

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(BALZAMO)

di concerto col Ministro dell'Interno

(ROGNONI)

e col Ministro della Difesa

(LAGORIO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 NOVEMBRE 1982

#### Usò degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo

ONOREVOLI SENATORI. — Nel corso degli ultimi anni anche in Italia ha assunto sempre maggiore sviluppo l'uso di macchine volanti, conosciute generalmente con il nome di « deltaplani » nella loro versione più comune e per lo più costruite artigianalmente e provviste o meno, a seconda dei casi, di motore, che vengono pilotate da una persona collocata all'interno della struttura metallica della macchina.

Il deltaplano è manovrato dal pilota, che è assicurato da una imbracatura alla macchina, in posizione prona o seduta. Le reazioni del deltaplano sono comandate direttamente dal movimento del corpo del pilota, attraverso lo spostamento del proprio peso in una direzione o nell'altra, cui corrispondono analoghi spostamenti della velatura.

Per il decollo le tecniche variano a seconda che il deltaplano sia provvisto o meno di motore.

Nel caso che ne sia sprovvisto, il lancio avviene da altezze talvolta notevoli, previa una rincorsa controvento protratta sino a quando il vento della corsa faccia sì che l'ala si sostenga autonomamente. Nel caso invece che il deltaplano sia provvisto di motore (motore predisposto soltanto per l'operazione di decollo, e non — ovviamente — per il successivo mantenimento in aria), nonchè di un carrello e di un'elica, l'involo avviene dopo una corsa a terra di 20-25 metri necessaria per il gonfiamento della sovrastante ala fissa.

Una volta in aria, i deltaplani possono anche elevarsi di quota, quando le correnti ascendenti superino la velocità di discesa, e possono permettere il superamento di dislivelli notevolissimi, nonchè anche lunghe permanenze in volo.

Si pensi, per citare taluni dati neppure recentissimi, che nel 1973 sono stati compiuti voli con partenza dalla cima del Mon-

te Bianco e atterraggio oltre 3.900 metri più in basso, e con partenza dall'*Aiguille du Midi* e atterraggio, dopo tre quarti d'ora, circa 2.800 metri più a valle; la durata in volo testè ricordata non è da considerarsi neppure eccezionale, se si consideri che si sono avuti voli-*record* di circa undici ore di permanenza in aria.

Lo sviluppo in Italia di tale attività sportiva, cui si è inizialmente già fatto cenno, ha tuttavia creato vari problemi di sicurezza e pubblica incolumità, posti in evidenza da prefetture, autorità di pubblica sicurezza, autorità militari, direzioni di aeroporto, e di cui già ha avuto occasione di occuparsi, e si occupa, l'autorità giudiziaria.

Per le notevoli possibilità di spostamento e di permanenza in volo, può infatti accadere che l'attività svolta mediante deltaplani provochi pericoli per il traffico aereo civile o militare, se espletata in vicinanza di aeroporti o di aerovie, ovvero situazioni anch'esse pericolose per l'incolumità pubblica, se compiuta con il sorvolo di centri abitati o di impianti industriali.

Per questi motivi, ed anche per una necessaria e opportuna salvaguardia di chi intenda intraprendere l'attività di volo mediante deltaplani, si è ritenuto indispensabile pervenire ad una idonea regolamentazione dell'attività stessa, pur partendo dal principio del libero espletamento del volo con deltaplani nei limiti dettati dalle più elementari esigenze di sicurezza individuali e collettive.

Al fine di pervenire a tale regolamentazione, potevano essere individuate due possibili ipotesi di soluzione: o considerare il deltaplano *sic et simpliciter* un aeromobile ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione (« Per aeromobile si intende ogni macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo ad un altro. ») e pertanto assoggettarlo implicitamente a tutta la normativa in vigore per gli aeromobili, senza nulla aggiungere, ovvero predisporre una normativa *ad hoc* per i deltaplani.

La prima soluzione, e cioè l'individuazione — in assenza di norme specifiche — del deltaplano come aeromobile, non è stata in effetti scartata *a priori* dall'amministrazione

competente, nonchè da interpretazioni giurisprudenziali e dottrinarie.

