

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

2° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1983

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disciplina del volo da diporto o sportivo»
(8), d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri
(Procedura abbreviata di cui all'articolo 81
del Regolamento)

«Disciplina del volo da diporto o sportivo»
(319)

**(Discussione congiunta ed approvazione
in un testo unificato)**

PRESIDENTE	Pag. 2, 5, 12 e passim
CARTIA (PRI)	11
DEGOLA (DC)	6
FONTANARI (Misto-SVP)	6
GRASSI BERTAZZI, sottosegretario di Stato per i trasporti	12, 13, 14 e passim
LOTTI Maurizio (PCI)	7, 10, 13 e passim
MASCIADRI (PSI), relatore alla Commissione ..	2, 5, 12 e passim
PACINI (DC)	8, 10, 15
PAGANI Maurizio (PSDI)	5
TOMELLERI (DC)	11, 15

I lavori hanno inizio alle ore 12,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«**Disciplina del volo da diporto o sportivo**» (8), d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri (*Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento*)

«**Disciplina del volo da diporto o sportivo**» (319)

(Discussione congiunta ed approvazione in un testo unificato)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disciplina del volo da diporto o sportivo», d'iniziativa del senatore Pacini e di altri senatori, secondo la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Sullo stesso argomento è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Disciplina del volo da diporto o sportivo».

Data l'identità della materia, propongo che i due disegni di legge siano discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Prego il senatore Masciadri di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, signori senatori, il disegno di legge d'iniziativa governativa su cui mi accingo a svolgere la relazione, si aggiunge ad un altro disegno di legge d'iniziativa parlamentare – primo firmatario il senatore Pacini – che già avemmo modo di considerare ed approvare nella scorsa legislatura, che la Camera non fece in tempo ad esaminare per il ben noto scioglimento anticipato del Parlamento e che in questa legislatura il senatore Pacini ed altri senatori hanno ripresentato.

I signori senatori ricorderanno che il 16 novembre del corrente anno avevamo già tentato di discutere l'argomento, ove per tentativo s'intenda il fatto che il Governo, nella persona del sottosegretario per i trasporti Santonastaso, si era presentato all'inizio della seduta affermando che era opportuno rinviare la discussione del disegno di legge presentato dal senatore Pacini e da altri senatori per la semplicissima ragione che pochi giorni prima il Governo aveva discusso in sede di Consiglio dei Ministri analoga materia ed intendeva presentare un suo disegno di legge.

Stamane, infatti, atteso il fatto che la materia è la stessa, salvo leggerissime modificazioni rispetto al disegno di legge presentato dal senatore Pacini e da altri senatori, discutiamo il disegno di legge d'iniziativa governativa. Esso prende in considerazione i deltaplani, come prima si soleva chiamarli, che oggi più precisamente vengono compresi nella categoria del volo da diporto o sportivo, con dizione, a mio modesto avviso, assai più precisa, in quanto il termine deltaplano mi sembra piuttosto restrittivo.

La materia è in estrema evoluzione in quanto in moltissime nazioni ed anche da noi si sta provvedendo a modificazioni sensibili, dato che questi aerei da diporto o sportivi non sono prodotti da un'industria o da una serie di industrie ma da imprese a carattere artigianale. Gli esperti del settore studiano dei particolari sistemi per librarsi nel vuoto senza motore o con motore.

Si tratta, in buona sostanza, di strumenti che hanno una struttura metallica e che chiameremo macchine azionate dall'uomo che si librano nel vuoto con l'aiuto di un motore - che al momento attuale può avere una potenza di soli cinque cavalli vapore - o senza l'aiuto di questo, grazie ad una rincorsa di 20-25 metri. Vi sono alcuni esempi, ormai a tutti noti, di persone che si sono librate nel vuoto addirittura dal Monte Bianco ed hanno volato - in un modo che prima poteva apparire strano ma ora non più - anche per un'ora, calando poi a terra.

Certamente alcuni senatori potranno fare osservazioni - a me per la verità sono state fatte - circa i limiti di un apparecchio a struttura metallica di questo tipo, che si muove soltanto grazie al movimento del corpo di colui che lo guida, mentre il motore, utilizzato nella fase d'avvio, si spegne non appena l'apparecchio prende quota.

Altri hanno evidenziato come in altre nazioni ormai da quattro o cinque anni - in ultima analisi siamo gli ultimi - siano state fatte esperienze di apparecchi utilizzanti il motore anche durante il volo e si chiedevano se non fosse il caso di estendere il principio dell'uso del motore non solo per il lancio ma anche, appunto, durante il volo. Tant'è che addirittura si è coniato il termine di «leonardini» per queste macchine che possiamo definire volanti, mentre altri le chiamano ULM, cioè macchine che utilizzano non solo per il lancio ma anche durante il volo un motore della potenza di 30-35 cavalli vapore, ben più potente di quello da 5 cavalli vapore montato su apparecchi che lo utilizzano per il solo lancio.

Quest'ultima questione non è stata affrontata, o meglio non è stata risolta, nel disegno di legge al nostro esame, perchè ci si è limitati nell'allegato a far riferimento in maniera chiara ed inequivocabile al peso degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, che può essere di 30 chilogrammi se non c'è motore e di 40 chilogrammi se l'apparecchio è provvisto di motore ausiliario, di potenza non superiore a 5 cavalli vapore.

