

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Modifica all'articolo 58 del codice civile, in materia di dichiarazione di morte presunta dell'assente. Testo unificato C. 685 e abb. (Parere alla II Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	13
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	22
Disciplina del volo da diporto o sportivo. Testo unificato C. 2493 e abb. (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	15
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	23
SEDE REFERENTE:	
Misure per la prevenzione dei fenomeni eversivi di radicalizzazione violenta, inclusi i fenomeni di radicalizzazione e di diffusione dell'estremismo violento di matrice jihadista. Testo unificato C. 243 Fiano e C. 3357 Perego Di Cremnago (<i>Rinvio del seguito dell'esame</i>)	21
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	21

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI

Mercoledì 9 febbraio 2022. — Presidenza del vicepresidente Fausto RACITI.

La seduta comincia alle 14.15.

Modifica all'articolo 58 del codice civile, in materia di dichiarazione di morte presunta dell'assente.

Testo unificato C. 685 e abb.

(Parere alla II Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Fausto RACITI, *presidente*, rileva come il Comitato permanente per i pareri sia chiamato a esaminare, ai fini del parere alla II Commissione Giustizia, il testo unificato delle proposte di legge C. 685 Zano-

telli e C. 3345 Ascari – recante modifica all'articolo 58 del codice civile, in materia di dichiarazione di morte presunta dell'assente – al quale non sono state apportate modifiche nel corso dell'esame in sede referente.

Igor Giancarlo IEZZI (LEGA), *relatore*, illustra il provvedimento, composto da un unico articolo, evidenziando, in estrema sintesi, come esso sia volto a rendere più breve il periodo di tempo necessario affinché i soggetti legittimati, a seguito della scomparsa di una persona, possano rivolgersi al tribunale per ottenerne la dichiarazione di morte presunta.

Ricorda, al riguardo, che l'ordinamento giuridico italiano prevede due istituti, disciplinati nel Titolo IV del Libro I del codice civile, riguardanti l'ipotesi di scomparsa di una persona, ovvero l'assenza e la morte presunta, finalizzati a consentire la regolazione dei rapporti giuridici che fanno

capo alla persona scomparsa e che, in difetto di un pronunciamento da parte dell'autorità giudiziaria, si troverebbero in una condizione di sospensione e, conseguentemente, di incertezza.

Entrambi gli istituti prevedono l'accertamento da parte del tribunale di una situazione di fatto, la scomparsa di un individuo, che si concretizza nella mancanza di notizie riguardanti la persona per un lasso temporale di due anni, per quanto concerne l'assenza, o di dieci anni, per quanto concerne la morte presunta. Da tale accertamento derivano una serie di effetti giuridici riguardanti il possesso ed il godimento dei beni dello scomparso. La dichiarazione d'assenza non è tuttavia propedeutica alla dichiarazione di morte presunta, che può essere in ogni caso richiesta dai soggetti legittimati, qualora ne ricorrano i presupposti, a prescindere dal fatto che sia stata o meno dichiarata l'assenza.

Descrivendo in dettaglio il provvedimento, l'articolo 1 modifica l'articolo 58 del codice civile (relativo alla dichiarazione di morte presunta dell'assente), riducendo il periodo temporale intercorrente tra la scomparsa di una persona e la possibilità di presentare istanza al tribunale al fine di ottenere la dichiarazione di morte presunta della persona medesima. Attualmente la normativa richiede che siano trascorsi dieci anni dal giorno a cui risale l'ultima notizia riguardante la persona scomparsa, mentre il provvedimento abbrevia tale termine a 5 anni, non apportando ulteriori modifiche al procedimento previsto dall'articolo 58 del codice civile.

Quanto al procedimento per la dichiarazione di morte presunta ricorda che, secondo quanto previsto dal citato articolo 58 del codice civile, il pubblico ministero o chiunque ne abbia interesse ai sensi dell'articolo 50 del medesimo codice civile (eredi testamentari o legittimi, legatari e donatari, ovvero chiunque risulti obbligato nei confronti dello scomparso) è legittimato a presentare un'istanza al tribunale del luogo in cui la persona scomparsa aveva l'ultimo domicilio o l'ultima residenza, per ottenere una sentenza che ne dichiari la

morte presunta nel giorno a cui risale l'ultima notizia che la riguarda.

