85 parallelamente alla IX Commissione della Camera dei deputati. Considerato che quest'ultima ha calendarizzato il provvedimento in questione per domani, propone dunque di rinviare l'esame.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD), ricordando di essere stato lui a chiedere il rinvio della votazione alla settimana corrente, afferma di non ritenere necessario attendere fino a domani, anche considerato che la IX Commissione della Camera si riunirà nel pomeriggio, mentre la seduta della 8ª Commissione è prevista per la fine della mattinata e quindi le due Commissioni non potrebbero comunque votare nello stesso momento. Chiarito dunque che la proposta di rinvio a domani non proviene dal suo Gruppo, chiede se il Presidente intenda comunque confermarla.

Il [PRESIDENTE](#) conferma la proposta di rinviare l'esame del provvedimento in titolo a domani.

Il senatore [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC) chiede di procedere immediatamente alla votazione della proposta di nomina in questione, previa sottoposizione alla Commissione della proposta di rinvio avanzata dal Presidente.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione la proposta di rinviare a domani l'esame della proposta di nomina n. 85.

La proposta di rinvio è respinta.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [FEDE](#) (M5S) formula una proposta di parere favorevole sulla nomina dell'ingegner Matteo Africano a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, ritenendo che dal *curriculum* emerga il possesso dei requisiti richiesti dalla legge e ponendo l'accento sul fatto che sul nominativo del candidato si è verificata la convergenza del Governo e degli enti territoriali interessati.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) annuncia il voto contrario del Gruppo del PD, alla luce degli approfondimenti compiuti alla Camera, i cui esiti non possono a suo avviso essere ritenuti soddisfacenti.

Il senatore [DESSI'](#) (Misto) osserva che l'unanimità raggiunta nella votazione del nuovo Presidente dell'ENAC dimostra che quando si sottopone all'attenzione del Parlamento una professionalità così elevata non si può che registrare una convergenza. Le decisioni sulle nomine devono essere guidate

solo ed esclusivamente da criteri di merito e non di appartenenza politica. Annuncia infine il suo voto contrario.

Il senatore [FEDE](#) (M5S), pur sapendo che la Commissione ha appena respinto la richiesta di rinvio, invita i colleghi a valutare l'opportunità di prendersi ancora un po' di tempo per verificare gli approfondimenti menzionati dal senatore Margiotta.

Il senatore [DE FALCO](#) (Misto) illustra i motivi per i quali ritiene che il candidato non presenti i requisiti necessari e annuncia il suo voto contrario.

Il [PRESIDENTE](#) osserva che la Commissione si è espressa in maniera molto chiara per procedere immediatamente con la votazione e ritiene dunque di non poter far altro che dichiarare aperta la votazione.

Si passa dunque alla votazione della proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (FIBP-UDC), [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [CIOFFI](#) (M5S), [COLTORTI](#) (M5S), [SBRANA](#) (L-SP-PSd'Az) (in sostituzione del senatore Corti), [D'ARIENZO](#) (PD), [DE FALCO](#) (Misto), [DESSI](#) (Misto), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [RICCIARDI](#) (M5S) (in sostituzione del senatore Santillo) e [VONO](#) (IV-PSI).

La proposta di parere favorevole del relatore è respinta con 9 voti contrari, 6 favorevoli e 5 astensioni.

IN SEDE REDIGENTE

[\(2037\)](#) *URSO ed altri. - Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo*

[\(2053\)](#) *BRIZIARELLI ed altri. - Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo*

[\(2171\)](#) *COLTORTI ed altri. - Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 2037 e 2053, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 2171 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 9 giugno.

Il relatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) illustra il disegno di legge n. 2171 che si compone di 14 articoli. L'articolo 1 illustra le finalità del provvedimento, che disciplina l'attività di volo effettuata con velivoli VDS o VDS avanzati per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici. Ai fini dell'individuazione dei velivoli VDS, oltre a specificare che rientrano in tale categoria i paramotori e i deltaplani minimali con peso inferiore ai 150 chilogrammi, fa riferimento alla definizione contenuta nel regolamento (UE) 2018/1139, mentre per i velivoli VDS avanzati il riferimento è alle caratteristiche tecniche indicate nel regolamento di cui al D.P.R. n. 133 del 2010.