Va detto, comunque, che l'articolo 1 prevede la possibilità di tener conto delle modificazioni che possono intervenire, atteso il fatto, da me già ricordato, che questa è una materia in continua evoluzione. L'ultimo comma dell'articolo 1 - lo dico per rassicurare non tanto la mia coscienza e preparazione in materia ma per tranquillizzare quei senatori che già mi hanno rivolto delle giuste obiezioni - è formulato in modo da comprendere in questa materia anche gli apparecchi che godano durante il volo dell'ausilio di un motore.

Esso così recita: «Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo». Come ho già detto, ciò dà la possibilità di

modificare l'allegato, che leggo per maggior conoscenza dei senatori commissari:

«Caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

Struttura monoposto» – mentre qui per i «leonardini» bisognerebbe prevedere anche il biposto – «di peso proprio non superiore a chilogrammi 30, ovvero a chilogrammi 40 se provvista di motore ausiliario di potenza comunque non superiore a 5 Hp».

L'articolo 1 è redatto in maniera abbastanza chiara ed evidenza che il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, può modificare l'allegato di cui ho appena dato lettura. Per cui, ove vi siano motivi di sicurezza o motivi di altra natura che il Ministro, su nostro suggerimento o senza, sia in grado di rilevare, possono essere apportate modifiche sostanziali alla normativa che stiamo per approvare.

In ogni caso la previsione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 comprende anche macchine – cui facevamo riferimento prima – che siano dotate di motore che abbia una certa potenza.

La questione della sicurezza credo sia fondamentale. Questa materia non è mai stata regolamentata; partiamo dall'anno zero. A tutt'oggi i questori, i carabinieri, gli stessi direttori di aeroporti, l'autorità giudiziaria potrebbero intervenire per impedire l'attività dei deltaplani e di altri tipi di apparecchi, come è già avvenuto in qualche caso, non essendovi un'adeguata regolamentazione circa le condizioni di sicurezza. Appare quindi necessario introdurre in materia una regolamentazione precisa, perchè oggi si opera *extra legem*.

Nel provvedimento al nostro esame c'è appunto l'abbozzo di una simile normativa; al Ministro dei trasporti il compito di elaborare poi una legge-quadro che stabilisca innanzi tutto norme riguardanti l'idoneità psico-fisica di chi opera con questi apparecchi; in secondo luogo preveda un'attività preparatoria e fissi infine norme di sicurezza per la circolazione, introducendo l'obbligo dell'assicurazione per danno a terzi.

Per quanto riguarda le modalità dell'attività preparatoria, le tariffe fissate dall'Aereo Club sono soggette all'approvazione del Ministro dei trasporti perchè non superino determinati limiti.

Particolare attenzione merita l'ultimo comma dell'articolo 1 in cui, tenendo conto dell'evoluzione continua di questa materia, si è stati attenti ad evitare disposizioni eccessivamente minuziose, per non dover poi apportare continue modifiche, mentre la legge-quadro deve offrire al Ministro la possibilità degli opportuni aggiornamenti per far fronte alle esigenze che si prospettano con il passare del tempo.

L'articolo 4 riguarda l'applicazione delle sanzioni amministrative. La 12^a Commissione, in un parere inviatoci, rileva che le penalità fissate dall'articolo 4 appaiono inadeguate. Le sanzioni previste sono invece a mio avviso abbastanza cospicue. Per l'inosservanza in materia di accertamento dell'idoneità psico-fisica e dell'attività preparatoria è previsto il pagamento di una somma da lire 50 mila a lire 500 mila; per l'inosservanza di disposizioni in materia di circolazione il pagamento di una somma da lire 500 mila a lire 2 milioni ed infine per l'inosservanza delle disposizioni in materia di assicurazione per danni a terzi si prevede il pagamento di una somma da lire 200 mila a lire 300 mila. Mi sembra quindi che non si possa condividere il parere della 12^a Commissione.

Il parere della 2^a Commissione, con cui ci viene rivolto l'invito ad una attenta riflessione sulla legge n. 689 del 1981, suggerisce di sostituire la dizione dell'articolo 4: «è soggetto al pagamento di una somma di denaro da lire...» con «si applica la sanzione amministrativa di una somma da lire... a lire...». Si tratta di una correzione puramente formale con la quale si può essere d'accordo.

Il parere della 7^a Commissione fa riferimento all'accertamento dell'idoneità psico-fisica e alla certificazione dello svolgimento dell'attività preparatoria, ritenendo non opportuno che quest'ultima sia di pari grado e livello a quella prevista per i brevetti aeronautici. Riguardo a questo parere, posso solo osservare che sarà il Ministro a stabilire, con proprio regolamento, norme in materia.

Nella scorsa legislatura era stata convocata la direzione generale dell'Aviazione civile, che aveva affermato di non essere direttamente interessata alla materia perchè i veicoli di cui si tratta nel provvedimento al nostro esame non sono a motore. Tale direzione, per ragioni che ha ritenuto opportune e non avendo avuto censure da parte del Ministero dei trasporti, ha continuato a disinteressarsi della materia.