L'istanza, ai sensi dell'articolo 726 del codice di procedura civile, ha la forma di un ricorso, in cui devono essere indicati i presunti successori legittimi dello scomparso, il suo procuratore o rappresentante legale (se ne aveva) e tutte le persone che per effetto della morte dello scomparso perderebbero diritti o sarebbero gravati da obbligazioni.

Ai sensi dell'articolo 727 del codice di procedura civile, il presidente del tribunale ordina al ricorrente di far pubblicare la domanda per estratto, entro un termine da lui fissato, nella *Gazzetta Ufficiale* e in due giornali, per due volte e a distanza di dieci giorni, con l'invito a chiunque abbia notizie dello scomparso di farle pervenire al tribunale entro sei mesi dall'ultima pubblicazione. È facoltà del presidente di far dare pubblicità al ricorso attraverso altri mezzi. Se le pubblicazioni prescritte dal presidente del tribunale non vengono eseguite, la domanda si intende abbandonata.

Ai sensi dell'articolo 728 del codice di procedura civile, trascorsi i sei mesi richiesti per far pervenire al tribunale eventuali notizie della persona scomparsa, il giudice fissa l'udienza di comparizione del ricorrente e delle persone indicate nel ricorso, nel corso della quale interroga le persone comparse e può disporre di assumere ulteriori informazioni; infine riferisce al tribunale riunito in camera di consiglio, che decide con sentenza.

Ai sensi dell'articolo 58 del codice civile, la sentenza tuttavia non può essere pronunciata se non sono ancora trascorsi nove anni dal raggiungimento della maggiore età dello scomparso, mentre, ai sensi dell'articolo 59 del medesimo codice civile, se l'istanza viene rigettata, non può essere riproposta prima che siano trascorsi almeno due anni.

Ai sensi dell'articolo 729 del codice di procedura civile, la sentenza che dichiara la morte presunta deve essere inserita per estratto nella *Gazzetta Ufficiale* e pubblicata sul sito *internet* del Ministero della giustizia; copia di tali pubblicazioni, che valgono come notificazioni e possono es-

sere eseguite da qualsiasi interessato, deve essere depositata in cancelleria per l'annotazione sull'originale della sentenza.

In tale contesto rileva altresì come la dichiarazione di morte presunta sia un esempio di *fictio iuris*, in quanto, dal punto di vista giuridico, si assume che la persona della quale mancano notizie da dieci anni sia deceduta, ancorché non vi siano prove in tal senso. In tal modo è possibile tutelare le posizioni giuridiche di coloro che sarebbero altrimenti pregiudicati da una situazione di incertezza perdurante nel tempo.

A seguito della pronuncia della sentenza da parte del tribunale competente, si producono infatti una serie di effetti giuridici: ai sensi dell'articolo 63 del codice civile, coloro che hanno ottenuto il possesso temporaneo dei beni della persona assente, in seguito alla dichiarazione di assenza, possono disporne e, se esistevano soggetti obbligati nei confronti dello scomparso, sono definitivamente liberati; ai sensi dell'articolo 64 del codice civile, se non vi è stata dichiarazione di assenza e quindi immissione in possesso temporaneo, gli aventi diritto o il loro successori conseguono il pieno esercizio dei diritti loro spettanti; ai sensi dell'articolo 65 del codice civile, il coniuge dello scomparso, dopo la dichiarazione di morte presunta, può contrarre un nuovo matrimonio.

Trattandosi di una finzione giuridica, tuttavia, è sempre possibile che la persona di cui è stata dichiarata la morte presunta faccia ritorno, oppure che se ne provi l'esistenza in vita. In tali casi, ai sensi dell'articolo 66 del codice civile, la persona scomparsa recupera i suoi beni nello stato in cui si trovano e ha diritto di conseguire il prezzo di quelli alienati, se tuttora dovuto, o i beni nei quali sia stato investito; può inoltre pretendere l'adempimento delle obbligazioni considerate estinte a causa della sua morte. Ai sensi dell'articolo 68 del codice civile, infine, il matrimonio contratto dal coniuge è nullo, fatti salvi gli effetti civili. Viceversa, può accadere che venga accertata la morte della persona scomparsa – ai sensi dell'articolo 67 del codice civile – e di conseguenza tutti i diritti

acquisiti divengono in questo caso definitivi e non più soggetti a revoca.

Per quanto concerne il rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, rileva come il provvedimento appaia riconducibile alla materia « ordinamento civile », attribuita alla competenza legislativa esclusiva statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Il Comitato approva la proposta di parere.