L'articolo 2 conferma le competenze affidate all'AeCI per lo svolgimento dell'attività preparatoria all'uso dei velivoli e alla relativa certificazione. Anche in questo caso è rinviata ad un regolamento la disciplina di tutti gli aspetti relativi all'attività di volo da diporto e sportivo, mentre si prevede che, con lo stesso regolamento, vengano definiti i criteri per il conseguimento di un titolo aeronautico unico attestante l'idoneità al pilotaggio delle tipologie di velivoli ricompresi nella disciplina introdotta.

L'articolo 3, similmente al disegno di legge n. 2053, prevede che i velivoli VDS vengano sottoposti ad

autocertificazione periodica. Dispone inoltre che l'ENAC e l'AeCI svolgano controlli a campione sull'autenticità delle autocertificazioni, con riferimento ad una percentuale di velivoli di almeno il 10 per cento.

L'articolo 4 definisce le condizioni in base alle quali ai velivoli VDS iscritti nei registri degli Stati membri dell'Unione europea è consentito il volo nello spazio aereo italiano, mentre l'articolo 5 prevede che l'AeCI possa irrogare le sanzioni della sospensione o della revoca delle licenze, delle abilitazioni, delle certificazioni e degli attestati nel caso di mancata osservanza delle disposizioni introdotte.

Gli articoli da 6 a 10 sono specificamente volti a disciplinare l'utilizzo di attrezzi sportivi per il volo libero, quali il parapendio, il deltaplano e altri attrezzi privi di motore atti al volo planato e veleggiato. Si prevede che tali attrezzi possano essere utilizzati in aria libera solo previo rilascio di attestato di abilitazione alla loro conduzione ed è fissata a sedici anni l'età minima per accedere ai corsi di formazione. Il decollo e l'atterraggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso. La definizione degli altri aspetti relativi alla disciplina in materia di volo libero - per l'esercizio del quale è introdotto un obbligo di copertura assicurativa - è quindi rinviata ad un regolamento del Ministero delle infrastrutture.

Gli articoli da 11 a 13 recano misure volte a promuovere e incentivare l'attività avioturistica. Viene stabilito che i velivoli VDS impiegati per i voli turistici debbano essere pilotati da soggetti della qualifica di istruttore o di pilota di VDS avanzato con almeno 200 ore di volo all'attivo e viene affidato al Ministero delle infrastrutture il compito di organizzare attività di promozione della sicurezza del volo a favore di scuole, aviosuperfici e piloti, anche avvalendosi di esperti qualificati e di associazioni aeronautiche.

Anche in questo caso si prevede che le regioni e le province autonome effettuino una ricognizione degli scali avioturistici presenti sul territorio e vengono stanziare risorse per le attività di promozione dell'avioturismo.

L'articolo 14 dispone infine che con regolamento si proceda ad apportare le opportune modifiche alle disposizioni regolamentari vigenti.

In conclusione, segnala che l'esame del disegno di legge n. 2171 proseguirà congiuntamente a quello dei disegni di legge in materia di volo da diporto incardinati la settimana scorsa e ribadisce il desiderio che i provvedimenti possano essere riassegnati in sede deliberante.