Non esiste, purtroppo, attenzione nemmeno da parte del RAI su questa materia ed è inutile invocarla perchè si afferma che mancano le strumentazioni necessarie perchè si possa interessare, visto che vi sono 20-30 diversi tipi di deltaplani. Se si realizzasse un ampliamento delle caratteristiche riportate nell'allegato al disegno di legge al nostro esame per cui anche il motore divenisse materia della quale si debba interessare il Ministro in sede di emanazione di una indispensabile regolamentazione, credo che sarebbe dovere e compito del Ministro stesso sentire previamente il parere del RAI.

Occorrerebbe sapere, in buona sostanza, se l'attuale situazione è accettabile, visto che vi è la tutela dell'estensione dell'ultimo comma dell'articolo 1 che garantisce costruttori e artigiani della eventuali possibilità di motorizzare i deltaplani, oppure se occorrono ulteriori garanzie.

In questa materia ci troviamo nell'anno zero, anche se si pensa che entro sei mesi si potrà arrivare ad una regolamentazione dettagliata.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PAGANI Maurizio. Volevo chiedere un semplice chiarimento al relatore. Quanti soggetti coinvolge al momento questa attività? Quanti deltaplani vi sono in circolazione?

Il fenomeno, infatti, è suggestivo, l'abbiamo visto in televisione, vi sono state polemiche per la mancanza di una regolamentazione; però mi sembra pur sempre un fenomeno estremamente limitato. Non credo che ciascuno di voi abbia visto deltaplanisti lanciarsi dalle montagne.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Il senatore Pacini può precisare le cifre molto più di quanto possa fare io. Sulla base di quanto lo stesso senatore Pacini mi diceva e sulla base delle informazioni raccolte presso l'Aviazione civile posso dirle che vi sono attualmente alcune migliaia di deltaplani anche se non vi è ancora una categoria.

PAGANI Maurizio. Mi preoccupava il concetto espresso dal relatore in base al quale la legge si rende necessaria perchè non vi è regolamentazione, il che significherebbe convalidare il principio che in Italia è permesso ciò che non è proibito e regolamentato.

Abbiamo una bardatura di leggi che abbraccia innumerevoli argomenti ed ora andiamo a legiferare anche su un'attività sportiva semplice e banale, non pericolosa se non per chi la pratica, per la quale, invece, dovrebbe esservi libero arbitrio. Tale disciplina sportiva è pericolosa per i terzi come può esserlo qualunque azione umana; malgrado ciò andiamo a mettere in piedi tutta una bardatura di esami psico-fisici, di corsi preparatori e di patenti dando ulteriore lavoro alla burocrazia. Dovremmo, allora, chiedere la patente anche per lo sci o per altre attività sportive.

La mia, comunque, è una semplice osservazione che non vuole compromettere il buon esito del disegno di legge al nostro esame.

FONTANARI. Il relatore ha messo in evidenza la possibilità della porta aperta per un'ulteriore evoluzione del settore. Prima mi è capitato di avere sott'occhio alcuni *depliant* di aziende che stanno già producendo macchine di questo genere, un po' più avanzate come tecniche e prestazioni di quelle previste nell'allegato al disegno di legge.

In particolare si tratta di macchine che possono essere biposto, mentre sul suddetto allegato son previsti soltanto apparecchi monoposto. Credo che già nel licenziare il disegno di legge al nostro esame si possa prevedere la possibilità di apparecchi biposto, possibilità che trova già attuazione nella produzione industriale di questo settore.

Credo sia opportuno, quindi, modificare l'allegato con questa apertura - ripeto - alla possibilità di prevedere non soltanto apparecchi monoposto ma anche biposto.

DEGOLA. Avrei bisogno anch'io di un chiarimento. Innanzi tutto premetto che in ordine generale sono favorevole all'emanazione di un provvedimento di questo tipo perchè mi pare che sotto certi aspetti esso rappresenti per coloro che praticano questo sport una semplificazione; senza di esso, infatti, probabilmente questi mezzi rientrerebbero nella qualifica di aeromobili con una necessità di normativa molto più rigida e vincolante rispetto a quella attualmente al nostro esame.

Mi pare, tuttavia, che si tenda a dare una certa normativa riguardante solo gli apparecchi comunemente chiamati deltaplani, mentre si tende ad escludere gli alianti, che rimarrebbero nella categoria degli aeromobili con tutta la normativa che ad essa compete.

Il chiarimento che chiedo è quello di sapere da dove si evince in questo disegno di legge che gli alianti sono esclusi e che sono, quindi, compresi soltanto i deltaplani. A meno che nella volontà dei presentatori, del relatore e quindi del legislatore non vi sia l'intendimento di comprendere anche gli alianti nella normativa al nostro esame, perchè in questo caso credo che varrebbe la pena di fare un approfondimento dato che io, ad esempio, non sarei a ciò favorevole.

