

Senato della Repubblica
XIX Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 448

Disciplina del volo da diporto e sportivo

21/04/2024 - 04:26

Indice

1. DDL S. 448 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 448	4

1. DDL S. 448 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

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

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 448

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

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 448

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **GELMETTI**, **DELLA PORTA**, **MARCHESCHI**, **SILVESTRONI**, **CASTELLI**, **SIGISMONDI**, **SPINELLI**, **TERZI DI SANT'AGATA**, **LIRIS** e **COSENZA**
COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 DICEMBRE 2022

Disciplina del volo da diporto e sportivo

Onorevoli Senatori. - Il volo da diporto e sportivo (VDS), cioè quel segmento dell'aviazione civile non commerciale, comunemente detta « ultraleggera », è stato per la prima volta normato alcuni lustri fa, con la legge 25 marzo 1985, n. 105, integrata da successiva attività regolamentare (da ultimo: decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010 n. 133, e decreti ministeriali 22 novembre 2010 e n. 503 del 10 dicembre 2021).

I criteri individuati dalla legge, ispirati a semplificazione e sburocratizzazione del comparto, hanno permesso un ampissimo sviluppo di questa aviazione « minore » (compresi in essa deltaplani e 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 legge n. 106 del 1985 ha delegato l'Aero Club d'Italia per i compiti di rilascio dei titoli di volo, di identificazione dei velivoli, 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 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 eccellenze addirittura mondiali per qualità e quantità delle costruzioni aeronautiche.

Gli sviluppi tecnologici succedutisi negli ultimi 35 anni e la recente normativa europea hanno reso ormai non più adeguata la legge della quale si propone la modifica. In particolare, dapprima il regolamento (UE) 2016/1185 (che stabilisce nuove norme comunitarie per la navigazione aerea nel cosiddetto « cielo unico europeo ») e, da ultimo, il regolamento (UE) 1139/2018 (che stabilisce, altresì, esenzioni dalla normativa medesima per gli aeromobili fino alla massa massima al decollo di 600 kg.) impongono un'urgente riforma della legge n. 106 del 1985 (e delle norme attuative), per uniformarla a quella degli altri Paesi dell'Unione europea, 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 velivoli per il volo da diporto e sportivo sia non più « confinato », ma parte di un *iter* istruzionale che consentirà l'accesso a categorie superiori, attraverso il riconoscimento di crediti formativi.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha esercitato la facoltà prevista nel regolamento (UE) 1139/2018, comunicando all'Agenzia europea per la sicurezza del volo (EASA) che l'Italia regolamenterà con normativa nazionale gli aeromobili nella fascia di peso compresa tra i 450 e i 600 kg.

A seguito di ciò, il Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili ha adottato il decreto n. 503 del 10 dicembre 2021 che ha sostituito l'allegato 1 della legge n. 106 del 1985, consentendo

l'identificazione, quali aeromobili da diporto o sportivo, di mezzi con massa massima al decollo pari a 600 kg.

Anche in virtù della recente modifica regolamentare adottata in sede europea, appare opportuno disporre di una legge quadro che definisca le prerogative dell'Aero Club d'Italia e stabilisca i principi ispiratori dei futuri regolamenti anche alla luce delle evoluzioni normative e tecniche e delle necessarie armonizzazioni con gli altri titoli per l'esercizio delle attività di volo di competenza dell'ENAC.

Il presente progetto legislativo di riforma si compone di 14 articoli, suddivisi in tre capi. Si intende mantenere lo schema della vigente normativa, con un inquadramento generale dei principi informatori della materia, demandando ai regolamenti le specificazioni tecniche nelle materie indicate tra le competenze dell'Aero Club d'Italia (AeCI).

L'articolo 1 introduce la più corretta definizione di « aeromobile » per i mezzi per il VDS (in sostituzione dell'attuale dizione di « apparecchi ») e l'indicazione della corrente normativa europea applicabile, che esenta i detti mezzi dai criteri di certificazione e utilizzo previsti per i velivoli di maggior peso dal regolamento (UE) 1139/2018. Viene mantenuto il criterio già previsto dalla vigente legge n. 106 del 1985, cioè quello di poter provvedere a future modificazioni tecniche attraverso emendamenti agli allegati, mediante decreto ministeriale.