Disciplina del volo da diporto o sportivo.

Testo unificato C. 2493 e abb.

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Fausto RACITI, *presidente e relatore*, rileva come il Comitato permanente per i pareri sia chiamato a esaminare, ai fini del parere alla IX Commissione Trasporti, il testo unificato delle proposte di legge C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio – recante disciplina del volo da diporto o sportivo – come risultante dagli emendamenti approvati in sede referente.

Il provvedimento, che è stato profondamente modificato durante l'esame in sede referente, si compone di 15 articoli, suddivisi in tre capi. In particolare, il Capo I riguarda le prescrizioni generali e di sicurezza, le norme di circolazione e l'accertamento d'idoneità al volo, il Capo II reca le sanzioni, mentre il Capo III è composto del solo articolo 15, che contiene le abrogazioni espresse. Vi sono inoltre 2 allegati.

Sintetizzando il contenuto del testo, rileva come l'articolo 1 offra una chiave di lettura generale del provvedimento, stabilendo che il principio ispiratore della nuova disciplina è la sicurezza.

L'articolo 2 reca, al comma 1, le definizioni, stabilendo che per volo da diporto o sportivo si intende quello svolto a scopi

ricreativi, diportistici o sportivi, effettuata con aeromobili, con o senza motore, contraddistinti da caratteristiche specificate nell'allegato 1 al provvedimento.

I commi da 2 a 4 confermano il regime di delegificazione per il settore, che già lo contraddistingueva ai sensi della legge n. 106 del 1985 e del successivo d.P.R. n. 133 del 2010.

Il comma 2 prevede che le materie dell'addestramento, dei titoli abilitanti e della regolamentazione degli aeromobili sia rimessa alla legge medesima ma anche ai regolamenti previsti dagli articoli 7 e 8.

È previsto altresì, al comma 3, che l'Italia – con la disciplina introdotta – si avvalga della facoltà di derogare al regolamento 2018/1139/UE e, al comma 4, che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa a sua volta – con proprio decreto – modificare gli allegati del provvedimento.

In questo contesto, l'articolo 3, al comma 1, assegna – in linea con il vigente d.P.R. n. 133 del 2010 – ampie competenze amministrative all'Aeroclub d'Italia, il quale provvede, in particolare:

allo svolgimento e alla regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo;

al rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento per il volo da diporto o sportivo;

al rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo;

all'immatricolazione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, a esclusione di quelli di peso a vuoto inferiore a 150 kg, nel registro tenuto presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, approvato con il regolamento di cui al DPR 18 marzo 2013, n. 53;

all'esercizio di ogni funzione, anche di verifica della rispondenza, di controllo e di vigilanza, attribuita da legge o regolamenti ovvero delegata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da altre autorità aeronautiche.

Il comma 2 precisa altresì che spetta all'Aero Club d'Italia istituire una Commissione permanente per la sicurezza del volo, composta da personale scelto tra i possessori di specifiche qualifiche, con il compito di favorire la diffusione della cultura della sicurezza, di porre in essere attività di prevenzione ai fini della sicurezza delle operazioni con velivoli da impiegare per il volo da diporto o sportivo, di cooperare, ove richiesto, nelle attività di investigazione sui sinistri aeronautici, di organizzare e svolgere corsi di formazione, anche presso gli Aero Club federati e gli Enti aggregati, finalizzati a favorire la diffusione della sicurezza del volo secondo i programmi e le direttive annualmente individuati dall'Aero Club d'Italia e concordati con l'Agenzia nazionale della sicurezza del volo e l'Ispettorato Sicurezza del volo dell'Aeronautica militare.

In base al comma 3, ai fini del finanziamento delle attività dell'Aero Club d'Italia le tariffe sono stabilite da quest'ultimo e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'articolo 4 riguarda il volo libero con aeromobili privi di motore e con decollo o atterraggio a piedi e da superficie fissa – a esclusione delle attività di base *jumping* – prevedendo, al comma 1, che tali aeromobili, in quanto utilizzati per l'esercizio di un'attività fisica, motoria o sportiva, siano considerati attrezzi sportivi. In tal senso, l'articolo 4, distinguendo volo libero da volo a motore, rende evidente la principale modifica rispetto al vigente regime, che disciplina unitariamente il volo da diporto o sportivo.

Al comma 2 è stabilito che 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.

