

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE REFERENTE:

Disciplina del volo da diporto o sportivo. C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio ( <i>Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base</i> ) .....	31
ALLEGATO ( <i>Testo unificato adottato come testo base</i> ) .....	34
Sull'ordine dei lavori .....	32
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	33

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa. Atto n. 237 ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	33
--	----

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 24 febbraio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.*

#### La seduta comincia alle 13.05.

#### Disciplina del volo da diporto o sportivo. C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio.

*(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 23 dicembre 2020.

Davide BENDINELLI (IV), *relatore*, sintetizza brevemente il precedente *iter* del provvedimento, facendo presente come l'onorevole Maschio abbia presentato un'altra proposta di legge incidente sulla medesima materia. Ricorda come, insieme all'onorevole De Lorenzis, sia stato svolto un lavoro di approfondimento sulla proposta, acco-

gliendo le osservazioni dei soggetti operanti nel settore.

Evidenzia come il testo unificato oggi all'esame appaia dunque un ottimo punto di partenza per ragionare in modo ampio e innovativo sull'ordinamento di settore, ormai superato, innovandolo e adeguandolo alla normativa europea. La finalità è quella di porre i Ministeri competenti nelle condizioni di emanare dei decreti, per modificare la regolamentazione in base alle esigenze degli operatori: obiettivo dunque non prettamente politico, ma volto a rispondere alle esigenze degli appassionati e del mondo produttivo.

A proposito di un disegno di legge della Lega depositato presso il Senato sul medesimo argomento, preannuncia fin da ora la piena disponibilità ad accogliere proposte di modifica del testo presentato. Auspica che l'esame si svolga dunque in un clima di condivisione, anche attraverso un'opportuna attività emendativa, in modo tale che il provvedimento possa essere portato ad approvazione con una sola lettura presso ciascuno dei due rami del Parlamento, senza

arrivare ad una seconda lettura alla Camera. Ciò tanto più visto il fatto che tutti i soggetti interessati hanno potuto esporre le proprie specifiche esigenze: menziona ad esempio l'audizione informale svolta con Rinaldo Gaspari, presidente dell'AOPA.

Ciro MASCHIO (FDI) ricorda come, mentre il settore dell'aviazione civile italiana rappresenti un'eccellenza industriale, la normativa sulla materia non sia stata aggiornata: a differenza di quanto avvenuto in altri Paesi, Francia e Germania in testa, che hanno adeguato il proprio ordinamento ai parametri europei.

Rivendica come il testo unificato in argomento possa dare un contributo importante alla realtà del volo da diporto, che è piccola ma di grande rilevanza. Ringrazia dunque l'onorevole Bendinelli per la sua relazione, che sottoscrive. Auspica che l'iter del provvedimento possa essere rapido e si possa svolgere in un clima collaborativo, con tutte le integrazioni e modifiche che si riterranno necessarie, in modo da giungere ad una pronta approvazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) afferma di condividere la relazione dell'onorevole Bendinelli. Fa notare alcuni pregi del testo unificato all'esame: che si tratta di un provvedimento meno snello, ma completo, semplice e chiaro, ricettivo delle novità; che introduce una disciplina sanzionatoria; che permette il recepimento della normativa europea, con speciale riferimento ai veicoli di più di 600 chili.

Rilevando come esso nasca dall'autentica realtà del mondo del volo da diporto e dei suoi operatori, si unisce all'auspicio di un esame rapido e tale da coinvolgere tutte le forze politiche. In proposito, suggerisce di fissare sin da subito un termine per la presentazione degli emendamenti e di trasferire successivamente la discussione presso la Commissione in sede legislativa.

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia l'astensione della Lega, per una questione di stile. Ringrazia l'onorevole Bendinelli per la sua relazione, ma solleva due questioni di metodo.

