



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori BRIZIARELLI, MALLEGNI, PERGREFFI,
RUSPANDINI, STEGER, BARACHINI, BARBONI, BERUTTI, CAMPARI,
CORTI, PAROLI, RUFA, CASOLATI, DE VECCHIS, FUSCO, CENTINAIO,
NISINI, COLLINA, VONO, SUDANO, MARGIOTTA, CANDIANI, AUGUSSORI,
Simone BOSSI, Emanuele PELLEGRINI, RIPAMONTI e BUCCARELLA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 DICEMBRE 2020

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto
e sportivo e dell’avioturismo

ONOREVOLI SENATORI. - Il volo da diporto e sportivo (VDS) è oggi disciplinato dalla legge 25 marzo 1985, n. 106, e dal regolamento di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133. Per volo da diporto e sportivo (VDS) s'intende l'attività di volo effettuata con apparecchi (normalmente detti « ultraleggeri ») dotati di specifiche caratteristiche costruttive definite dalla legge, per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro. A riprova dell'importanza di tale settore, anche l'Unione europea, con l'adozione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ha recentemente inteso adottare un quadro di riferimento per il VDS che, tra l'altro, offre agli Stati membri importanti opportunità.

La citata legge n. 106 del 1985 ha reso possibile la nascita e lo sviluppo del settore nel nostro Paese, sia sul piano economico e turistico che su quello sportivo, culturale e sociale. Negli ultimi decenni l'interesse verso il volo turistico ha registrato una crescita esponenziale: basti pensare che in Italia vi sono circa 600 tra aviosuperfici e campi di volo, 22 aeroporti minori o regionali e approssimativamente 20.000 velivoli ultraleggeri (15.000 a motore e 5.000 per il volo libero). Tale settore è anche in grado di sviluppare un indotto economico considerevole: si pensi solo al fatto che la principale azienda produttrice di velivoli ultraleggeri al mondo è italiana.

Tutto ciò conferma la necessità di un intervento per sostenere lo sviluppo del settore, anche attraverso l'aggiornamento e la modifica della normativa di riferimento, così da assicurare il doveroso sostegno delle istituzioni all'intero comparto. Tale percorso è

stato positivamente avviato nel corso della presente legislatura attraverso l'adozione di alcuni importanti atti.

Con la legge di bilancio 2020 (articolo 1, comma 387, della legge 27 dicembre 2019, n. 160) è stato mosso un primo passo mediante l'istituzione di un fondo per lo studio preliminare per l'introduzione del volo turistico in Italia con una dotazione di 100.000 euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022. Inoltre, l'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato ha accolto all'unanimità la proposta di avviare un affare assegnato per approfondire le questioni legate al volo da diporto e sportivo (VDS), al fine di conoscere lo stato dell'arte e individuare le possibili soluzioni giuridiche ed economiche, vista anche l'incidenza sul settore del citato regolamento (UE) 2018/1139, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile. Il settore è stato oggetto anche di un ordine del giorno inserito nell'approvazione dell'ultima legge di delegazione europea, recentemente approvata in Senato, che impegna il Governo a recepirne le opportunità connesse. Nel corso dello svolgimento del predetto affare assegnato numerosi e significativi spunti di riflessione sono pervenuti da esperti e addetti ai lavori, confermando la necessità di arrivare all'approvazione di un disegno di legge che raccogliesse e mettesse a sistema le proposte avanzate e desse risposta alle criticità e alle problematiche emerse negli oltre trent'anni trascorsi dall'approvazione della citata legge n. 106 del 1985.

Il presente disegno di legge, che nasce con uno spirito condiviso e unanime, reca quindi disposizioni puntuali che innovano la disciplina oggi vigente in materia di volo da

diporto e sportivo (VDS) e introduce norme per il riconoscimento e la promozione dell'avioturismo, inteso come l'attività di volo effettuata con aeromobili, da e verso scali appositi, per il raggiungimento di mete turistiche.

L'articolo 1 del disegno di legge, nel fornire finalità e definizioni, elabora una nuova e precisa individuazione dei velivoli adibiti al volo da diporto e sportivo (VDS), con il nuovo limite della massa massima al decollo (MTOM) fissato, per gli aeroplani e gli elicotteri, a 600 chilogrammi. Lo stesso articolo 1, al comma 5, attiva la clausola di *opting-out* per i velivoli VDS dall'applicazione del citato regolamento (UE) 2018/1139, prevista dall'articolo 2, paragrafo 8, del predetto regolamento.

L'articolo 2 conferma l'attribuzione all'Aero Club d'Italia della competenza in materia di volo da diporto e sportivo.