L'articolo 5 – introdotto durante l'esame in sede referente – concerne i profili

generali dell'uso delle aree di decollo e atterraggio e delle dotazioni dei mezzi.

Esso statuisce anzitutto, al comma 1, che i velivoli destinati al volo da diporto o sportivo possono effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, previo consenso, ove necessario, del proprietario, dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base di esigenze di difesa, di sicurezza o di ordine pubblico.

Il comma 3 prevede che le operazioni di flottaggio, attracco e ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi sono assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto. In fase di flottaggio, agli idrovolanti e agli anfibi non sono applicabili le limitazioni connesse alla potenza della motorizzazione e alle dotazioni di bordo imposte dalla normativa vigente in materia di circolazione di natanti. Limitazioni di velocità sono applicabili solo alle fasi di flottaggio che seguono il completamento della manovra di ammaraggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.

Ai sensi del comma 4, le operazioni di atterraggio, decollo e volo negli spazi aerei controllati sono soggette alla preventiva autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. Presso gli aeroporti militari, nonché in prossimità delle installazioni militari e all'interno degli spazi aerei controllati dall'Aeronautica militare, le tali attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in conformità a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

Il comma 5 inerisce ai mezzi provenienti dagli altri Paesi dell'UE, i quali sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano alle condizioni di cui al comma 4, e a decollare e atterrare nelle aree di cui ai commi 1 e 2, secondo i principi generali del mutuo riconoscimento, vale a dire se:

a) dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di registrazione dell'aeromobile e

nel rispetto delle altre norme previste dal provvedimento;

b) sono regolarmente assicurati ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004;

c) sono utilizzati per scopi non commerciali;

d) sono pilotati da soggetti in possesso delle licenze di pilotaggio prescritte dal Paese di registrazione dell'aeromobile.

L'articolo 6 disciplina in via di massima i titoli e qualifiche professionali dell'attività di volo libero, stabilendo, in particolare, che presso l'Aero Club d'Italia è istituito il registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide di volo libero.

I restanti profili sono rimessi al regolamento governativo previsto dall'articolo 7, il quale rinvia appunto a regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, per i seguenti aspetti del volo libero:

accertamento dell'idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e dell'esercizio dell'attività di volo libero, prevedendo che tale accertamento sia effettuato con una periodicità non superiore al biennio;

attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze di volo libero;

attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento dell'attestato per l'esercizio del volo libero biposto, nonché delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero; – frequenza temporale dei corsi per il rilascio delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero;

coperture assicurative per l'esercizio dell'attività di volo libero;

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

sistemi di sicurezza obbligatori;

riconoscimento delle qualifiche e delle licenze rilasciate all'estero;

requisiti e autorizzazioni per le attività di istruzione svolte da organizzazioni estere nel territorio nazionale.

A sua volta, l'articolo 8, comma 1, rimette a regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia e di concerto con il Ministro della difesa, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, i seguenti aspetti dell'impiego degli aeromobili destinati al volo da diporto o sportivo provvisti di motore:

a) requisiti di idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della conduzione degli aeromobili provvisti di motore, prevedendo una periodicità di verifica non superiore al biennio che tenga conto dell'età e della tipologia di licenza e prevedendo altresì la possibilità della conduzione dei medesimi aeromobili anche da parte dei soggetti con diversa abilità;

b) attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo, prevedendo la loro armonizzazione con i programmi didattici delle licenze EASA;

c) istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili destinati al volo da diporto o sportivo a motore;

d) requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo diverso dal volo libero anche rispondente a criteri riconosciuti da Stati membri EASA e di quelli per i quali EASA ha un accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità e prevedendo le modalità di estensione della durata di componenti a vita limitata;

e) requisiti di equipaggiamento avionico e licenze e abilitazioni minime necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti, nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea;

f) dotazioni avioniche e licenze e abilitazioni minime necessarie per l'uso degli aeroporti il cui ATZ (cioè la cui zona di traffico di aeroporto) insiste in spazio « G » (cioè nella classe di spazio aereo in cui vigono regole e controlli meno severi), nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea;

g) disciplina transitoria in materia di titoli di volo già rilasciati dall'Aero Club d'Italia; dimostrazioni di mantenuta efficienza e aeronavigabilità;

h) dimostrazioni di mantenuta efficienza e aeronavigabilità applicabile agli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, iscritti nel registro di cui di cui all'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, approvato con il regolamento di cui al DPR 18 marzo 2013, n. 53, già qualificati « avanzati », e che intendono operare negli spazi aerei e negli aeroporti di cui alle lettere *e)* e *f)*;

i) rispetto delle norme e limitazioni di circolazione aerea e di sicurezza;

l) requisiti di accettazione delle modifiche maggiori sugli aeromobili provvisti di motore da impiegare per il volo da diporto o sportivo, già immatricolati;

m) coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili da impie-

gare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore.