Per il resto non avrei particolari osservazioni da fare. Per quanto mi riguarda - lo dico a titolo personale e sono disponibile a modificare il

mio pensiero - sarei contrario all'estensione di una normativa, che tende a semplificare e a facilitare la pratica di uno sport di questo genere, ad apparecchi che non siano monoposto. Siccome ritengo che comunque si tratti di uno sport estremamente pericoloso, il fatto che possa essere coinvolta più di una persona nella decisione di praticarlo potrebbe determinare situazioni che non credo siano opportune. Anche se vi sono delle fabbriche che tendono a costruire apparecchi biposto, occorre non sottovalutare il fatto che si possono creare delle situazioni che, almeno in questa fase, non credo siano accettabili da parte del legislatore.

Sarà molto facile, in presenza di apparecchi biposto, che la persona pratica di questo sport convinca l'amico inesperto a salire con lei. L'esistenza di uno sport abbastanza pericoloso che coinvolge solamente la vita e la persona di chi lo pratica credo che costituisca una situazione ben diversa da quella in cui possono essere coinvolte le vite di altre persone.

Detto ciò, in linea di massima mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

LOTTI Maurizio. Avrei preferito che il signor Sottosegretario avesse espresso più compiutamente la sua opinione in ordine alle precisazioni che più volte il senatore Masciadri molto opportunamente ha fatto riguardo alla possibilità che il Ministro dei trasporti con proprio decreto riveda le caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, così come sono indicati dall'allegato al disegno di legge al nostro esame.

Questo mi pare sia un aspetto importante e sarebbe utile conoscere il parere del Ministro che forse, in modo più autorevole di tanti altri, potrebbe dirci se il limite previsto dall'attuale allegato dei cinque cavalli vapore sia un limite ritenuto adeguato oppure inadeguato in difetto o in eccesso.

Come è stato detto poc'anzi, vi è un'altra attività sportiva connessa a quella del volo con i cosiddetti «deltaplani», ed è quella che viene esercitata con un apparecchio chiamato ULM, aereo ultraleggero motorizzato che ha già una certa diffusione in Italia. Esso è dotato, come ho detto, di un motore che può arrivare fino a trentacinque, quaranta cavalli; può essere monoposto o biposto, ma, per lo più, è monoposto ed ha la possibilità di volare ad altezze discrete, anche se a bassa velocità. Tale aereo è piuttosto diffuso per uso sportivo, ma a volte è usato pure per attività professionali, come ad esempio per scattare fotografie, per giungere in zone particolari in modo più rapido di quanto non si possa fare attraverso una normale strada o per svolgere determinati lavori agricoli. Negli Stati Uniti questo tipo di aereo è certamente molto più usato di quanto non lo possa essere nel nostro paese per le sue caratteristiche ambientali profondamente diverse.

In Francia, dove questo fenomeno è piuttosto diffuso, si è adottata una disciplina molto snella che individua le caratteristiche degli apparecchi per poterli omologare, disciplina cioè l'identificazione dell'apparecchio che, a mio avviso, è importante.

Ora, io ritengo che un discorso analogo possa essere fatto per i deltaplani; cioè si dovrebbe tendere a sapere chi è che vola attraverso

l'identificazione dello strumento. Dovrebbe trattarsi di una disciplina molto snella che non appesantisse l'uso di questi mezzi, di cui dobbiamo obiettivamente constatare la diffusione in Italia; vi sono, infatti, industrie ad essi collegati e sono oltre 1.500 gli appassionati che li usano.

Sono convinto della necessità di dare un minimo di regolamentazione in questo settore, ma ritengo anche che non produrrebbe effetti concreti l'appesantire in modo eccessivo l'uso dei deltaplani e degli ULM.

Pertanto, nel preannunciare il mio voto di sostanziale adesione ai disegni di legge, chiedo al rappresentante del Governo quali sono gli orientamenti del Ministro, perchè mi pare particolarmente importante comprendere quale uso egli intenda fare della facoltà prevista dal presente provvedimento di definire con proprio decreto le caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, fermo restando il fatto che se già adesso il Ministero avesse maturato il convincimento che anche gli ULM possono rientrare in quel tipo di mezzi che non sono da considerare aeromobili, e quindi da non far ricadere nella normativa molto più cogente e restrittiva propria degli aeromobili, la discussione si potrebbe svolgere in modo anche più appropriato e con maggiori cognizioni e conoscenza.

PACINI. Desidero innanzi tutto ringraziare il senatore Masciadri per l'accurata relazione svolta sul disegno di legge n. 319 di iniziativa governativa, che si aggiunge al disegno di legge n. 8 d'iniziativa parlamentare.

Non a caso ho usato la parola «accurata» per la sua relazione, ma perchè ha affrontato approfonditamente tutta una serie di problemi connessi a questo sport, ai quali, poi, si sono aggiunti gli altri problemi sollevati dai colleghi che prima di me sono intervenuti nella discussione.

Non intendo, naturalmente, ripetere cose che sono state già dette; desidero solo contribuire a dare chiarezza a questa iniziativa legislativa, tenendo conto delle osservazioni che sono state fatte, ma premettendo – come ha già precisato il senatore Masciadri – che io seguo questa attività perchè me ne sono occupato nella precedente legislatura ed anche perchè mi interessa come sportivo appassionato alle vicende del volo.