L'articolo 3 reca norme per la sicurezza del volo estendendo l'obbligo di autocertificazione periodica a tutti i velivoli e prevedendo l'introduzione di corsi di aggiornamento sulla sicurezza del volo, i cui dettagli sono demandati ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 4 introduce l'individuazione dei 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, demandandone la definizione dei criteri ad un apposito regolamento.

L'articolo 5 riproduce, pressoché fedelmente, le disposizioni sull'uso delle aree per decollo e atterraggio contenute nel regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, con due

fondamentali novità: la prima riguarda la possibilità per i velivoli VDS avanzati di effettuare operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sulle piste degli aeroporti certificati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) presenti sul territorio nazionale; la seconda riguarda le condizioni cui soggiacciono i velivoli VDS stranieri per volare nello spazio aereo italiano e decollare o atterrare nelle aree preposte. Il successivo articolo 6 incarica le autorità competenti di effettuare la revisione degli spazi aerei che dovesse rendersi necessaria. L'articolo 7 attribuisce una precisa potestà regolamentare sul tema del volo da diporto e sportivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 8 reca norme volte a semplificare le procedure per la realizzazione di aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, quale preconditione per la promozione del volo da diporto e sportivo.

Il capo II del disegno di legge reca una serie di disposizioni sull'avioturismo, nel rispetto del riparto di competenze prescritto dalla Costituzione in materia di turismo. Tra tali disposizioni merita di essere segnalata quella di cui all'articolo 11, comma 3, che consente ai piloti dei velivoli VDS impiegati per i voli turistici di assoggettare i redditi percepiti per tale attività al regime fiscale cosiddetto dei « redditi diversi », tipico dei lavoratori sportivi.

Il capo III al fine di conservare, rinnovare e costruire una cultura condivisa sul tema del volo, prevede l'istituzione della « Giornata nazionale del volo », per il 19 aprile di ogni anno, e del riconoscimento della « Città dell'aria », con il coinvolgimento dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI).

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO

Art. 1.

(Finalità e definizioni)

1. Il presente capo reca norme in materia di aviazione civile, al fine di valorizzare e promuovere il volo da diporto e sportivo, aggiornando la relativa disciplina.

2. Ai fini della presente legge per « volo da diporto e sportivo (VDS) » si intende l'attività di volo effettuata con velivoli per volo da diporto e sportivo, o velivoli per volo da diporto e sportivo avanzato, di seguito denominati, rispettivamente, « velivoli VDS » e « velivoli VDS avanzato », per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici.

3. Ai fini della presente legge per « velivolo VDS » si intende un velivolo appartenente a una delle seguenti categorie:

a) aeroplani, strutture monoposto e biposto, 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 superi i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo (*Maximum Take-Off Mass* - MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi per gli aeroplani non destinati all'impiego sull'acqua e a 650 chilogrammi per gli aeroplani destinati all'impiego sull'acqua;

b) elicotteri, strutture monoposto e biposto, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua e a 650 chilogrammi per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua;

c) alianti, strutture monoposto e biposto, diversi dagli alianti senza equipaggio, e motoalianti, diversi dai motoalianti senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi.

4. Ai fini della presente legge per « velivolo VDS avanzato » si intende un velivolo qualificato come avanzato ai sensi dell'articolo 8 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.

5. Le disposizioni di cui al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, non trovano applicazione per le categorie di aeromobili di cui al presente articolo.

Art. 2.

(Competenza in materia di volo da diporto e sportivo)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia (AeCI) per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso dei velivoli di cui all'articolo 1, comma 3, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria, con le modalità stabilite dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui all'articolo 7, l'AeCI adotta gli atti conseguenti di propria competenza.

3. Le tariffe fissate dall'AeCI per l'espletamento delle funzioni di cui al comma 2 sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 3.

(Norme per la sicurezza del volo)

1. I velivoli VDS sono sottoposti ad autocertificazione triennale relativamente alla corretta manutenzione del motore e della cellula, secondo le modalità definite dal costruttore. In relazione agli obblighi di comunicazione, si applicano, per quanto compatibili, le relative disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.

2. Per i velivoli di VDS avanzato, l'obbligo di cui al comma 1 comprende quanto previsto in merito all'autocertificazione di conformità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.

3. L'obbligo di cui al comma 1 decorre dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Per i velivoli di VDS avanzato già sottoposti all'autocertificazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, l'obbligo decorre dalla scadenza di tale autocertificazione.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con apposito regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 7, individua tempi e modi per lo svolgimento dei corsi di aggiornamento periodici sulla sicurezza del volo.

Art. 4.

(Criteri di valutazione dei titoli di volo e delle abilitazioni)

1. Con apposito decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'AeCI e l'Ente nazionale per l'aviazione ci-

vile (ENAC), individua 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.

Art. 5.

(Uso delle aree di decollo e atterraggio)

1. I velivoli VDS possono effettuare il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, nonché su aree occasionali, 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 comprovate esigenze di sicurezza o di ordine pubblico.

2. I velivoli VDS avanzati possono, altresì, effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sulle piste degli aeroporti in possesso del prescritto certificato rilasciato dall'ENAC, presenti sul territorio nazionale.

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 limitazioni legate 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. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo all'interno degli spazi aerei controllati sono effettuati esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. In prossimità di

aeroporti e di installazioni militari, dette attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in aderenza a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'AeCI.

5. I velivoli VDS provenienti da Paesi appartenenti all'Unione europea sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano e a decollare e atterrare nelle aree di cui al comma 1 se:

a) dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di immatricolazione del velivolo;

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. 6.

(Revisione degli spazi aerei)

1. Entro due anni dalla data entrata in vigore della presente legge, le autorità competenti effettuano, ciascuna per le parti di competenza, la revisione degli spazi aerei e definiscono i criteri di utilizzo degli stessi per adeguarli all'evoluzione tecnologica dei velivoli impiegati per il volo da diporto e sportivo.

Art. 7.

(Disciplina regolamentare)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta i regolamenti attuativi delle disposizioni

contenute nella presente legge disciplinando, in particolare:

a) l'accertamento dell'idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della condotta degli aeromobili VDS;

b) l'attività di addestramento al volo su velivoli VDS privi di motore;

c) l'attività di addestramento al volo su velivoli VDS provvisti di motore;

d) l'attività di addestramento per il conseguimento del titolo di istruttore VDS;

e) l'attività di aggiornamento per la sicurezza del volo;

f) i parametri tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante;

g) i requisiti di equipaggiamento avionico ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;

h) il titolo di volo e le abilitazioni necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti, e la relativa disciplina transitoria;

i) le limitazioni sulla circolazione aerea e di sicurezza;

l) i controlli e le sanzioni in materia di volo da diporto e sportivo;

m) la prevenzione dell'abusivismo nel settore del volo da diporto e sportivo.

Art. 8.

(Semplificazioni procedurali per la realizzazione di aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici)

1. Al fine di incentivare la realizzazione di nuove aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, come definite dall'articolo 1 del decreto 1° febbraio 2006 del Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 106 del 9 maggio 2006, nonché al fine di accrescere la qualità e l'efficienza di quelle esistenti, gli interventi edilizi per la realizzazione di *hangar* per rimesaggio, officine per la manutenzione, punti di rifornimento carburante, moduli abitativi adibiti a servizio di foresteria, bar, ristoranti, punti di ristoro, nonché ogni altra pertinenza o struttura servente delle predette superfici sono soggetti alla segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

2. Nel caso di aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, per gli interventi edilizi di cui al comma 1 non si applicano i limiti planivolumetrici prescritti dalla legislazione vigente, fatti salvi, esclusivamente, eventuali vincoli ambientali e fermo restando il prosieguo delle attività qualora antecedenti all'istituzione del vincolo. La destinazione d'uso dei manufatti realizzati ai sensi del presente comma non è in alcun modo modificabile.

3. Nel caso di ristrutturazione, con o senza demolizione, di edifici parti di aviosuperfici, idrosuperfici o elisuperfici, è sempre consentita la modifica della sagoma, dei prospetti, del sedime e delle caratteristiche planivolumetriche dell'edificio preesistente. L'incremento planivolumetrico è sempre consentito nel limite massimo del 30 per cento della volumetria preesistente, purché sia garantito il rispetto delle norme in materia di sicurezza dell'aviazione e purché ciò non comporti una riduzione dell'area idonea alla partenza e all'approdo dei velivoli. Gli interventi edilizi di cui al presente comma sono soggetti alla segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 22 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto

del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome effettuano una ricognizione delle aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici presenti sul territorio. Entro i successivi sessanta giorni dall'effettuazione della ricognizione di cui al primo periodo, e comunque non oltre centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome aggiornano gli strumenti urbanistici ed edilizi vigenti per renderli compatibili con le disposizioni di cui al presente articolo.

5. Ove sussistano prevalenti ragioni di interesse pubblico, le regioni e le province autonome possono, con riguardo a specifiche superfici individuate ai sensi del comma 4, ridurre il limite massimo di incremento planivolumetrico consentito ai sensi del comma 3.

CAPO II

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AVIOTURISMO

Art. 9.

(Finalità e definizioni)

1. Il presente capo reca norme per il riconoscimento e la promozione dell'avioturismo al fine di sostenere lo sviluppo turistico italiano agevolando il diporto aereo, mediante iniziative atte a proteggere, salvaguardare, consolidare e sviluppare il patrimonio costituito dalla rete dei piccoli aeroporti, delle aviosuperfici, delle idrosuperfici e delle elisuperfici aperte al traffico del diporto aereo e le attività connesse.