Ai sensi del comma 2, per la disciplina degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, in ordine ai programmi di addestramento per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze, i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione, è previsto un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia, senza il concerto del Ministero della difesa. Né l'articolo 7 né l'articolo 8 conservano – ai fini del conseguimento degli attestati d'idoneità – la previsione del nulla osta del questore, attualmente contemplato dall'articolo 14 del d.P.R. n. 133 del 2010.

L'articolo 9 reca una novella all'articolo 743 del codice della navigazione, di cui viene sostituito il quarto comma (il quale prevede attualmente che agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del codice), nel senso di escludere l'applicabilità del libro primo della parte seconda dello stesso codice (recante l'ordinamento amministrativo della navigazione) proprio per gli aeromobili destinati al volo da diporto o sportivo, in possesso delle caratteristiche individuate dalla legislazione vigente.

Passando al Capo, l'articolo 10 riguarda le sanzioni pecuniarie, prevedendo quattro illeciti, di crescente gravità:

ai sensi del comma 1, quello del pilota che viola le disposizioni su circolazione aerea, restrizioni nell'uso degli spazi aerei, di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta, ovvero di chiunque svolga attività di volo sugli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psico-fisica, o dopo la sua scadenza (la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 200 a 1.000);

ai sensi del comma 2, quello di chiunque eserciti l'attività professionale di accompagnatore o guida di volo libero di cui all'articolo 7 senza aver conseguito la relativa abilitazione ed essere iscritto nel registro di cui all'articolo 6, comma 5, ovvero svolga attività su aeromobili per il volo da diporto o sportivo in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi (la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 500 a 2.000);

ai sensi del comma 3, quello di chiunque svolga attività di volo su aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo senza avere conseguito il relativo titolo abilitante (la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 1.000 a 2.000);

ai sensi del comma 4, quello di chiunque svolga attività di istruzione al volo su aeromobili per il volo da diporto o sportivo senza aver conseguito la relativa abilitazione o senza le previste autorizzazioni (la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 1.000 a 5.000).

L'articolo 11, al comma 1, prevede che alla materia delle sanzioni amministrative pecuniarie si applichino i principi della legge n. 689 del 1981 (legge cosiddetta « sulla depenalizzazione »).

Ai sensi del comma 2, all'accertamento delle violazioni, procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, anche su segnalazione degli enti aeronautici e territoriali competenti. L'ENAC, l'Aero Club d'Italia e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo sono tenuti a segnalare le violazioni di cui vengono a conoscenza.

Il comma 3 prevede che siano devoluti all'Aero club d'Italia i proventi delle sanzioni amministrative, secondo i criteri previsti dalla legge n. 689 del 1981.

L'articolo 12 stabilisce che per l'inosservanza delle disposizioni previste dal provvedimento e dai regolamenti adottati ai sensi del medesimo, 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 fatti-

specie previste nell'allegato 2 annesso al provvedimento.

Il procedimento di applicazione delle sanzioni vede tre protagonisti:

1) l'Aero club d'Italia, con compiti di promozione e istruttori;

2) la Commissione di disciplina, con compiti consultivi;

3) il Consiglio federale dell'Aero club d'Italia, con compiti decisori. Più in dettaglio, l'Aero club contesta le violazioni e promuove il contraddittorio con il responsabile della violazione; la Commissione di disciplina esprime un parere; il Consiglio federale irroga la sanzione.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 1, la sospensione ha durata minima di un mese e massima di 2 anni.

In base al comma 2, la durata della sospensione delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati è predefinita per le fattispecie di cui all'allegato 2.

Per le fattispecie di cui ai numeri 2), 3), 4), 5), 13), 16) e 18) 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.

Ai sensi del comma 3, la Commissione di disciplina dell'Aero Club d'Italia, valutata la gravità del fatto e la durata della sospensione, può disporre che, prima del reintegro del titolo, venga eseguita attività addestrativa integrativa.

In base all'articolo 14, comma 1, la revoca è invece prevista:

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, 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.

Ai sensi del comma 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.

Ai sensi del comma 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.

L'articolo 15 – unica disposizione del Capo III – dispone l'abrogazione espressa dei seguenti atti normativi:

la legge n. 106 del 1985;

il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010;

il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010.

Quanto al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, rileva come il provvedimento appaia principalmente riconducibile alla materia « ordinamento civile », attribuita alla competenza legislativa statale esclusiva ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione.

In proposito ricorda che la giurisprudenza della Corte costituzionale (con la sentenza n. 169 del 2013) ha ricondotto infatti a tale competenza, anche in ambito aeroportuale, le disposizioni inerenti ai requisiti di sicurezza e alle relative responsabilità.

Con riferimento alle disposizioni in materia di esercizio della professione di istrut-

tore di volo, assume rilievo anche la materia « professioni », attribuita alla competenza concorrente tra Stato e regioni ai sensi dell'articolo 117, terzo comma.

Segnala tuttavia come, a tale riguardo, la giurisprudenza della Corte costituzionale ha riconosciuto che per i profili ordinamentali che non hanno uno specifico collegamento con la realtà regionale – quali l'individuazione delle figure professionali, con i relativi profili e titoli abilitanti – si giustifica una uniforme regolamentazione sul piano nazionale (sentenza n. 98 del 2013).

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 2*).

Il Comitato approva la proposta di parere.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 febbraio 2022. — Presidenza del presidente Giuseppe BRESCIA. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'interno Nicola Molteni.

La seduta comincia alle 14.30.

Misure per la prevenzione dei fenomeni eversivi di radicalizzazione violenta, inclusi i fenomeni di radicalizzazione e di diffusione dell'estremismo violento di matrice jihadista.

Testo unificato C. 243 Fiano e C. 3357 Perego Di Cremona.

(Rinvio del seguito dell'esame).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 19 gennaio 2022.

Giuseppe BRESCIA, *presidente*, avverte che, essendo ancora in corso approfondimenti tra il relatore, i gruppi e il Governo, in vista dell'espressione dei pareri sulle proposte emendative presentate, è necessario rinviare il seguito dell'esame ad altra seduta. Non essendovi obiezioni, rinvia, dunque, l'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.35.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 9 febbraio 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 15.

ALLEGATO 1

Modifica all'articolo 58 del codice civile, in materia di dichiarazione di morte presunta dell'assente. Testo unificato C. 685 e abb.**PARERE APPROVATO**

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 685 Zanotelli e C. 3345 Ascari, recante modifica all'articolo 58 del codice civile, in materia di dichiarazione di morte presunta dell'assente, al quale non è stata apportata alcuna modifica nel corso dell'esame in sede referente;

evidenziato come il provvedimento sia volto a rendere più breve il periodo di tempo necessario affinché i soggetti legittimati, a seguito della scomparsa di una persona, possano rivolgersi al tribunale per ottenerne la dichiarazione di morte pre-

sunta, in tal modo consentendo la regolazione dei rapporti giuridici che fanno capo alla persona scomparsa;

considerato, per quanto concerne il rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, come il provvedimento sia riconducibile alla materia « ordinamento civile », di competenza legislativa esclusiva statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Disciplina del volo da diporto o sportivo. Testo unificato C. 2493 e abb.**PARERE APPROVATO**

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 2493 e C. 2804, recante disciplina del volo da diporto o sportivo;

rilevato, per quanto attiene al rispetto degli ambiti di competenza legislativa costituzionalmente definiti, come il provvedimento sia principalmente riconducibile alla materia « ordinamento civile », attribuita alla competenza legislativa statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione;

ricordato, al riguardo, che la giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 169 del 2013) ha ricondotto a tale competenza, anche in ambito aeroportuale, le disposizioni inerenti ai requisiti di sicurezza e alle relative responsabilità;

osservato, con riferimento alle disposizioni in materia di esercizio della professione di istruttore di volo, come assuma rilievo anche la materia « professioni », attribuita alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione;

segnalato, tuttavia, come, a tale riguardo, la giurisprudenza della Corte costituzionale abbia riconosciuto che, per i profili ordinamentali che non hanno uno specifico collegamento con la realtà regionale – quali l'individuazione delle figure professionali, con i relativi profili e titoli abilitanti – si giustifica una uniforme regolamentazione sul piano nazionale (sentenza n. 98 del 2013),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.