Siamo in presenza di due disegni di legge – concordo in questo con le osservazioni testè fatte dal senatore Lotti – che tendono a dare alcune indicazioni in ordine alla regolamentazione di un tipo di attività sportiva che sino a questo momento non ne ha alcuna. Essi indicano al Ministero dei trasporti alcuni elementi essenziali per garantire la sicurezza e la possibilità di sviluppo di questa attività sportiva.

Il senatore Masciadri ha parlato di legge-quadro, ed io credo che di questo si debba parlare, così come ritengo che debba spettare al Governo, al Ministero dei trasporti dettare tale normativa per dare attuazione a questo provvedimento e per regolamentare tutte le iniziative di carattere sportivo esistenti in questo settore, che è in evoluzione.

In proposito desidero precisare che i presenti disegni di legge riguardano esclusivamente il settore dei deltaplani (per tale motivo

sono stati intitolati «Disciplina del volo da diporto o sportivo») perchè la situazione degli alianti è completamente diversa. Questi ultimi, infatti, non si muovono se non vi è un aereo che li solleva e volano ad altezze notevolmente diverse, con una possibilità di movimento assai più ampia di quella dei deltaplani.

In sostanza, il deltaplano è una struttura che si muove utilizzando l'onda del vento ed è mosso dall'uomo, mentre l'aliante è guidato da una *cloche* e si muove in volo solo perchè viene sollevato a certe altezze da un aereo.

Si tratta, quindi, di due tipi di attività sportive fondamentalmente diverse, che hanno, tra l'altro, anche modi diversi di esplicarsi: il deltaplano può volare solo se uno si porta a mille, duemila, tremila metri e si lancia utilizzando le correnti; l'aliante invece – come ho già detto – ha bisogno di un aereo per potersi muovere. Per quest'ultimo, inoltre, data la particolare delicatezza della sua guida, è richiesta anche una scuola di guida; cosa che non è richiesta per il deltaplano.

Come si può rilevare, perciò, si tratta di due attività sostanzialmente diverse, di cui una è già regolamentata, mentre l'altra è ancora da disciplinare, ed è quello che vorremmo fare con i presenti disegni di legge.

Occorre tenere presente che se la dizione «volo sportivo» adottata in questi provvedimenti potrebbe in qualche misura far apparire l'aliante interessato a tale normativa, non v'è alcun dubbio che la lettura dell'allegato ai disegni di legge è sufficiente agli esperti per rendersi conto che l'aliante non rientra in alcun modo in questa disciplina, anche perchè esso è regolamentato da altre norme; l'allegato, infatti, fa specifico riferimento al tipo di struttura, al peso, al tipo di motore che viene richiesto.

Per quanto riguarda i «leonardini» concordo con il senatore Masciadri nel dire che l'articolo 1 del disegno di legge, all'ultimo comma, prevede per il Ministro dei trasporti una sufficiente autonomia al fine di valutare la possibilità di reinserire anche questi mezzi tra le attività del volo da diporto o sportivo e credo, del resto, che sia opportuno lasciare le cose come stanno senza addentrarsi nel merito tecnico del problema. I deltaplani ed i «leonardini», infatti, sono stati per un certo periodo di tempo esclusi dall'attività sportiva a seguito di interventi del Ministero dell'interno e di Civilavia che avevano posto un veto; questa possibilità è stata poi nuovamente prevista per i deltaplani ma non per i «leonardini». Perchè?

Il «leonardino» è un apparecchio sul quale bisognerebbe fare un discorso abbastanza lungo: si tratta infatti di una struttura aerea che si può muovere a motore (nelle norme in esame non è previsto nè il peso, nè i cavalli a vapore che potrebbero essere eventualmente utilizzati per farlo funzionare) con una notevole agilità come, probabilmente, avrete notato tante volte anche voi vedendo volare questi piccoli aerei con le strisce pubblicitarie attaccate alla coda. Un «leonardino» però si può muovere in aree protette da certe misure di sicurezza perchè, per esempio, se cade su una spiaggia può costituire un notevole pericolo per i cittadini.

Preciso ancora che si tratta comunque di un tipo di apparecchio (anche se questo termine non è proprio) che non dà sufficienti garanzie

e che ha bisogno di ulteriori sperimentazioni prima di essere immesso nel circuito commerciale; è dunque bene che il Ministero dei trasporti utilizzi l'ultimo comma dell'articolo 1 del disegno di legge per consentire, eventualmente, la riutilizzazione dei «leonardini» dopo aver fatto tutte le necessarie sperimentazioni ed avendo acquisito tutti gli elementi di carattere tecnico che possono essere inseriti nel regolamento di attuazione e che sono necessari per garantire la sicurezza del volo sia nei confronti dei diretti interessati che degli altri.

Qual è dunque, onorevole Sottosegretario, la diversità tra lo sci ed il deltaplano? Sciando si poggiano i piedi per terra sulle piste mentre un deltaplano vola nell'aria occupando uno spazio aereo che deve essere garantito per la sicurezza del volo del deltaplano stesso e di tutti gli altri apparecchi; un «leonardino» poi, che si può muovere con maggior libertà di un deltaplano, incide ancora di più sul discorso della sicurezza dello spazio aereo.