L'articolo 2 specifica le già riconosciute competenze delegate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'Aero Club d'Italia. I titoli di volo sono adesso, più correttamente, denominati « licenze » anche al fine di attuare un percorso formativo unitario verso le licenze regolate dalla normativa 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, tale da portare al riconoscimento di una licenza di volo nazionale.

Ai fini della sicurezza del volo, si prevede l'istituzione una Commissione permanente in seno all'AeCI, finalizzata a favorire la diffusione della cultura della sicurezza e con gli altri compiti ivi indicati. Non sono previsti oneri a carico della finanza pubblica trattandosi di incarico a titolo non oneroso al pari delle altre commissioni previste dallo statuto dell'AeCI.

L'articolo 3 regola compiutamente l'uso delle aree di decollo e atterraggio per le attività di VDS sul territorio nazionale, in campi di volo, aviosuperfici e aeroporti (ove autorizzati dall'ENAC e, nel caso di sedi militari, dall'Aeronautica militare). Lo stesso articolo stabilisce altresì i criteri secondo i quali potranno volare nello spazio aereo nazionale aeromobili per il VDS provenienti da Paesi terzi. Gli articoli 4, 5 e 6 regolamentano il cosiddetto « volo libero », cioè le attività di volo esercitate con deltaplano a parapendio senza l'ausilio di motorizzazione.

In particolare, anche al fine di favorire le attività professionali del settore - oggi esercitate senza riconoscimento di legge - si istituiscono le figure dell'accompagnatore e della guida di volo libero, figure professionali che sono regolamentate dal presente disegno di legge e che consentiranno un'implementazione nel settore turistico specializzato nei tanti comprensori alpini, prealpini e appenninici ove è massiccia tale attività sportiva anche internazionale, attraendo verso l'orografia italiana gli appassionati di tutta Europa.

L'articolo 7 traccia il perimetro della delegificazione da esercitare con i regolamenti di attuazione della legge per il volo di aeromobili per il VDS provvisti di motore.

Trattandosi di normativa regolamentare tecnica, essa sarà emanata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988 n. 400. In particolare, i regolamenti dovranno prevedere, tra l'altro: 1) i requisiti psico-fisici necessari per l'attività istruzionale e di volo con aeromobili per il VDS, improntati a criteri di semplificazione specie per la categoria di aeromobili con peso a vuoto fino a 150 kg; 2) la regolamentazione dell'attività addestrativa per l'impiego degli aeromobili per il VDS provvisti di motore, allo stato normata dal decreto ministeriale 15 luglio 2015. Per gli aeromobili a motore con peso a vuoto inferiore a 150 kg 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, potrà costituire una leva formidabile per avvicinare i giovani alla cultura del volo.

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 150 kg di massa a vuoto, venga elaborato dall'AeCI secondo un *syllabus* istruzionale tale da potersi istituire una nuova licenza di volo nazionale (in sostituzione dell'attuale « attestato ») riconosciuta anche dalle altre autorità aeronautiche, in modo da rendere finalmente operativo un percorso addestrativo che possa consentire il riconoscimento di crediti a favore di chi continuerà il percorso formativo, anche professionale. È auspicabile, in buona sostanza, un'unica « *Sport Pilot License* » nazionale che attraverso moduli istruzionali aggiuntivi (in termini di ore di volo, abilitazioni e approfondimenti teorici) possa, da uno *step* iniziale basilico, consentire progressivamente il trasporto del passeggero, la navigazione in spazi aerei controllati, l'uso di aeroporti, l'uso di aeromobili per VDS complessi, eccetera.

È da superare l'attuale ripartizione tra velivoli « basilici » 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 sarà 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.

Il regolamento per l'addestramento dovrà prevedere l'insegnamento della radiofonia aeronautica sin dalla prima fase istruzionale. Gli allegati tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili per il VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante è opportuno siano redatti tenendo conto di uno *standard* riconosciuto a livello internazionale, tale da facilitare le aziende nazionali nelle attività di esportazione.

Il regolamento stabilirà altresì l'equipaggiamento avionico necessario per la navigazione all'interno di spazi aerei controllati e gli intervalli di verifica dello stesso; del pari, sarà stabilita la qualifica necessaria per il volo all'interno di dette aree.

Fermo restando l'attuale principio della autocertificazione delle attività di manutenzione, saranno stabilite le modalità per la dimostrazione di mantenuta efficienza per operare in spazi aerei controllati. L'articolo 8 prevede l'armonizzazione delle norme del presente disegno di legge con quelle del codice della navigazione. Si sostituisce il termine di « apparecchi » utilizzato dall'articolo 743 del codice della navigazione, con quello più appropriato di « aeromobili », identificati essi, al primo comma della detta norma codicistica, « in 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.

Il capo II, con gli articoli da 9 a 13, regola le sanzioni da applicare per le violazioni alla normativa e alla sicurezza del volo, distinguendole in sanzioni amministrative e interdittive che prevedono anche la sospensione o la revoca dei titoli rilasciati dall'Aero Club d'Italia nel caso di inosservanza alle norme meglio specificate nell'allegato 2, nonché i procedimenti applicativi.

La legge n. 106 del 1985 prevede attualmente generiche sanzioni amministrative pecuniarie, che di fatto non hanno trovato mai attuazione per l'assenza dei presupposti organizzativi e giuridici per la loro concreta irrogazione. Con la previsione sanzionatoria recata dal presente disegno di legge si colma un *vulnus* che, negli anni passati, non ha consentito - specie dopo alcuni interventi giurisdizionali - all'AeCI, pur in presenza di accertate violazioni, di sospendere o revocare titoli di volo o abilitativi da esso rilasciati, non essendovi mai stata una previsione di legge a supporto delle sanzioni successivamente inserite nei vigenti regolamenti tecnici.

Al capo III, infine, l'articolo 14, dispone le abrogazioni delle norme incompatibili con il presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Capo I

VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO

Art. 1.

(Definizione e oggetto)

1. Ai fini di cui alla presente legge, si definisce volo da diporto e sportivo (VDS) l'attività di volo per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, effettuata con aeromobili, provvisti o privi di motore, in possesso delle caratteristiche individuate dall'allegato 1 annesso alla presente legge.
2. L'addestramento al VDS, i titoli per l'esercizio delle attività di VDS e l'esercizio stesso, nonché la regolamentazione relativa agli aeromobili da impiegare per il VDS sono disciplinati dalla presente legge e dai regolamenti adottati ai sensi degli articoli 6 e 7.
3. Alle attività di progettazione, di produzione e di manutenzione degli aeromobili da impiegare per il VDS non si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 8, e dall'allegato I del medesimo regolamento.
4. Gli aeromobili impiegati per il VDS possono operare all'interno di spazi aerei controllati, con le limitazioni stabilite dal regolamento di cui all'articolo 7, secondo le regole del volo a vista (*visual flight rules-VFR*), usufruendo degli enti per i servizi del traffico aereo (*air traffic service - ATS*), con le medesime modalità e limitazioni previste per gli aeromobili certificati ai sensi della normativa dell'Agenzia europea per la sicurezza del volo (EASA).
5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, apporta le modifiche agli allegati 1 e 2 annessi alla presente legge che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione nonché alla modifica dei regolamenti dell'Unione europea vigenti in materia.

Art. 2.

(Competenze dell'Aero Club d'Italia)

1. L'Aero Club d'Italia esercita le funzioni in materia di volo da diporto e sportivo e, fatte salve le competenze degli altri enti aeronautici, a norma della presente legge e dei regolamenti di cui agli articoli 6 e 7, provvede in particolare:
 - a) alla regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio delle licenze, delle abilitazioni e degli attestati per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS;
 - b) al rilascio delle abilitazioni per le qualifiche di istruttore di volo e alle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento per il VDS, siano essi enti federati o aggregati allo stesso Aero Club d'Italia, o altre organizzazioni;
 - c) al rilascio delle licenze, delle abilitazioni e degli attestati per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS;
 - d) all'identificazione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, a esclusione di quelli di peso a vuoto inferiore a 150 kg, con iscrizione nel registro tenuto presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, approvato con il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53;
 - e) all'esercizio di ogni funzione, anche di verifica della rispondenza, di controllo e di vigilanza, attribuita da norme di legge o da regolamenti ovvero delegata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da altre autorità aeronautiche.
2. Ai fini della sicurezza delle operazioni con aeromobili da impiegare per il VDS, l'Aero Club d'Italia istituisce una Commissione permanente per la sicurezza del volo, composta da personale scelto tra i possessori di specifiche qualifiche, con il compito di favorire la diffusione della cultura della sicurezza, di porre in essere attività di prevenzione a fini di sicurezza, di cooperare, ove richiesto, nelle attività di investigazione sui sinistri aeronautici, di organizzare e svolgere corsi di formazione anche presso gli Aero Club federati e gli enti aggregati, finalizzati a favorire la diffusione della sicurezza del volo secondo i programmi e le direttive annualmente individuati dall'Aero Club d'Italia e concordati con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e l'Ispettorato per la sicurezza del volo dell'Aeronautica militare.