La prima è che ci si trova oggi in una situazione politica del tutto diversa rispetto al passato, con una nuova maggioranza. Come già ricordato in ufficio di presidenza, la nuova maggioranza dovrebbe dunque, prima di procedere con l'esame dei provvedimenti, trovare un accordo sulle priorità. Occorre dunque rivedere sul lavoro sin qui svolto, frutto soprattutto di una collaborazione tra il relatore e il Movimento 5 Stelle. La seconda questione è che il ciclo di audizioni è stato effettuato su di un testo differente rispetto a quello oggi all'esame, che è stato profondamente modificato ed appare diversamente articolato. Afferma di non ritenere dunque opportuno un passaggio alla sede legislativa, perché occorrerà prima procedere ad ulteriori approfondimenti con i soggetti già auditi.

Esprime dunque l'orientamento del gruppo Lega per l'astensione, in virtù delle richiamate questioni di metodo, mentre si riserva di esaminare il testo unificato nel merito.

Raffaella PAITA, *presidente*, prospetta di modulare i lavori della Commissione nel modo seguente: adottare intanto il testo unificato presentato dal relatore come testo base; sollecitare quindi memorie scritte su di esso, in modo da acquisire il punto di vista degli operatori del settore; procedere con rapidità alla fase emendativa, lì decidendo se optare per la sede referente o legislativa. Ritiene che ciò permetta di accogliere le istanze di tutte le forze politiche.

Avverte dunque che il relatore Bendinelli propone di adottare il testo unificato, che è in distribuzione, come testo base per il seguito dell'esame.

La Commissione approva la proposta di adottare come testo base per il prosieguo dell'esame il testo unificato presentato dal relatore (*vedi allegato*).

Raffaella PAITA, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

#### **Sull'ordine dei lavori.**

Raffaella PAITA, *presidente*, propone, concorde la Commissione, di procedere a un'in-

versione dell'ordine dei lavori della seduta odierna, nel senso di procedere dapprima all'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, quindi all'esame dell'atto del Governo n. 237.

La Commissione concorda.

**La seduta termina alle 13.25.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Mercoledì 24 febbraio 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.25 alle 13.50.

**ATTI DEL GOVERNO**

*Mercoledì 24 febbraio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.*

**La seduta comincia alle 13.50.**

**Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa.**

**Atto n. 237.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di piano industriale, rinviato nella seduta del 2 febbraio 2021.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, vista la nuova situazione politica, si riserva di elaborare una proposta di parere, che invierà quanto prima ai rappresentanti dei gruppi, in modo da giungere ad una rapida approvazione. Menziona le principali criticità oggi vissute dalla compagnia aerea: l'urgenza di erogare gli stipendi ai dipendenti;

il problema dei fornitori, non pagati da alcuni mesi; le questioni poste dalla Commissione europea, che dovranno essere oggetto di un'attenta trattativa da parte del nuovo Governo.

Quanto all'ultimo punto, sottolinea come l'Unione europea abbia richiesto l'assoluta discontinuità rispetto al passato della nuova società: ad esempio, che i singoli *asset* debbano essere trasferiti singolarmente; o che non possa essere ceduto il Programma MilleMiglia; si tratta di nodi problematici che dovranno trovare soluzione. Ancora, ricorda la difficoltà di individuare una adeguata *partnership* industriale. Con alcuni dei possibili candidati (Delta, Lufthansa) non è possibile ipotizzare una fusione, in quanto essa è proibita dalle norme unionali.

Vi sono inoltre questioni specificamente connesse con il piano industriale: ad esempio, l'indicazione della profittabilità delle singole rotte, oppure il tema degli *hub*. Richiama gli ordini del giorno dei deputati Fassina e Silvestroni relativi al decreto-legge « milleproroghe », accolti dal Governo nella seduta del giorno precedente, in base ai quali Alitalia potrebbe restituire il prestito ponte tramite un trasferimento di *asset*; è peraltro tutt'altro che certo che gli organismi dell'Unione europea possano autorizzare tale operazione.