Pertanto, ripeto, mentre il deltaplano si muove in uno spazio aereo molto più limitato, per cui le garanzie di sicurezza sono minori, un «leonardino» necessita di garanzie maggiori che è bene siano valutate da parte degli organi tecnici del Ministero dei trasporti e trasferite poi nella regolamentazione.

Un «leonardino» che gira, ad esempio, su una spiaggia della Versilia incide certamente, a secondo dell'altezza cui vola, sul sistema di sicurezza dell'aeroporto di Pisa soprattutto nella fase di avvicinamento, e la stessa cosa si può dire per tutti gli altri aeroporti.

Sul discorso dei «leonardini» si innesta poi un altro problema sollevato dal senatore Fontanari nel senso che, forse, siamo abituati a pensare ai «leonardini» con il motore mentre questo strumento è già in parte superato; non vorrei dunque che si confondesse il «leonardino» con altri apparecchi a motore, gli ultraleggeri di cui abbiamo parlato prima che, attualmente, esistono sul mercato italiano e che è possibile fare da sè. Si acquistano infatti delle scatole di struttura che vengono montate - nel giro di un anno, un anno e mezzo - dall'amatore che poi è il pilota; si tratta di un'attività presente in Europa, soprattutto in Francia e Germania, ma molto diffusa negli Stati Uniti d'America dove esistono aree più vaste in cui gli appassionati possono dedicarsi a questo sport. In Italia, comunque, gli amatori sono già 1.500.

Tuttavia, un conto sono il deltaplano ed il «leonardino» ed altra cosa è questo tipo di struttura nuova di aereo da mettere in circuito come monoposto e biposto ma che, comunque, è un apparecchio più consistente, che richiede una attenzione maggiore e che ha bisogno di capacità particolari per essere costruito, montato e guidato.

Si tratta di due cose ben diverse, ma credo che siamo ormai giunti alla determinazione di fare norme di carattere generale per regolamentare questa attività lasciata fin ora molto libera in quanto sempre considerata uno sport in fase di espansione che richiedeva perciò una certa elasticità e duttilità di norme.

LOTTI Maurizio. Oggi, di fatto, è un aereo fuorilegge.

PACINI. È fuorilegge perchè non è stato considerato da nessuna normativa, ma so per certo che gli organi del Ministero dei trasporti che

seguono responsabilmente il settore del volo stanno predisponendo norme idonee a garantire la possibilità di utilizzazione di questi apparecchi; tra l'altro, ma il discorso andrà ripreso in altra sede e momento, credo che essendo l'attività di questi apparecchi ultraleggeri diversa da quella del deltaplano basteranno probabilmente poche norme amministrative del Ministero dei trasporti per consentire l'avvio di questo tipo di attività sportiva.

Non voglio ora insistere su un argomento che non conosco ancora a fondo. Mi limito a restare, per quello che mi riguarda, nell'ambito di questo disegno di legge che riguarda i deltaplani e, a mio avviso, consente di regolamentare un settore nel quale oggi si cimentano migliaia di appassionati che noi dobbiamo tutelare con una regolamentazione efficace; proprio di questi giorni, infatti, è la notizia di incidenti di volo che hanno coinvolto anche un appassionato sportivo noto negli ambienti del Senato.

Una regolamentazione della materia è dunque necessaria per assicurare anche a questo settore sportivo il massimo della sicurezza sia per chi è appassionato che per gli altri cittadini.

Ringrazio il senatore Masciadri per la sua relazione così accurata e tutti i colleghi che hanno contribuito, con interventi significativi, al buon andamento della discussione che, in questo momento, riguarda il settore limitato dei deltaplani ma che, certamente, si amplierà in futuro con grande interesse per un gran numero di amatori.

TOMELLERI. Ritengo anche io che ci dobbiamo occupare per il momento soltanto dei deltaplani; tutto il resto appartiene all'ingegneria aeronautica e non riguarda più questa specialità di volo.

L'unico dubbio che resta è questo: è vero che è in aumento il numero degli appassionati che si avvicinano al deltaplano, ma era proprio necessario promulgare una legge per regolarne l'uso?

Valeva la pena di elaborare un provvedimento legislativo che regolamentasse la materia, limitando gli interventi in alcune zone d'Italia. È inutile a mio avviso approntare un disegno di legge che riguardi le zone pianeggianti; molto più utile è regolamentare questa attività in determinate zone quali la Toscana, il Piemonte e il Trentino. Se si considerano tutti gli elementi di pericolosità, ci si accorge che c'è ancora molta indeterminazione. Un deltaplano, ad esempio, può essere trasportato da un temporale, indipendentemente dalla volontà del pilota, in una zona considerata pericolosa, ed esistono altri casi simili assai difficilmente regolamentabile. Anche i tralicci delle alte tensioni e e teleferiche possono causare incidenti. Sarebbe stato più facile predisporre un disegno di legge-quadro, in modo che ogni Regione poi regolamentasse l'attività in modo consono al suo territorio. Rischieremmo in caso contrario di mettere un capestro all'esercizio di un'attività sportiva che attende ancora una sua definizione in campo legislativo.

