



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 ade-

guata 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 riferi-

mento 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 « ghettizzazione » 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* na-

zionale che, attraverso moduli istruzionali 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 acclamate 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 pre-

viste 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 psicofisica 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 anfibo 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

FATTISPECIE	SOSPENSIONE DEL TITOLO
19. Atterraggio o decollo senza autorizzazione (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a dodici mesi
20. Comportamenti non conformi ai regolamenti dell'istruttore o dell'esaminatore nella conduzione dei compiti assegnati	da un mese a diciotto mesi