Il [PRESIDENTE](#) propone dunque la congiunzione del disegno di legge n. 2171 con i disegni di legge nn. 2037 e 2053, aventi medesimo oggetto, incardinati la settimana scorsa, e ricorda di avere comunicato al Presidente del Senato l'inserimento all'ordine del giorno della Commissione dei disegni di legge in questione ai fini del raggiungimento delle possibili intese con la Camera dei deputati, ai sensi dell'articolo 51, comma 3, del regolamento del Senato.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

(1415) DI NICOLA ed altri. - Modifiche alla legge 31 luglio 1997, n. 249, e al testo unico di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, e altre disposizioni in materia di composizione

dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, di organizzazione della società concessionaria del servizio pubblico generale radiotelevisivo e di vigilanza sullo svolgimento del medesimo servizio

(2011) Valeria FEDELI ed altri. - Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

(2210) GASPARRI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177

(2223) FARAONE. - Disciplina e organizzazione del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2225) BARACHINI e Anna Maria BERNINI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di servizio

pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2232) Loredana DE PETRIS ed altri. - Modifica all'articolo 49 del testo unico di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di organizzazione della società concessionaria del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2234) MALLEGNI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta dell'8 giugno.

Il **PRESIDENTE** domanda se vi siano richieste di intervento in discussione generale.

Intervenendo sull'ordine dei lavori, il senatore **PAROLI** (*FIBP-UDC*) ribadisce che, come già affermato in passato, ritiene che un tema così delicato come quello della riforma della RAI non possa essere affrontato come se si trattasse di un provvedimento qualsiasi. Prima di procedere con l'esame, sarà quindi necessario che i Gruppi di maggioranza trovino una convergenza sulle modalità dello stesso, a partire dalla questione del relatore. Il Presidente ha la facoltà di individuare uno o più relatori e sarebbe bene che delegasse questo compito a uno o più membri della Commissione, ma la cosa importante è che questa decisione sia condivisa con i capigruppo di maggioranza, cosa che finora non è avvenuta.

Il senatore **DESSI** (*Misto*) ritiene che dovrebbero essere nominati tre relatori: uno per l'ala destra, uno per l'ala sinistra e uno per la minoranza. Il Presidente potrebbe certamente svolgere benissimo il suo ruolo, ma sarebbe preferibile una struttura di questo tipo. Tutti devono trovare il coraggio di fare un piccolo passo indietro.

Il senatore **CIOFFI** (*M5S*) osserva che sui provvedimenti in esame c'è troppa attenzione e che bisognerebbe invece lavorare con più tranquillità. Se i vari Gruppi, compresa l'opposizione, vogliono fare una riunione, non c'è problema, basta che l'obiettivo di tutti sia quello di trovare una convergenza.

La senatrice **PERGREFFI** (*L-SP-PSd'Az*) ritiene che sia necessario capire qual è l'obiettivo della Commissione, considerato che i disegni di legge esprimono visioni molto diverse. Concorda con il senatore Paroli che sia necessario garantire una pluralità di voci. Ritiene che il ruolo di garanzia del Presidente non dovrebbe sovrapporsi con quello di relatore.

Il senatore **BARACHINI** (*FIBP-UDC*) osserva che nessuno più dei componenti della Commissione parlamentare di vigilanza, da lui presieduta, è conscio della necessità di una riforma della visione complessiva e della *governance* della RAI. Il tema è però molto complesso e, da parte sua, dichiara di mettere a disposizione della 8ª Commissione tutto il lavoro di approfondimento già svolto dalla Commissione di vigilanza, che dovrebbe poi essere integrato con delle audizioni. Invita quindi tutti a svolgere una riflessione approfondita, in quanto i temi da analizzare presentano implicazioni non banali.

Il **PRESIDENTE**, alla luce del dibattito, invita i Capigruppo a riunirsi, ad individuare una metodologia condivisa e a riferirgli l'esito dell'incontro. Invita inoltre i Gruppi a iniziare a individuare i soggetti da audire.

Il senatore **CAMPARI** (*L-SP-PSd'Az*) osserva che prima di tutto si dovrà fare la riunione dei Capigruppo che dovranno concordare un metodo per ogni fase dell'esame. Non c'è bisogno di procedere a tappe forzate, al fine di evitare spiacevoli incidenti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) afferma che il Gruppo del M5S vuole portare avanti l'esame del provvedimento e che se ciò richiede una riunione dei Capigruppo per discutere i temi sollevati la richiesta può essere condivisa.