Fatte queste considerazioni, dichiaro il mio voto favorevole al disegno di legge.

CARTIA. Sono dell'opinione che il Ministro dei trasporti dovrebbe adottare per questo tipo di attività un regolamento simile a quello che

esiste per i natanti. La regolamentazione dovrebbe definire inoltre le zone in cui l'attività del volo da diporto può essere esercitata.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Ringrazio tutti i senatori intervenuti alla discussione. Ho affermato poc'anzi che la materia al nostro esame è in continua evoluzione, prova evidente è che il dibattito di questa mattina è stato molto più ricco di spunti e più interessante di quello che due anni fa si svolse sull'attività del volo da diporto.

Il senatore Pagani si è pronunciato circa l'opportunità di elaborare per la materia una legge-quadro simile a quella per i natanti. Sappiamo che il possesso dei requisiti di idoneità psico-fisica, l'attività preparatoria e l'assicurazione per danno a terzi sono necessari anche per la guida di un'automobile che è senz'altro meno pericolosa di questi apparecchi. Inoltre se non regolamentassimo la materia, almeno per la parte di nostra competenza, il cittadino italiano che volesse esercitare questa attività da diporto potrebbe esserne impedito dalla forza pubblica o dalla magistratura, come è spesso avvenuto. Ciò costituisce evidentemente una limitazione della libertà dei cittadini, per cui appare preferibile regolamentare la materia.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Fontanari, ribadisco che l'articolo 1, all'ultimo comma, consente al Ministro di determinare alcune modifiche. Ad esempio il Ministro, ove lo ritenesse opportuno, potrebbe modificare l'allegato e sostituire «monoposto» con «biposto».

Ho già illustrato i punti fondamentali della legge. Occorre comunque – lo ribadisco ancora una volta – cominciare quanto meno a regolamentare la materia, attribuendo al Ministro dei trasporti facoltà di decidere in merito entro sei mesi, perchè è ormai tempo di andare a disciplinare questa attività sportiva che si pratica da anni.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prendo la parola molto brevemente anzitutto per ringraziare più volte il senatore Masciadri e dico più volte perchè ricordo che nella seduta del 23 marzo 1983, quando la Commissione in sede legislativa approvò questo provvedimento, vi fu una puntuale e precisa relazione del senatore Masciadri da lui stamani ripetuta. Lo ringrazio, inoltre, per la replica che ci ha voluto offrire con la quale credo abbia risposto a quasi tutti gli interventi.

Tuttavia, mi permetto di sottolineare un aspetto che già i senatori Masciadri e Pacini hanno toccato, cioè quello dell'esigenza di sicurezza nella navigazione aerea legata alla interdipendenza o alla interferenza che questi apparecchi possono avere con i voli aerei sia di linea che di turismo. Con ciò volevo sottolineare quanto affermato dal senatore Pagani che tale disciplina sportiva poteva anche sottrarsi ad un vera e propria regolamentazione.

Il Ministero dei trasporti e la direzione di Civilavia, invece, hanno rilevato che la sicurezza nella navigazione aerea costituisce uno dei motivi più impellenti e pressanti per la regolamentazione di questo sport.

Per quanto riguarda altre questioni mi pare che siano state ben evidenziate ed abbiano ricevuto risposte molto esaurienti in sede di replica da parte del senatore Masciadri. Riguardo all'intervento del senatore Lotti, però, credo che si debba fornire una risposta; credo che nell'allegato, per quanto concerne il peso sia con motore che senza, sia indicato un limite che oggi il Ministro dei trasporti ritiene adeguato. Ciò non significa che l'evoluzione dello sport stesso, la meccanica, la tecnica delle strutture non possano cambiare in questi sei mesi che abbiamo davanti, entro i quali il Ministero dei trasporti dovrà offrire il regolamento.

Sono convinto, però, che è stato ben delineato anche dai tecnici di Civilavia il limite che oggi troviamo nell'allegato. Non posso dire altro, perchè non abbiamo approfondito il tema, per quanto riguarda i limiti sia dei 30 chilogrammi, sia dei 40 chilogrammi, sia dei 5 cavalli vapore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Se non si fanno osservazioni, verrà preso a base il testo del disegno di legge n. 8.

Do lettura dell'articolo 1.

Art. 1.

Agli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, semprechè compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non si applica la nozione di aeromobile di cui all'articolo 743 del codice della navigazione.

Gli apparecchi di cui al comma precedente, eccedenti i limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, sono soggetti alle disposizioni vigenti in materia di aeromobili.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Al fine di dissipare eventuali dubbi, a questo articolo il Governo intende presentare un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

«Gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, semprechè compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non sono considerati aeromobili ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione».

LOTTI Maurizio. In questo caso occorre considerare con molta chiarezza tutti gli altri aeromobili; tutti possono essere utilizzati se ricadono nell'articolo 743 del codice della navigazione.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti l'emendamento del Governo tendente a sostituire l'intero primo comma dell'articolo 1, di cui ho già dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 2.

Art. 2.