Giorgio MULÈ (FI) fa presente che, nonostante la nuova maggioranza, il piano industriale è rimasto invariato e invita il relatore a considerare con attenzione le indicazioni e i rilievi di quella che era la minoranza.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.**

ALLEGATO

**Disciplina del volo da diporto o sportivo (C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio).****TESTO UNIFICATO ADOTTATO COME TESTO BASE**

## Capo I

## VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

## Art. 1.

*(Definizione e oggetto)*

1. Ai fini di cui alla presente legge, si definisce volo da diporto o sportivo (VDS) l'attività di volo per scopi ricreativi, diporistici o sportivi, effettuata con aeromobili, provvisti o privi di motore, in possesso delle caratteristiche individuate dall'allegato 1 annesso alla presente legge.

2. Alle attività di progettazione, di produzione e di manutenzione degli aeromobili per VDS non si applicano le disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 8, e dall'allegato I del medesimo regolamento.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche da apportare agli allegati 1 e 2 annessi alla presente legge che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione nonché alla modifica dei regolamenti vigenti in materia.

## Art. 2.

*(Competenze dell'Aero Club d'Italia)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia per:

a) lo svolgimento e la regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili per VDS;

b) il rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento per il VDS;

c) il rilascio delle licenze e delle abilitazioni per la conduzione degli aeromobili per VDS;

d) l'immatricolazione degli aeromobili per VDS provvisti di motore, a esclusione di quelli di cui ai numeri 1 e 2 dell'allegato 1 annesso alla presente legge, nel registro tenuto presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53.

2. Le tariffe stabilite dall'Aero Club d'Italia per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1 sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

## Art. 3.

*(Volo libero)*

1. Gli aeromobili per VDS per il volo libero privi di motore e con decollo o atterraggio a piedi e da superficie fissa, a esclusione delle attività di *base jumping*, in quanto utilizzati per l'esercizio di un'attività fisica, motoria o sportiva, sono considerati attrezzi sportivi propulsivi.

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

## Art. 4.

*(Titoli e qualifiche professionali dell'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 del relativo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5.

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

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

4. Il regolamento di cui all'articolo 5 stabilisce i requisiti tecnici e professionali per l'abilitazione alle professioni di accompagnatore e di guida di volo libero. L'Aero Club d'Italia provvede al rilascio del titolo abilitante all'esercizio delle professioni di cui al presente comma a seguito della frequenza dei relativi corsi di formazione e dell'accertamento delle capacità professionali mediante un apposito esame.

5. Presso l'Aero Club d'Italia è istituito il registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide di volo libero.

6. Le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo sono svolte presso gli aero club federati che esercitano le attività previste dall'articolo 6, numero 1), lettera *i*), dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, nonché presso gli enti aggregati individuati dal medesimo articolo 6, numero 2), lettere *a*), *c*), *d*), *f*) e *g*.

7. Il regolamento di cui all'articolo 5 stabilisce le dotazioni, comprese quelle di sicurezza, necessarie e gli ambiti territoriali entro i quali le associazioni e gli enti possono svolgere le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 del medesimo articolo.

#### Art. 5.

##### *(Regolamento per il volo libero)*

1. Con regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei tra-

sporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le attività relative:

*a*) all'accertamento dell'idoneità psicofisica ai fini dell'addestramento e dell'esercizio dell'attività di volo libero, prevedendo che tale accertamento sia effettuato con minore periodicità rispetto a quanto stabilito per il VDS a motore;

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

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

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

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

*g*) ai sistemi di sicurezza obbligatori;

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

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

#### Art. 6.

##### *(Regolamento per gli aeromobili per VDS provvisti di motore)*

1 Con regolamenti adottati mediante decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su

proposta dell'Aero Club d'Italia, sentito l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le attività relative:

a) all'accertamento dell'idoneità psicofisica ai fini dell'addestramento e della condotta degli aeromobili per 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 per VDS provvisti di motore, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo;

c) all'istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili per VDS a motore;

d) agli allegati tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili per 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 necessari ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;

g) alla disciplina transitoria in materia di titoli di volo già rilasciati dall'Aero Club d'Italia;

h) alla normativa applicabile agli aeromobili per VDS provvisti di motore, già iscritti nel registro tenuto presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, che, a causa di variazioni strutturali o di equipaggiamento, superino il limite di 472,5 chilogrammi di massa massima al decollo (MTOM) nel caso di aeromobili in configurazione terrestre o di 495 chilogrammi di MTOM nel caso di aeromobili 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 per VDS provvisti di motore;

m) alle coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili per VDS provvisti di motore.

2. In relazione agli aeromobili per VDS provvisti di motore di cui al numero 6 dell'allegato 1 annesso alla presente legge, 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 dall'articolo 6, numero 1), lettere g) e h), dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, sono stabiliti dall'ENAC, di concerto con l'Aero Club d'Italia.

#### Art. 7.

*(Limitazioni alle attività di volo)*

1. Nel caso di emissione di NOTAM che interessano le attività di VDS, l'ENAC dà tempestiva comunicazione all'Aero Club d'Italia ai fini della diffusione di tali informazioni agli utenti attraverso il proprio sito *internet* istituzionale o un altro mezzo di comunicazione.

#### Art. 8.

*(Modifica all'articolo 743 del codice della navigazione)*

1. Il quarto comma dell'articolo 743 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Agli aeromobili utilizzati per il volo da diporto o sportivo, in possesso delle caratteristiche individuate dalla legislazione vigente in materia di disciplina del volo da diporto o sportivo, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte II del presente codice ».

Capo II  
SANZIONI

Art. 9.

*(Sanzioni amministrative)*

1. Chiunque svolge attività con aeromobili per VDS senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psicofisica o con una certificazione medica scaduta è punito con la sanzione amministrativa da euro 200 a euro 1.000.

2. Chiunque svolge attività con aeromobili per 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 un aeromobile per VDS che viola le disposizioni in materia di circolazione aerea, di restrizioni dell'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 esercita l'attività di istruttore di volo su aeromobili per VDS senza aver conseguito la relativa abilitazione è punito con la sanzione amministrativa da euro 1.000 a euro 5.000.

5. Chiunque esercita l'attività professionale di accompagnatore o di guida di volo libero senza aver conseguito la relativa abilitazione e senza 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 svolge attività con aeromobili per 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 per l'irrogazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 9 della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni delle

sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689.

2. All'accertamento delle violazioni di cui all'articolo 9 procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, anche su segnalazione degli enti competenti.

3. I proventi delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 9 della presente legge sono devoluti all'Aero Club d'Italia, secondo i criteri previsti dall'articolo 29 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Art. 11.

*(Sanzioni interdittive)*

1. Per l'inosservanza delle disposizioni previste dalla presente legge e dai regolamenti adottati ai sensi della medesima legge, l'Aero Club d'Italia, nell'ambito delle funzioni a esso attribuite, applica le sanzioni interdittive della sospensione o della revoca delle licenze, abilitazioni, certificazioni e attestati, per le fattispecie previste nell'allegato 2 annesso alla presente legge.

2. Le sanzioni di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di licenza per la conduzione di aeromobili per VDS, nonché degli istruttori di volo e degli esaminatori per fatti commessi con dolo o colpa grave.

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

4. L'Aero Club d'Italia individua, con proprio regolamento o tramite modifica statutaria, l'organo competente per l'irrogazione delle sanzioni di cui al presente articolo e le modalità del relativo procedimento.

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

6. Le sanzioni di cui al presente articolo hanno lo scopo di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica, secondo i principi della *just culture*, prevenendo i comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea e dissuadendo dalla loro reiterazione.

#### Art. 12.

##### (Sospensione)

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

2. La durata della sospensione delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati è predefinita per le fattispecie di cui all'allegato 2 annesso alla presente legge. Per le fattispecie di cui ai numeri 2), 3), 4), 5), 13), 16) e 19) del citato allegato 2, la sanzione della sospensione è applicabile dopo la seconda violazione accertata entro cinque anni, a condizione che sia commessa con dolo o colpa grave.

#### Art. 13.

##### (Revoca)

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

*a)* in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5, per l'accertamento dell'idoneità psico-fisica, anche per uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti;

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

*c)* in caso di una terza infrazione, commessa con dolo o colpa grave, accertata in un periodo di dieci anni;

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

2. In caso di revoca, i titoli, i corsi, gli esami e le esperienze presupposti del titolo revocato non sono utilizzabili per il conseguimento di un nuovo titolo.

3. In caso di revoca, l'Aero Club d'Italia stabilisce, in via generale, il periodo minimo decorso il quale può essere rilasciato un nuovo titolo.

### Capo III

#### Art. 14.

##### (Abrogazioni)

1. La legge 25 marzo 1985, n. 106, 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. A decorrere dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei regolamenti previsti dalla presente legge, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, è abrogato.



ALLEGATO 1  
(Articolo 1, comma 1)

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

1. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, privi di motore, diversi dagli alianti, con configurazione monoposto o biposto e con massa a vuoto non superiore a 100 chilogrammi (kg).

2. Aeromobili diversi da quelli senza equipaggio, provvisti di motore, e con una massa a vuoto non superiore a 120 kg in configurazione monoposto.

3. Aeromobili, anche ad ala rotante, diversi da quelli senza equipaggio, la cui velocità misurabile di stallo o la cui 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 aeromobile anfibo o un idrovolante/elicottero è utilizzato sia come idrovolante/elicottero che come aeromobile terrestre/elicottero, la sua MTOM non deve superare il relativo limite applicabile.

4. Autogiro monoposto e biposto con una MTOM non superiore a 600 kg.

5. Aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1.200 metri cubi (m<sup>3</sup>) in caso di aria calda e non superiore a 400 m<sup>3</sup> in caso di un altro gas di sollevamento.

6.

a. aeromobili, diversi da quelli senza equipaggio, al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una MTOM non superiore a 600 kg per gli aeromobili non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli aeromobili destinati all'impiego sull'acqua;

b. elicotteri, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, al massimo biposto e con una MTOM non superiore a 600 kg per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua.

ALLEGATO 2  
(Articolo 11, comma 1)

SOSPENSIONE

FATTISPECIE	DURATA DELLA SOSPENSIONE
1) Imbarco di armi, di munizioni o di persone a scopo delittuoso	da un anno a due anni
2) Attraversamento di una zona proibita o ristretta	da un mese a dodici mesi
3) Attraversamento di zone controllate in assenza di contatto radio	da un mese a dodici mesi
4) Ingresso non autorizzato in uno spazio aereo controllato	da un mese a dodici mesi
5) <i>Runway incursion</i> (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a sei mesi
6) Omissione di soccorso	da uno a due anni
7) Esercizio delle attività connesse alla licenza o all'abilitazione sotto l'effetto di alcool, di sostanze psicotrope o di stupefacenti	da uno a due anni
8) Falsificazione del libretto di volo, del titolo aeronautico o dei dati di manutenzione dell'aeromobile	da dodici a diciotto mesi
9) Dichiarazioni rese ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 novembre 2000, n. 445, contenenti dati falsi	da sei a diciotto mesi
10) Utilizzo di un titolo falsificato	da dodici a diciotto mesi
11) Comprovato uso improprio o fraudolento del titolo aeronautico	da uno a due anni
12) Trasporto pubblico abusivo	da sei a dodici mesi
13) Comando di un aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione	da sei a diciotto mesi
14) Lancio di oggetti da aeromobili in volo, a eccezione dei casi di zavorra mobile o di una competizione di volo libero che prevede il lancio	da sei a diciotto mesi
15) Inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione	da un mese a due anni
16) Violazione delle quote minime o massime previste dai regolamenti	da un mese a diciotto mesi
17) Attività di volo condotta in assenza dei requisiti richiesti	da un mese a diciotto mesi
18) Atterraggio o decollo senza autorizzazione (nel caso di operazioni su aeroporti controllati)	da un mese a dodici mesi