3. Al fine di assicurare la rispondenza agli *standard* di sicurezza e la verifica delle dichiarazioni rese dai costruttori e proprietari degli aeromobili impiegati per il VDS, l'Aero Club d'Italia effettua operazioni di vigilanza, verifiche e controlli, avvalendosi, anche in accordo con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'ENAC e con il Ministero della difesa, anche di ditte con certificazione aeronautica riconosciuta, di figure professionali del settore aeronautico, nonché di personale reso disponibile dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero della difesa.
4. Le tariffe stabilite dall'Aero Club d'Italia per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1 sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 3.

(Uso delle aree di decollo e atterraggio)

1. Gli aeromobili da impiegare per il VDS possono effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio su qualsiasi area idonea, quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, previo consenso, ove necessario, del proprietario, dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base di esigenze di difesa, di sicurezza o di ordine pubblico.
2. Gli aeromobili da impiegare per il VDS dotati di equipaggiamenti avionici secondo quanto stabilito dal regolamento di cui all'articolo 7, condotti da pilota abilitato, possono altresì effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sugli aeroporti autorizzati dall'ENAC all'esercizio delle attività di VDS, ovvero su quelli militari previo accordo tecnico tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia, secondo le regole del VFR, usufruendo dei servizi dei servizi degli enti ATS.
3. Le operazioni di flottaggio, attracco e ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi sono assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto. In fase di flottaggio, agli idrovolanti e agli anfibi non sono applicabili le limitazioni connesse alla potenza della motorizzazione e alle dotazioni di bordo imposte dalla normativa vigente in materia di circolazione di natanti. Limitazioni di velocità sono applicabili solo alle fasi di flottaggio che seguono il completamento della manovra di ammaraggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.
4. Le operazioni di atterraggio, decollo e volo da e per le aree idonee di cui al comma 1 che insistono all'interno di spazi aerei controllati, o in aeroporti non ricompresi tra quelli individuati ai sensi del comma 2, sono soggette alla preventiva autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. Presso gli aeroporti militari, nonché in prossimità delle installazioni militari e all'interno degli spazi aerei controllati dall'Aeronautica militare, le attività di cui al primo periodo sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in conformità a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.
5. Gli aeromobili da impiegare per il VDS provenienti da Paesi aderenti alla Conferenza europea dell'aviazione civile (*European civil aviation Conference - ECAC*) sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano e a operare nelle aree di cui ai commi 1 e 2 se:
 - a) dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di registrazione dell'aeromobile e nel rispetto delle altre norme previste dalla presente legge;
 - b) sono regolarmente assicurati ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004;
 - c) sono utilizzati per scopi non commerciali;
 - d) sono pilotati da soggetti in possesso delle licenze di pilotaggio prescritte dal Paese di registrazione dell'aeromobile.

Art. 4.

(Volo libero)

1. Gli aeromobili da impiegare per il VDS per il volo libero, privi di motore e con decollo o atterraggio a piedi e da superficie fissa, a esclusione delle attività di *base jumping*, in quanto utilizzati per

l'esercizio di un'attività fisica, motoria o sportiva, sono considerati attrezzi sportivi.

2. L'attività di volo libero è svolta secondo le regole del volo a vista diurno e nel rispetto delle regole, delle limitazioni e dei divieti applicabili agli spazi aerei impegnati.

Art. 5.

(Titoli e qualifiche professionali per l'esercizio dell'attività di volo libero)

1. L'attività professionale, anche in via non esclusiva, di istruttore di volo per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per il volo libero è esercitata dai soggetti in possesso del relativo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 6.

2. L'attività professionale, anche in via non esclusiva, di accompagnamento di singole persone con aeromobili per il volo libero biposto, al fine della condivisione dell'attività sportiva e non a fini di istruzione, è esercitata dall'accompagnatore di volo libero.

3. L'attività professionale, anche in via non esclusiva, di organizzazione di servizi, per l'accompagnamento non in volo biposto, di accoglienza e di guida, nel territorio e in volo, non a fini di istruzione, di soggetti che praticano il volo libero è esercitata dalla guida di volo libero.

4. Il regolamento di cui all'articolo 6 stabilisce i requisiti tecnici e professionali per l'abilitazione alle professioni di accompagnatore e di guida di volo libero. L'Aero Club d'Italia provvede al rilascio del titolo abilitante all'esercizio delle professioni di cui al presente comma a seguito della frequenza dei relativi corsi di formazione indetti e organizzati dallo stesso Aero Club d'Italia e dell'accertamento delle capacità professionali mediante un apposito esame finale.

5. Presso l'Aero Club d'Italia 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 e gli enti aggregati all'Aero Club d'Italia che svolgono le attività previste dallo statuto del medesimo Aero Club d'Italia, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53.

7. Il regolamento di cui all'articolo 6 stabilisce le dotazioni necessarie, comprese quelle di sicurezza, e gli ambiti territoriali entro i quali le associazioni e gli enti di cui al comma 6 del presente articolo possono svolgere le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo.

Art. 6.

(Regolamento per il volo libero)

1. Con regolamento da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le attività relative:

a) all'accertamento dell'idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e dell'esercizio dell'attività di volo libero, prevedendo che tale accertamento sia effettuato con una periodicità non superiore al biennio;

b) all'attività e ai programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze 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 delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero;

d) alla frequenza temporale dei corsi per il rilascio delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero;

e) alle coperture assicurative per l'esercizio dell'attività di volo libero;

f) ai requisiti organizzativi, strutturali e di sicurezza necessari per l'esercizio delle attività di accompagnatore e di guida di volo libero;

g) ai sistemi di sicurezza obbligatori;

h) al riconoscimento delle qualifiche e delle licenze rilasciate all'estero;

i) ai requisiti e alle autorizzazioni per le attività di istruzione svolte da organizzazioni estere nel territorio nazionale.

Art. 7.

(Regolamento per gli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti)

1. Con regolamenti da adottare con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia, formulata sentite le associazioni di categoria accreditate e previa consultazione pubblica effettuata dallo stesso Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinati:

- a)* i requisiti dell'idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti, prevedendo una periodicità di verifica non superiore al quinquennio, che tenga conto dell'età e della tipologia di licenza, e prevedendo altresì la possibilità della conduzione dei medesimi aeromobili anche da parte di soggetti con disabilità;
- b)* l'attività e i programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento delle licenze, delle abilitazioni e degli attestati per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo, prevedendo la loro armonizzazione con i programmi didattici delle licenze dell'EASA e il riconoscimento delle licenze di volo dell'EASA, il cui possesso abilita alla conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti;
- c)* i requisiti periodici di idoneità per il mantenimento delle licenze e degli altri titoli di volo, nonché dei titoli di istruttore di volo, per l'esercizio delle attività di VDS con aeromobili provvisti di motore e alianti;
- d)* l'istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili da impiegare per i VDS provvisti di motore e alianti;
- e)* i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti, recependo anche i requisiti previsti dagli altri Stati membri dell'EASA e da quelli con i quali l'EASA ha stipulato un accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità, prevedendo le modalità di estensione della durata di componenti a vita limitata;
- f)* i requisiti di equipaggiamento avionico e le licenze e abilitazioni minime necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;
- g)* le dotazioni avioniche e le licenze e abilitazioni minime necessarie per l'uso degli aeroporti la cui zona di traffico di aeroporto (ATZ) insiste all'interno di uno spazio aereo di classe « G », nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea;
- h)* la disciplina transitoria in materia di titoli di volo già rilasciati dall'Aero Club d'Italia, nonché relativa agli aeromobili già identificati ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133;
- i)* le modalità per la dimostrazione di mantenuta efficienza applicabile agli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti che intendono operare in spazi aerei controllati e negli aeroporti di cui alla lettera *g)*, iscritti nel registro di cui all'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53;
- l)* le limitazioni in materia di circolazione aerea e di sicurezza;
- m)* i requisiti per l'approvazione delle modifiche maggiori sugli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore già identificati;
- n)* le coperture assicurative per l'esercizio dell'attività con aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore e alianti;
- o)* i requisiti e le autorizzazioni per le attività di istruzione svolte da organizzazioni estere nel territorio nazionale.

Art. 8.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. All'articolo 687, primo comma, del codice della navigazione, dopo le parole: « degli altri enti aeronautici » sono inserite le seguenti: « e quelle dell'Aero Club d'Italia nel settore del volo da diporto e sportivo ».
2. All'articolo 743 del codice della navigazione, il quarto comma è sostituito dal seguente:
« Agli aeromobili utilizzati per il volo da diporto e sportivo, in possesso delle caratteristiche individuate dalla legislazione vigente in materia di disciplina del volo da diporto e sportivo, non si applicano le disposizioni del presente libro e del libro secondo della parte seconda del presente codice ».

Capo II

SANZIONI

Art. 9.

(Sanzioni amministrative)

1. Il pilota di aeromobile da impiegare per il VDS che viola le disposizioni in materia di circolazione aerea, di restrizioni nell'uso degli spazi aerei o di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta, ovvero chiunque svolge attività di volo su aeromobili da impiegare per il VDS senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psico-fisica, o dopo la sua scadenza, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 200 a euro 1.000.
2. Chiunque esercita l'attività professionale di accompagnatore o guida di volo libero di cui all'articolo 6 senza aver conseguito la relativa abilitazione ed essere iscritto nel registro di cui all'articolo 5, comma 5, ovvero svolge attività su aeromobili da impiegare per il VDS in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000.
3. Chiunque svolge attività di volo su aeromobili da impiegare per il VDS senza avere conseguito il relativo titolo abilitante è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 2.000;
4. Chiunque esercita l'attività di istruzione al volo su aeromobili per il VDS senza avere conseguito la relativa abilitazione o senza le previste autorizzazioni è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 5.000.

Art. 10.

(Accertamento dell'illecito amministrativo)

1. Per l'accertamento e per l'irrogazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 9 della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni delle sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689.
2. All'accertamento delle violazioni di cui all'articolo 9 procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, anche su segnalazione degli enti aeronautici e territoriali competenti. L'ENAC, l'Aero Club d'Italia e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo sono tenuti a segnalare le violazioni di cui vengono a conoscenza.
3. I proventi delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 9 della presente legge sono devoluti all'Aero Club d'Italia, secondo i criteri previsti dall'articolo 29 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Art. 11.

(Sanzioni interdittive)

1. Per l'inosservanza delle disposizioni previste dalla presente legge e dai regolamenti adottati ai sensi della medesima legge, l'Aero Club d'Italia, nell'ambito delle funzioni a esso attribuite, applica le sanzioni interdittive della sospensione o della revoca degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze, per le fattispecie previste nell'allegato 2 annesso alla presente legge.
2. Le sanzioni di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di attestato, di abilitazione o di

licenza per la conduzione di aeromobili da impiegare per il VDS, nonché, previa acquisizione del parere della Commissione di disciplina che istruisce il procedimento, degli istruttori e degli esaminatori per fatti commessi con dolo o colpa grave, ad esclusione del caso previsto dall'articolo 13, comma 1, lettera c).

3. Ricevuta la segnalazione della violazione a seguito di comunicazione degli enti istituzionali o degli organi di polizia, l'Aero Club d'Italia contesta la violazione medesima al presunto responsabile di essa, se identificato, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento o posta elettronica certificata, dando un termine per controdedurre.

4. L'organo dell'Aero Club d'Italia preposto all'irrogazione della sanzione è il Consiglio federale, il quale delibera sentito il parere della Commissione di disciplina e udito, ove ne faccia richiesta, il presunto responsabile della violazione.

5. Ai fini della determinazione delle sanzioni di cui al presente articolo si tiene conto della gravità della violazione, dell'eventuale danno arrecato, del comportamento dell'interessato successivo all'evento e della collaborazione dell'interessato alla mitigazione del rischio.

6. Le sanzioni di cui al presente articolo hanno lo scopo di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica, secondo i principi della *just culture* in base a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, prevenendo i comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea e dissuadendo dalla loro reiterazione.

Art. 12.

(Sospensione)

1. La sospensione delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati è disposta per un periodo compreso tra un minimo di un mese e un massimo di due anni.

2. La durata della sospensione delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati è predefinita per le fattispecie di cui all'allegato 2 annesso alla presente legge. Per le fattispecie di cui ai numeri 2), 3), 4), 5), 13), 16) e 18) del citato allegato 2, la sanzione della sospensione è applicabile dopo la seconda violazione accertata entro cinque anni, a condizione che sia commessa con dolo o colpa grave.

3. Il Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia, valutate la gravità del fatto e la durata della sospensione, può disporre che, prima del reintegro del titolo, venga eseguita attività addestrativa integrativa.

Art. 13.

(Revoca)

1. La revoca delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati è disposta:

a) in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare ai sensi dei regolamenti di cui agli articoli 6 e 7, in sede di accertamento dell'idoneità psico-fisica, anche per uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti;

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

c) in caso di una terza infrazione, accertata in un periodo di dieci anni;

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

2. In caso di applicazione della sanzione interdittiva della revoca, i titoli, i corsi, gli esami e le esperienze presupposti del titolo revocato non sono utilizzabili per il conseguimento di un nuovo titolo. L'Aero Club d'Italia stabilisce il periodo minimo decorso il quale può essere rilasciato un nuovo titolo.

Capo III

Art. 14.

(Abrogazioni)

1. La legge 25 marzo 1985, n. 106, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010, nonché il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 503 del 10 dicembre 2021 sono abrogati.
2. A decorrere dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei regolamenti previsti dalla presente legge, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, è abrogato.

Allegato 1
(Articolo 1, comma 1)

**CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI
PER IL VOLO DA DIPORTO e SPORTIVO**

- 1) Velivoli (aeroplano, idrovolante o anfibia), diversi da quelli senza equipaggio, che siano al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo (*maximum take-off mass* « MTOM ») non superiore a 600 kg per i velivoli non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per i velivoli destinati all'impiego sull'acqua.
- 2) Elicotteri, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una MTOM non superiore a 600 kg per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua.
- 3) Alianti, diversi dagli alianti senza equipaggio, e motoalianti, diversi dai motoalianti senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una MTOM non superiore a 600 kg.
- 4) Autogiro monoposto e biposto con una MTOM non superiore a 600 kg.
- 5) Aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1200 m³ in caso di aria calda, e non superiore a 400 m³ in caso di altro gas di sollevamento.
- 6) Deltaplano a motore, in configurazione terrestre, idrovolante o anfibia, al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la 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 kg per i deltaplani non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per i deltaplani destinati all'impiego sull'acqua.
- 7) Paracadute a motore, al massimo biposto, con una MTOM non superiore a 300 kg per i monoposto e a 450 kg per i biposto.
- 8) Qualsiasi altro apparecchio con equipaggio con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, non superiore a 70 kg.

Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2018/1139 non possono essere impiegati per le attività di volo da diporto e sportivo gli aeromobili a cui è stato rilasciato, o si considera essere stato rilasciato, un certificato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 o del regolamento (UE) 2018/1139.

Allegato 2
(Articolo 11, comma 1)

VIOLAZIONI CHE DETERMINANO LA SOSPENSIONE DEI TITOLI

FATTISPECIE	DURATA DELLA SOSPENSIONE
1) Imbarco di armi, di munizioni o di persone a scopo delittuoso	da un anno a due anni
2) Attraversamento di una zona proibita o ristretta	da un mese a un anno
3) Attraversamento di zone controllate in assenza di contatto radio	da un mese a un anno
4) Ingresso non autorizzato in uno spazio aereo controllato	da un mese a un anno
5) <i>Runway incursion</i> (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a sei mesi

6) Omissione di soccorso	da un anno a due anni
7) Esercizio delle attività connesse alla licenza o all'abilitazione sotto l'effetto di alcol, di sostanze psicotrope o di stupefacenti	da un anno a due anni
8) Falsificazione del libretto di volo, del titolo aeronautico o dei dati di manutenzione dell'aeromobile	da un anno a diciotto mesi
9) Dichiarazioni rese ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 novembre 2000, n. 445, contenenti dati falsi	da sei a diciotto mesi
10) Utilizzo di un titolo falsificato	da un anno a diciotto mesi
11) Comprovato uso improprio o fraudolento del titolo aeronautico	da un anno a due anni
12) Trasporto pubblico abusivo	da sei mesi a un anno
13) Comando di un aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione	da sei a diciotto mesi
14) Lancio di oggetti da aeromobili in volo, a eccezione dei casi di zavorra mobile o di una competizione di volo libero che prevede il lancio	da sei 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 dai regolamenti	da un mese a diciotto mesi
17) Attività di volo condotta in assenza dei requisiti richiesti	da un mese a diciotto mesi
18) Atterraggio o decollo senza autorizzazione (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a un anno

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.