2. Le disposizioni di cui al presente capo trovano applicazione nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione e delle norme

adottate dalle regioni e dalle province autonome in materia di turismo.

3. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « avioturismo »: l'attività di volo effettuata con aeromobili da e verso scali avioturistici per il raggiungimento di mete turistiche;

b) « scalo avioturistico »: le strutture, dotate di area idonea al decollo e all'atterraggio, all'approdo aereo, o a servire unicamente o precipuamente l'aviazione da diporto effettuata con aeromobili, VDS e di aviazione generale turistica e loro equipaggi, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

c) « servizi complementari »: servizi di manutenzione e rifornimento dei velivoli, ospitalità e ristoro per gli equipaggi e i passeggeri, nonché ogni altro servizio turistico;

d) « attività avioturistica »: le attività di ricezione e ospitalità dei piloti e dei loro equipaggi esercitate dal gestore dello scalo avioturistico, anche nella forma di associazioni, società di capitali o di persone, attraverso l'utilizzazione dello scalo in rapporto di connessione con il territorio circostante e con le attività turistiche che vi insistono.

Art. 10.

(Scali avioturistici)

1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome effettuano una ricognizione degli scali avioturistici presenti sul territorio regionale o provinciale.

2. Nei centottanta giorni successivi alla ricognizione di cui al comma 1, le regioni e le province autonome definiscono i criteri di individuazione e classificazione degli scali avioturistici rilevati, fermo restando l'obbligo di prevedere cinque categorie, in or-

dine crescente, in ragione delle strutture di cui ciascuno scalo avioturistico dispone, nonché dei servizi da esso offerti o ad esso correlati.

Art. 11.

(Volo turistico)

1. Gli aeroclub, le scuole di volo e le associazioni sportive presenti sul territorio nazionale possono effettuare voli per finalità turistico-ricreative della durata massima di un'ora, con decollo e atterraggio presso lo stesso punto, anche previa corresponsione di un corrispettivo.

2. I velivoli VDS impiegati per i voli turistici di cui al comma 1 devono essere pilotati da soggetti in possesso di attestazione della qualifica di istruttore.

3. Ai redditi derivanti dall'attività di volo turistico, percepiti dai soggetti di cui al comma 2, si applica, su istanza dei medesimi soggetti, il regime di cui al combinato disposto degli articoli 67, comma 1, lettera m), e 69, comma 2, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

Art. 12.

(Promozione dell'avioturismo)

1. Le regioni e le province autonome promuovono l'avioturismo nell'ambito della programmazione turistica adottata periodicamente, attraverso iniziative e stanziamenti a valere sul bilancio regionale o provinciale.

2. Per la promozione dell'avioturismo, le regioni e le province autonome utilizzano, altresì, le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 387, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, allo scopo incrementate di un milione di euro a decorrere dall'anno 2023.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Mi-

nistero per i beni e le attività culturali e per il turismo disciplina, con proprio decreto, i criteri di accesso e le modalità di utilizzo delle risorse di cui al comma 2 da parte delle regioni e delle province autonome. Nell'attribuzione delle risorse di cui al comma 2 alle regioni e alle province autonome è riconosciuta priorità ai progetti finalizzati alla promozione di itinerari avioturistici interregionali, in ordine crescente in ragione del numero di regioni o province autonome coinvolte.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2 del presente articolo, valutati in un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

CAPO III

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PROMOZIONE DEL VOLO

Art. 13.

(Istituzione della « Giornata nazionale del volo » e del riconoscimento « Città dell'aria »)

1. La Repubblica italiana riconosce il giorno 19 aprile quale « Giornata nazionale del volo ».

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, gli istituti scolastici di ogni ordine e grado promuovono, nell'ambito della propria autonomia e competenza, nonché delle risorse disponibili a legislazione vigente, iniziative volte alla sensibilizzazione sul tema del volo.

4. Al fine di conservare, rinnovare e costruire una cultura condivisa sul tema del volo, possono essere altresì organizzati manifestazioni pubbliche, cerimonie e incontri. Le iniziative previste dal presente comma sono organizzate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. È istituito il riconoscimento di « Città dell'aria » per i comuni italiani le cui storia e tradizioni siano legate all'aeronautica.

6. Il riconoscimento di cui al comma 5 è attribuito dall'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI), sulla base di apposito regolamento adottato dalla medesima associazione.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 14.

(Disposizioni finali)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad adeguare le disposizioni del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, a quanto previsto dalla presente legge e dal citato regolamento (UE) 2018/1139.

2. La legge 25 marzo 1985, n. 106, è abrogata.

€ 1,00