Tale ipotesi tuttavia, pur se in apparenza comoda e lineare, ingenera una serie di problemi di difficile, se non impossibile, soluzione.

Si pensi, ad esempio, che tutta l'attività volativa degli aeromobili, e la relativa normativa, considera l'aeroporto come elemento essenziale del sistema, mentre per l'attività dei deltaplani non occorre il supporto aeroportuale ed anzi quest'ultima attività deve, per i motivi di sicurezza già esposti, svolgersi il più possibile lontano dagli impianti aeroportuali. Si pensi inoltre a tutta la complessa normativa concernente l'immatricolazione e i documenti degli aeromobili, i periodici controlli del Registro aeronautico italiano, le funzioni attribuite al direttore di aeroporto, ad esempio, in tema di approdo e partenze degli aeromobili, la polizia di bordo e della navigazione (obblighi e funzioni del comandante), e così via, che non può essere assolutamente trasferita ed applicata ai deltaplani.

Si è ritenuto pertanto più opportuno conferire al deltaplano una propria regolamentazione, il più possibile sintetica ed agibile, in modo da poterla adattare alle prevedibili trasformazioni di un mezzo di recente nascita e diffusione, senza pertanto procedere ad alcuna individuazione od assimilazione del deltaplano all'aeromobile, ma considerando quest'ultimo, per le sue peculiari caratteristiche, come una realtà a se stante.

In relazione a quanto precede, si è pertanto predisposto l'unito disegno di legge, la cui intitolazione non fa in effetti espresso riferimento ai deltaplani, di cui qui si è discusso, bensì ad « apparecchi per il volo da diporto o sportivo ». Il motivo di ciò è evidente: trattasi infatti di apparecchi, quali sono i deltaplani, le cui caratteristiche costruttive sono in continua evoluzione, tanto da dare luogo ad una serie di varianti, anche molto dissimili dagli originali prototipi, aventi spesso diverse denominazioni di fantasia.

Al fine di ricomprendere nella disciplina di cui al presente disegno di legge tutti que-

sti apparecchi, purchè non eccedenti determinati limiti ed aventi speciali caratteristiche indicate in un apposito allegato al disegno di legge, si è quindi fatto ricorso alla generica denominazione « apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo ».

L'articolo 1, in linea con tale orientamento, prevede pertanto la possibilità di future estensioni della disciplina di cui al presente disegno di legge anche ad apparecchi, le cui caratteristiche non sono per ora ipotizzabili, ovvero ad apparecchi che per ora non si è ritenuto prudente svincolare dalla normativa del codice della navigazione, e ciò mediante modifiche o integrazioni della tabella allegata al disegno di legge, con decreto ministeriale.

L'articolo 2 rinvia, per la disciplina particolare dell'uso di tali apparecchi, ad un ap-

posito regolamento, fissando peraltro sin da ora gli argomenti che in esso saranno trattati (accertamento della idoneità psico-fisica per coloro che intendano utilizzare gli apparecchi in questione; attività preparatoria; norme di circolazione e di sicurezza; obbligo dell'assicurazione per danni a terzi). In particolare, per quanto concerne l'attività preparatoria, l'articolo 3 l'affida all'Aero club d'Italia, ente pubblico posto sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile; cui già compete statutariamente di istituire ed organizzare scuole civili di pilotaggio e di addestramento al volo.

L'articolo 4 contiene infine la previsione di adeguate sanzioni per le inosservanze sia alla legge che al regolamento previsto dall'articolo 2.

**DISEGNO DI LEGGE****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 aerea e del volo da diporto o sportivo.

**Art. 2.**

Con apposito regolamento, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, viene disposto in ordine all'accertamento della 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.

### 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.

### 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 della 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 cinquantamila a lire cinquecentomila.

Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di circolazione aerea è dovuto il pagamento di una somma di denaro da lire cinquecentomila a lire due 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 duecentomila a lire ottocentomila.

Per la irrogazione delle sanzioni di cui ai precedenti commi secondo e terzo, 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.

## 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.