Il [PRESIDENTE](#) ribadisce l'invito ai Capigruppo a riunirsi e a comunicargli l'esito del loro incontro.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

(797) Simona PERGREFFI ed altri. - Disposizioni in materia di libretto dell'infrastruttura
(Seguito della discussione e rinvio)

Prosegue la discussione, sospesa nella seduta del 9 giugno.

Il [PRESIDENTE](#), nel dichiarare aperta la discussione generale, osserva che anche per questo provvedimento si potrebbe procedere a svolgere un ciclo di audizioni.

La senatrice [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) espone le finalità del provvedimento in titolo e concorda con la proposta di svolgere un ciclo di audizioni.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare a mercoledì 23 giugno il termine per l'indicazione da parte dei Gruppi dei soggetti da audire.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione è rinviato.

[Resoconto stenografico.](#)

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) chiede al Presidente di valutare l'opportunità di reinserire all'ordine del giorno della Commissione della settimana prossima l'esame in sede consultiva dei disegni di legge in materia di rigenerazione urbana alla luce dell'andamento dei lavori in 13ª Commissione.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di verificare l'andamento dei lavori presso la Commissione ambiente.

La seduta termina alle ore 16,10.

1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 208 (pom.) del 06/07/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 6 LUGLIO 2021

208ª Seduta

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

La seduta inizia alle ore 15.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del professor Massimo Deiana a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (n. 89)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 22 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [MARGIOTTA](#) (PD), come preannunciato nella seduta del 22 giugno, formula una proposta di parere favorevole alla nomina del professor Massimo Deiana a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

In assenza di richieste di intervento in dichiarazione di voto, si procede dunque alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore. Partecipano alla votazione i senatori [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [COLTORTI](#) (M5S), [CORTI](#) (L-SP-PSd'Az), [D'ARIENZO](#) (PD), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (Fdl), [SANTILLO](#) (M5S) e [GRIMANI](#) (IV-PSI), in sostituzione della senatrice Vono.

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 9 voti favorevoli e 6 astenuti.

Proposta di nomina del dottor Pasqualino Monti a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (n. 90)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 22 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, la relatrice [LUPU](#) (M5S), come preannunciato nella seduta del 22 giugno, formula una proposta di parere favorevole alla nomina del dottor Pasqualino Monti a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

In assenza di richieste di intervento in dichiarazione di voto, si procede dunque alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole della relatrice. Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (FIBP-UDC), [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [COLTORTI](#) (M5S), [CORTI](#) (L-SP-PSd'Az), [D'ARIENZO](#) (PD), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPU](#) (M5S), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [SANTILLO](#) (M5S) e [GRIMANI](#) (IV-PSI), in sostituzione della senatrice Vono.

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 15 voti favorevoli e 1 astenuto.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262)

(Parere al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 22 giugno.

Il vice ministro BELLANOVA comunica alcune integrazioni che si intendono apportate dal Governo all'atto in oggetto. Con riferimento all'intervento SS 64 Porrettana - Nodo stradale Casalecchio di Reno Stralcio Sud, segnala che nella denominazione dell'opera è necessario aggiungere l'intervento relativo alla messa in sicurezza del Ponte Leonardo (Bologna). Fornisce, con riferimento alla Galleria Sant'Anna, l'aggiornamento e l'integrazione dei CUP e del quadro finanziario, nonché i CUP di riferimento per il *bypass* ferroviario di Augusta sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa e il collegamento ferroviario nel porto di Augusta.

Il senatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) si compiace che il Governo abbia recepito le indicazioni della sua parte politica per quanto attiene al nodo di Bologna, riconoscendo la dovuta attenzione alla situazione problematica in cui versa il ponte Leonardo.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) manifesta la sua perplessità rispetto alla decisione di commissariare un numero di opere che rischia di essere eccessivo e di avere effetti controproducenti rispetto alle finalità di velocizzazione proprie dell'istituto del commissariamento, al quale si dovrebbe fare ricorso con discernimento.

Ritiene inoltre non facilmente comprensibile la scelta di commissariare anche opere di piccole dimensioni e di attribuire a un unico commissario ben 15 opere stradali.

Osserva che la previsione in virtù della quale i commissari si devono servire delle proprie strutture senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica può essere condivisibile con riferimento ai commissari che operano all'interno di contesti molto strutturati come ANAS e RFI, ma diventa problematica ad esempio per i provveditori regionali alle opere pubbliche, le cui strutture sono affette

da croniche insufficienze di risorse, e, a maggior ragione, per i dirigenti pubblici in quiescenza. Considerato, infine, che il Governo ha scelto di non adottare un criterio restrittivo nell'individuazione delle nuove opere da commissariare, chiede che siano inserite nella nuova lista anche due opere già segnalate in passato dal suo Gruppo: la SS 12 area tangenziale di Verona e la Potenza-Bari.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) esprime preoccupazione in merito alla possibilità che alcuni commissari si trovino a doversi occupare di un numero eccessivo di opere, osserva che è importante capire come la nomina dei commissari impatti sui tempi di realizzazione delle opere e appoggia le richieste di inserire tra le opere da commissariare la Tirrenica e la Potenza-Bari.

Il senatore [SANTILLO](#) (*M5S*) afferma che, a suo avviso, la politica del ricorso ai commissariamenti dovrebbe terminare, considerato che negli ultimi anni il legislatore ha adottato provvedimenti in materia di semplificazioni che hanno introdotto poteri derogatori estremamente significativi. Anche in assenza di commissariamenti, ANAS e RFI possono già usufruire di strumenti molto incisivi, addirittura superiori a quelli di cui godevano i commissari in passato. Prima di procedere alla nomina di nuovi commissari, bisognerebbe effettuare una valutazione che consenta di comprendere l'impatto dei commissariamenti sui tempi di realizzazione delle opere e capire quanti siano i responsabili unici di procedimento.

Il vice ministro BELLANOVA riferisce che l'orientamento sulle opere menzionate dal senatore Margiotta, così come su altre, è quello di istituire tavoli tecnici specifici che consentano di coordinare l'interlocuzione delle varie realtà istituzionali coinvolte nell'*iter*.

Per quanto riguarda il numero delle opere da commissariare, ricorda che è stata la stessa 8ª Commissione, nel parere reso sul precedente schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, a sollecitare il commissariamento di un lungo elenco di opere, per cui il Governo si è attenuto a un chiaro indirizzo del Parlamento.

Peraltro, la lista delle opere contenuta nello schema attualmente all'esame delle Commissioni parlamentari è frutto non solo del recepimento da parte del Governo delle indicazioni contenute nei pareri parlamentari ma anche di un percorso di ascolto e confronto tra Governo e Gruppi parlamentari coordinato dallo stesso Ministro, del quale il provvedimento in esame costituisce la sintesi.

Sul tema della sproporzione tra il numero delle opere da commissariare e quello dei commissari designati si impegna a riferire al Ministro quanto emerso nel corso del dibattito odierno.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2301) Conversione in legge del decreto-legge 23 giugno 2021, n. 92, recante misure urgenti per il rafforzamento del Ministero della transizione ecologica e in materia di sport
(Parere alla 13a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra il provvedimento in esame, che introduce misure urgenti per il rafforzamento del Ministero della transizione ecologica e disposizioni in materia di sport. In particolare, al fine di consentire l'attuazione delle politiche di transizione ecologica definite nel PNRR e di conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione e di politica ambientale assunti in ambito europeo e con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, l'articolo 1 autorizza, per il biennio 2021-2022, il Ministero della transizione ecologica ad assumere a tempo indeterminato 218 unità di personale non dirigenziale ad elevata specializzazione tecnica.

L'articolo 2 reca disposizioni volte a definire l'articolazione della struttura di missione per l'attuazione del PNRR, istituita presso il Ministero della transizione ecologica ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto-legge n. 77 del 2021 (il cosiddetto decreto "semplificazioni", attualmente in corso di esame

presso la Camera dei deputati).

Esso inoltre proroga dal 30 giugno 2021 al 31 luglio 2021 il termine entro il quale i regolamenti di organizzazione del Ministero della transizione ecologica e del Ministero dello sviluppo economico, ivi inclusi quelli degli uffici di diretta collaborazione, potranno essere adottati con procedura semplificata in deroga al procedimento ordinario stabilito dall'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge n. 400 del 1988.

L'articolo 3 prevede che il Ministero della transizione ecologica, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche correlate all'attuazione del PNRR, si possa avvalere di personale dell'ENEA e dell'ISPRA. Reca inoltre precisazioni sulla dipendenza funzionale dal suddetto Ministero del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari dell'Arma dei Carabinieri.

Con l'articolo 4 sono introdotte disposizioni volte al rafforzamento dei poteri dei soggetti attuatori dei quali si possono avvalere i Presidenti delle Regioni - subentrati nelle funzioni dei Commissari straordinari ai sensi dell'articolo 10 del decreto-legge n. 91 del 2014 - per lo svolgimento delle attività di progettazione e di esecuzione degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, nonché misure volte a potenziare la dotazione di personale da destinare alle attività per il contrasto al dissesto idrogeologico.

Ulteriori precisazioni riguardano la disciplina dei Commissari straordinari per l'attuazione degli interventi di bonifica nei siti contaminati di interesse nazionale di Crotona e Brescia Caffaro.

È infine istituito il Commissario straordinario per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione delle nuove opere per il collettamento e la depurazione della sponda bresciana del lago di Garda. A tale Commissario, individuato nel prefetto di Brescia, sono attribuiti i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge "sblocca cantieri".

L'articolo 5, al fine di consentire una più efficace partecipazione italiana agli eventi e ai negoziati internazionali sui temi ambientali, prevede la nomina di un inviato speciale per il cambiamento climatico da parte del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e del Ministro della transizione ecologica.

L'articolo 6 innalza da tre a cinque il numero dei componenti del Consiglio di amministrazione dell'ENEA.

L'articolo 7 prevede che la disposizione contenuta nel decreto-legge semplificazioni del 2021 attualmente all'esame della Camera dei deputati che attribuisce la competenza per la valutazione ambientale dei progetti ricompresi nel PNRR, di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del PNIEC alla Commissione PNRR-PNIEC si applichi alle istanze presentate a partire dal prossimo 31 luglio.

L'articolo in esame stabilisce inoltre che anche il trasferimento alla competenza statale delle istanze riguardanti i progetti per la realizzazione di impianti fotovoltaici con potenza complessiva superiore a 10MW, anch'esso previsto da una disposizione contenuta nel suddetto decreto semplificazioni, trovi applicazione con riferimento alle istanze presentate a partire dal 31 luglio 2021.

Ulteriori disposizioni riguardano poi il personale della Commissione PNRR-PNIEC, nonché la Scuola nazionale dell'amministrazione.

L'articolo 8 reca disposizioni per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026, che integrano l'articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020.

Tale articolo, in particolare, ha disciplinato l'istituzione e l'attività della società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.", assegnandole lo scopo statutario di realizzare, quale centrale di committenza e stazione appaltante, le opere infrastrutturali per lo svolgimento delle Olimpiadi del 2026 che sarebbero state individuate con un successivo decreto ministeriale.

Sempre al fine di realizzare tali opere - individuate con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 7 dicembre 2020 - e ove ne ricorrano le condizioni, il citato articolo 3 ha inoltre autorizzato il Presidente del Consiglio dei ministri a nominare uno o più commissari straordinari dotati dei poteri e delle funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge "sblocca cantieri", vale a dire della possibilità di svolgere le funzioni di stazione appaltante e di operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto della legislazione antimafia e degli obblighi

derivanti dalla normativa europea.

Sempre l'articolo 3 del decreto-legge n. 16 ha infine attribuito all'organo di amministrazione della Società i poteri sostitutivi e le facoltà in materia di contratti pubblici già previsti dall'articolo 61, commi 5 e 8, del decreto-legge n. 50 del 2017 per il Commissario incaricato della realizzazione del progetto sportivo delle finali di coppa del mondo e dei campionati mondiali di sci alpino di Cortina del marzo 2020 e del febbraio 2021.

L'articolo 8 del provvedimento in esame interviene dunque su tale quadro normativo per attribuire come scopo statutario alla Società non solo la realizzazione ma anche la progettazione delle opere previste per lo svolgimento delle Olimpiadi e per ricomprendere tra tali opere anche le opere finanziate interamente, anche connesse e di contesto relative agli impianti sportivi olimpici, sulla base di un piano degli interventi predisposto dalla Società, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con le regioni interessate, e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o dell'autorità politica delegata allo sport, da adottare entro il 31 ottobre 2021.

Ulteriori integrazioni riguardano le funzioni e i poteri attribuiti ai Commissari straordinari nominati dal Presidente del Consiglio, che vengono ampliati con il richiamo alla disciplina contenuta nell'intero articolo 4 del decreto-legge "sblocca cantieri", invece che nel solo comma 3.

Tra i poteri e le facoltà attribuite all'organo di amministrazione della Società sono inoltre inseriti anche quelli previsti dai commi 4 e 7 dell'articolo 61 del già citato decreto-legge n. 50 del 2017, che disciplinano le modalità per l'approvazione del piano degli interventi e la dichiarazione di pubblica utilità.

Sempre con riferimento alla Società, è infine disposta l'applicazione dell'articolo 23-*bis* del decreto legislativo n. 165 del 2001, in materia di mobilità del personale tra pubbliche amministrazioni e settore privato.

L'articolo 9 detta norme sul personale del CONI mentre l'articolo 10 contiene le disposizioni finanziarie.

In conclusione, segnala che nel corso dei lavori della Commissione ambiente è emersa l'intenzione del Governo di presentare un emendamento volto ad inserire nel disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 80 del 2021 (A.S. n. 2272, all'esame delle Commissioni riunite affari costituzionali e giustizia del Senato) i contenuti del decreto-legge in titolo. Indipendentemente dal seguito che il Governo vorrà dare a tale intenzione, ritiene che l'8ª Commissione dovrebbe comunque procedere all'espressione del parere, affinché resti agli atti il lavoro di approfondimento sui profili di interesse e, in particolare, sull'articolo 8.

Il seguito dell'esame è rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) rinnova l'invito ai capigruppo di maggioranza a incontrarsi per sciogliere i nodi politici preliminari alla prosecuzione dell'esame in Commissione dei disegni di legge n. 1415 e congiunti, in materia di riforma della RAI.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che il Presidente del Senato - in risposta alla lettera con cui le era stato comunicato l'inserimento all'ordine del giorno della 8ª Commissione dei disegni di legge n. 2037 e seguenti in materia di volo da diporto, ai fini del raggiungimento delle possibili intese con la Camera dei deputati, ai sensi dell'articolo 51, comma 3, del regolamento del Senato - lo ha invitato a riferire alla 8ª Commissione l'orientamento emerso nel corso delle interlocuzioni con il Presidente della Camera dei deputati e il Presidente della IX Commissione della Camera dei deputati favorevole a proseguire in tale sede la trattazione delle iniziative legislative pendenti.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, convocata domani, mercoledì 7 luglio, alle ore 8,30, non avrà più luogo. Resta invece confermata la seduta prevista, sempre domani, alle ore 12,30 ovvero alla sospensione dei lavori d'Aula, se successiva.

La seduta termina alle ore 15,50.