Con apposito regolamento, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, viene disposto in ordine all'accertamento dell'idoneità psico-fisica necessaria per svolgere attività di volo da diporto o sportivo mediante gli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma; all'attività preparatoria per l'uso degli stessi apparecchi; alle norme di circolazione e di sicurezza; all'obbligo dell'assicurazione per danni a terzi.

Il regolamento di cui al comma precedente è emanato con decreto del Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri della difesa e dell'interno per quanto attiene alle norme di circolazione.

Con provvedimenti del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero della difesa possono essere imposte particolari restrizioni di natura temporanea all'attività di volo da diporto o sportivo mediante gli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, in relazione alle esigenze di sicurezza della navigazione aerea, sia civile che militare.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 3.

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti si avvale dell'Aero club d'Italia per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso degli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria, con le modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 2 della presente legge.

Le tariffe fissate dall'Aero club d'Italia per l'espletamento delle funzioni di cui al comma precedente sono soggette all'approvazione del Ministero dei trasporti.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei sottoporre all'attenzione dei singoli commissari una modifica che è un vero e proprio emendamento, una riformulazione che aiuta a chiarire.

Il secondo comma dell'articolo 3 stabilisce che le tariffe fissate dall'Aero club d'Italia per l'espletamento delle funzioni di cui al comma

precedente sono soggette all'approvazione del Ministero dei trasporti. L'emendamento del Governo, invece, desidera proporre di aggiungere alla fine del secondo comma le parole: «e del Ministero del tesoro».

Vi è stata una specifica richiesta da parte del Governo in materia.

PACINI. Sarebbe interessante capire il perchè.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Tale richiesta del Ministero del tesoro è condivisa dal Ministero dei trasporti.

TOMELLERI. Non è detto che la debba condividere anche il Parlamento.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Del resto, signor Presidente, il Governo raccomanda oggi l'approvazione del disegno di legge al nostro esame se non altro per dare un contributo ad una regolamentazione che oggi manca. Condividendo tutte le carenze che in parte possono esservi in questa legge, va detto però che essa è una legge-quadro e costituisce un contributo per fissare una regolamentazione che manca del tutto nel nostro paese.

TOMELLERI. Sono contrario all'impostazione di questo emendamento; si tratta di una disciplina sportiva, manteniamola tale.

LOTTI Maurizio. Esprimo parere contrario.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del Governo tendente ad aggiungere alla fine dell'ultimo comma le parole: «e del Ministero del tesoro».

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 4.

Art. 4.

Chiunque non osservi le disposizioni della presente legge o del regolamento di cui all'articolo 2 in materia di accertamento della idoneità psico-fisica e dell'attività preparatoria per l'uso degli apparecchi di cui all'articolo 1, primo comma, è soggetto al pagamento di una somma di denaro da lire 50.000 a lire 500.000.

Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di circolazione aerea è dovuto il pagamento di una somma di denaro da lire 500.000 a lire 2 milioni.

Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di assicurazione per danni a terzi è dovuto il pagamento di una somma di denaro da lire 200.000 a lire 800.000.

Per la irrogazione delle sanzioni di cui ai precedenti commi, si applicano le disposizioni contenute nella legge 24 novembre 1981, n. 689. L'ufficio periferico del Ministero dei trasporti di cui all'articolo 17 della predetta legge è la direzione di circoscrizione aeroportuale.

Per quanto riguarda tale articolo, intendo presentare alcuni emendamenti in modo da recepire le modifiche prospettate nel suo parere dalla Commissione giustizia.

Il primo emendamento tende a sostituire al primo comma le parole: «chiunque non osservi le» con le altre: «per l'inosservanza delle».

Un altro emendamento, sempre al primo comma, tende a sostituire le parole: «è soggetto al» con le altre: «si applica la sanzione amministrativa del».

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questa nuova formulazione è giustificata dalla legge relativa alla depenalizzazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti gli emendamenti da me proposti tendenti a sostituire, al primo comma, le parole: «Chiunque non osservi le» con le altre: «Per l'inosservanza delle» e le parole: «è soggetto al» con le altre: «si applica la sanzione amministrativa del».

Sono approvati.

Metto ai voti il primo comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento da me proposto tendente a sostituire, al secondo comma, le parole: «è dovuto il» con le altre: «si applica la sanzione amministrativa del».

È approvato.

Metto ai voti il secondo comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento da me proposto tendente a sostituire, al terzo comma, le parole: «è dovuto il» con le altre: «si applica la sanzione amministrativa del».

È approvato.

Metto ai voti il terzo comma nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti il quarto comma cui non sono stati presentati emendamenti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel suo insieme, con gli emendamenti testè accolti.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo ora all'esame dell'allegato, di cui do lettura:

ALLEGATO

Caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

Struttura monoposto di peso proprio non superiore a chilogrammi trenta, ovvero a chilogrammi quaranta se provvista di motore ausiliario di potenza comunque non superiore a cinque HP.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

LOTTI Maurizio. Desidero rivolgere una preghiera all'onorevole Sottosegretario, cioè di portare il regolamento a conoscenza della Commissione prima che il Ministero lo emani, sempre che questo sia possibile.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta senz'altro il suo invito.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge n. 8, nel quale si intende unificato il disegno di legge n. 319.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 13,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO