



Disciplina del volo da diporto o sportivo A.C. 2493

Dossier n° 348 - Schede di lettura
22 settembre 2020

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2493
Titolo:	Disciplina del volo da diporto o sportivo
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Bendinelli
Numero di articoli:	39
Date:	
presentazione:	12 maggio 2020
assegnazione:	10 settembre 2020
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, IV Difesa, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze, VII Cultura, X Attività produttive, XII Affari sociali e XIV Politiche UE

Contenuto

La [proposta di legge A.C. 2943](#), consta di **39 articoli**, suddivisi in tre titoli.

Il **titolo I**, che consta di **21 articoli**, suddivisi in **5 capi** contiene la **disciplina del volo da diporto o sportivo a motore**. In particolare sono oggetto di disciplina le **prescrizioni generali e di sicurezza** (Capo I, artt. 1-10), le **norme di circolazione** (Capo II, artt. 11-12), l'**accertamento d'idoneità al volo da diporto a motore** (Capo III, artt. 13-15), l'attività **preparatoria e didattica** (Capo IV, artt. 16-19), la **copertura assicurativa** (capo V, artt. 20 e 21).

Il **titolo II**, che consta di **17 articoli**, sempre suddivisi in **5 Capi**, contiene la **disciplina del volo libero**. In dettaglio sono oggetto di disciplina, anche per tale tipologia di volo le **prescrizioni generali e di sicurezza** (Capo I, artt. 22-26), le **norme di circolazione** (Capo II, artt. 27-28), l'**accertamento d'idoneità al volo libero** (Capo III, artt. 29-31), l'attività **preparatoria e didattica** (Capo IV, artt. 32-36), la **copertura assicurativa** (capo V, artt. 37 e 38).

Il **titolo III** contiene solo l'**articolo 39 che disciplina l'entrata in vigore** (fissata al centoventesimo giorno successivo alla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*).

Le **disposizioni della proposta di legge hanno ad oggetto la materia oggi regolata dal [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#) (si veda in proposito quanto rappresentato nel paragrafo "necessità dell'intervento con legge")**.

Come risulta dalla relazione illustrativa le modifiche introdotte concernono soprattutto alcuni aspetti critici del settore. In particolare la proposta di legge prevede il rilascio di una licenza di volo (anziché di un attestato), che, a differenza dell'attestato di VDS che non avrebbe validità in termini di crediti, consentirebbe di acquisire crediti fino al 50 per cento ai fini del conseguimento di una licenza di pilota privato. Per quanto riguarda il conseguimento dell'idoneità fisica, a differenza della normativa vigente, ai sensi della quale la visita di idoneità effettuata dal medico sportivo autorizzato dall'Aero club d'Italia e la visita effettuata da un esaminatore aeromedico (*aero medical examiner* – AME) autorizzato dall'Agenzia europea della sicurezza aerea o dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) non sono equivalenti, si prevede l'equiparazione di tali visite.

La proposta di legge prevede di elevare a 5.000 piedi il limite di altezza massima dall'ostacolo più alto nel raggio di 5 chilometri (attualmente il pilota in possesso di un attestato al VDS basico o biposto è obbligato a mantenere una altezza massima di 1.000 piedi (300 metri) dall'ostacolo più alto nel raggio di 5 chilometri) ed è volta a permettere al pilota, in possesso di certificazione di fonìa aeronautica, di usufruire di tutti i servizi del traffico aereo, agevolando il suo volo e assicurando una condotta operativa equiparabile a un volo di aviazione generale.

Accanto alle proposte di modifica ricordate dalla relazione di accompagnamento, la proposta di legge presenta alcune ulteriori significative differenze rispetto alla disciplina vigente: innanzi tutto si introduce una

disciplina differenziata tra il volo da diporto o sportivo a motore e il volo libero (mentre nel [decreto del Presidente della Repubblica n.133 del 2010](#) la disciplina dell'attività di volo da diporto o sportivo è disciplinata unitariamente) e si prevede la definizione e la disciplina relativa all'apparecchio VDS/VM-120 ossia un apparecchio VDS/VM elementare avente peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia.

Ulteriori differenze concernono le dotazioni di sicurezza di cui **all'articolo 4** (la disciplina introdotta appare più precisa rispetto alla disciplina vigente), la documentazione necessaria per la **registrazione ed identificazione degli apparecchi vds muniti di motore (art. 7**, che contiene una disciplina molto articolata e solo in parte coincidente con quella vigente), **l'introduzione di una disposizione**, non presente nel [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#), avente ad oggetto gli **Apparati radio e il certificato di radiotelegrafia aeronautica (art. 8)**. Anche **l'articolo 28**, che estende significativamente la disciplina delle precedenze per il volo libero, presenta differenze significative rispetto alla disciplina vigente.

Altre disposizioni presentano differenze, più o meno significative, rispetto al testo del decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010 (ad esempio gli **articoli 11 e 27**, in materia di conduzione dei voli, rispetto alla disciplina dell'articolo 9 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#)), **l'articolo 12** concernente la disciplina del volo in formazione e traino rispetto al testo dell'articolo 10 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#).

Sono invece sostanzialmente **molto prossimi alla disciplina vigente** le norme in materia di responsabilità per la condotta dei voli (art. 3 e 24 della proposta di legge corrispondenti all'articolo 3 del decreto del presidente della repubblica n. 133 del 2010) **Restrizioni, divieti e limiti alle operazioni di volo** (articolo 5 per il volo a motore, articolo 26 per il volo libero, corrispondenti alle previsioni dell'articolo 4 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#)), **uso delle aree di decollo e atterraggio** (articolo 6, corrispondente all'articolo 6 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#)), **apparecchi avanzati** (definiti nel testo della proposta di legge apparecchi VDS/VM avanzati) di cui all'**articolo 9** (corrispondente all'articolo 8 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#)). **Le disposizioni in materia di copertura assicurativa** (articoli 20 e 21, con riferimento al volo a motore e articoli 37 e 38 con riferimento al volo libero, corrispondenti agli articoli 20 e 21 del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#)).

Non sono riprodotte nel testo della proposta di legge le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica relative al rilascio del **nulla osta del questore per il rilascio dell'attestato di idoneità al pilotaggio VDS** (art. 14) e ai programmi didattici dei corsi **preparatoria per il conseguimento di attestati di idoneità (art. 17)**, le disposizioni specifiche per le **prove di esame** per il conseguimento **dell'attestato di istruttore e di istruttore avanzato (art. 19)**.

In ragione della sostanziale coincidenza delle materie oggetto della disciplina della proposta di legge e del [decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010](#) andrebbe valutata l'opportunità di indicare espressamente le disposizioni abrogate.

Le disposizioni della proposta di legge A.C. 2843: La disciplina del volo da diporto o sportivo a motore (artt. 1-21)

L'articolo 1 della proposta di legge disciplina **l'oggetto e l'ambito di applicazione** del titolo I, prevedendo che esso contenga disposizioni **sull'attività di volo da diporto o sportivo effettuata con apparecchi a motore e stabilendo** in particolare che tali disposizioni **si applichino** agli apparecchi a motore operanti nel territorio nazionale **in possesso delle caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018.

Tale allegato I fa riferimento agli aeromobili **di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d)** del citato regolamento che vengono qualificati da tale disposizione come "aeromobili il cui esercizio comporta un rischio basso per la sicurezza aerea, di cui all'allegato I, né al personale e alle organizzazioni coinvolte, a meno che l'aeromobile non sia dotato, o non sia stato considerato dotato, di un certificato a norma del [regolamento \(CE\) n. 216/2008](#)" e ai quali **non si applica** il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018.

Nell'elenco contenuto in tale allegato I sono indicati: aeromobili storici (lettera a); aeromobili di chiaro interesse storico (lettera b); aeromobili specificatamente progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici e suscettibili di essere prodotti in un numero molto limitato, aeromobili, compresi quelli forniti in kit, per i quali almeno il 51 % dei compiti di fabbricazione e di assemblaggio è svolto da non professionisti o da associazioni senza scopo di lucro di non professionisti a fini di uso proprio e senza alcun obiettivo commerciale (lettera c); aeromobili che sono stati in servizio presso le forze armate, a meno che non siano di un tipo per il quale l'Agenzia ha adottato una norma di progettazione (lettera d); aeroplani la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS) nonché elicotteri, paracadute a motore, alianti e motoalianti, al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a specifici limiti, differenziati a seconda che si tratti di velivoli monoposto o biposto, e che si tratti di Aeroplani/elicotteri/paracaduti a motore/motoalianti, ovvero alianti, aerei anfibi o idrovolanti/elicotteri ovvero di sistemi di recupero totale con paracadute montato sulla cellula (lettera e); autogiro monoposto e biposto con una massa massima al decollo non superiore a 600 kg; riproduzioni di aeromobili con le caratteristiche indicate dalle lettere da a) a d) della disposizione il cui progetto strutturale è

analogo a quello dell'aeromobile originale; aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1 200 m³ in caso di aria calda, e non superiore a 400 m³ in caso di altro gas di sollevamento; qualsiasi altro aeromobile con equipaggio con una massa a vuoto massima, compreso il combustibile, non superiore a 70 kg. **Tra le categorie citate il titolo I si applica esclusivamente ai velivoli dotati di motore.**

L'articolo 2 contiene le definizioni ai fini del titolo I. Sono in particolare previste le definizioni di volo da diporto o sportivo/volo a motore (VDS/VM); apparecchio VDS/VM; apparecchio VDS/VM avanzato (apparecchio-VDS/VM-A); apparecchio VDS/VM-120; licenza VDS/VM (L-VDS/VM); licenza VDS/VM avanzata (L-VDS/VM-A); licenza VDS/VM-120 (L-VDS/VM-120); abilitazione; certificato di radiotelegrafia aeronautica; pilota responsabile; posto di pilotaggio; certificato di identificazione; registro degli apparecchi VDS; campo di volo; fornitore di servizi di traffico aereo competente; *aeromedical examiner* (AME) ossia l'esaminatore aeromedico certificato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) per erogare le prestazioni sanitarie finalizzate al rilascio della certificazione di idoneità psico-fisica per il conseguimento di una licenza o di un attestato aeronautico.

L'articolo 3 disciplina la responsabilità per la condotta dei voli da diporto o sportivo a motore. In particolare si prevede che il pilota responsabile, definito come il pilota in possesso della L-VDS/VM e delle relative abilitazioni, in corso di validità, che assume il comando dell'apparecchio ed è responsabile della sua condotta e della sua sicurezza dalla fase di approntamento per il volo allo spegnimento e alla messa in sicurezza, è tenuto al rispetto della normativa vigente in materia di volo, fatto salvo quanto diversamente stabilito dalla legge.

In caso di attività didattica, il **pilota responsabile è l'istruttore di volo**, salvo nel caso in cui l'allievo, guidato da terra via radio dall'istruttore, **volontariamente e consapevolmente disattenda gli ordini impartiti assumendo la responsabilità dell'azione.** Si prevede inoltre che il pilota responsabile, qualora violi le disposizioni sopra indicate e adotti una condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità, è sanzionato **ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.**

L'articolo 4 disciplina i sistemi di sicurezza. Si prevede che il pilota debba indossare le cinture di sicurezza e debba altresì farle indossare correttamente ai passeggeri.

Si prevedono inoltre le dotazioni minime degli apparecchi VDS/VM e VDS/VM-A, ad esclusione del paramotore e del pendolare a motore. Si tratta in particolare dell'altimetro; dell'anemometro e della bussola magnetica. A bordo degli apparecchi VDS/VM a cabina aperta è obbligatorio indossare un casco protettivo di tipo rigido adeguato al tipo di apparecchio e all'attività svolta; in caso di volo sull'acqua, oltre la distanza di planata in efficienza dalla costa, ogni persona a bordo deve indossare un giubbotto salvagente gonfiabile ad azionamento manuale. Inoltre gli apparecchi VDS/VM ad ala fissa possono essere equipaggiati con il paracadute balistico, a meno che il costruttore non specifichi sul manuale tecnico che l'apparecchio non ne prevede l'installazione. Nel caso in cui l'installazione sia invece prevista le modalità di installazione di tale equipaggiamento e le caratteristiche del paracadute da installare devono essere specificate nel manuale tecnico dell'apparecchio e, in caso contrario, le modalità di installazione devono essere certificate da un ingegnere aeronautico o da un perito aeronautico iscritto al relativo albo. Dopo l'installazione, il proprietario dell'apparecchio è responsabile dei controlli periodici previsti dal produttore del paracadute.

Qualora l'apparecchio VDS/VM non sia dotato di un trasmettitore localizzatore, anche portatile, attivabile in caso di emergenza il pilota è tenuto a comunicare la rotta e la destinazione del volo a una terza persona per dare avvio alle operazioni di ricerca e di soccorso, in caso di necessità.

L'articolo 5 disciplina le restrizioni i divieti e limiti alle operazioni di volo che possono essere adottati dall'ENAC, di propria iniziativa o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Ministero della difesa, in relazione a esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare.

Tali restrizioni sono di natura temporanea, indicano la durata del divieto o delle limitazioni all'attività e i limiti laterali e verticali delle aree interessate. A tali misure è data tempestiva pubblicità mediante le modalità e le procedure di cui al regolamento dell'ENAC in materia di servizio di informazioni aeronautiche. Si prevede comunque che l'Aero club d'Italia, nel rispetto della normativa vigente, possa intervenire per fronteggiare situazioni impreviste o contingenti che possano risultare pericolose per ogni forma di volo, compreso quello didattico.

L'articolo 6 disciplina l'uso delle aree per decollo e per atterraggio, che possono essere effettuati su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici nonché su aree occasionali, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo all'interno degli spazi aerei controllati sono effettuati esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. Qualora all'interno di spazi aerei controllati esistano aeroporti militari o installazioni militari, tali attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, subordinatamente alla sottoscrizione di un accordo tecnico tra il comando locale e l'associazione di volo richiedente.

Si prevede infine che le operazioni di flottaggio, attracco e ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi siano assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto e che in fase di flottaggio, agli idrovolanti e agli anfibi non siano applicabili limitazioni legate alla potenza della motorizzazione e alle dotazioni di bordo imposte dalla normativa vigente in materia di circolazione di natanti mentre limitazioni di

velocità possono essere applicabili solo alle fasi di flottaggio che seguono il completamento della manovra di ammaraggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.

L'articolo 7 disciplina la registrazione e identificazione degli apparecchi VDS/VM, definiti, ai sensi dell'articolo 2, come aeromobili provvisti di motore impiegato per VDS/VM aventi le caratteristiche tecniche di cui alla lettera e) del paragrafo 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139.

Si tratta degli aeroplani la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 35 nodi di velocità calibrata (CAS) nonché elicotteri, paracadute a motore, motoalianti, al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM), registrata dagli Stati membri, non superiore a specifici limiti, differenziati a seconda che si tratti di velivoli monoposto o biposto, e che si tratti di Aeroplani/elicotteri/paracaduti a motore/motoalianti, ovvero aerei anfibi o idrovolanti/elicotteri ovvero di sistemi di recupero totale con paracadute montato sulla cellula.

La disposizione ammette alla circolazione nel territorio nazionale gli apparecchi VDS/VM, aventi caratteristiche conformi alle disposizioni di cui all'allegato I al regolamento (UE) 2018/1139, iscritti nel registro degli apparecchi VDS e in possesso del certificato di identificazione nonché gli apparecchi VDS/VM iscritti nel registro di uno degli Stati membri dell'Unione europea. Si prevede tuttavia che i cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e di Paesi terzi siano autorizzati alla circolazione nel territorio nazionale secondo le modalità definite con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge la cui proposta è all'esame.**

Forma oggetto di disciplina anche **la domanda di iscrizione nel registro degli apparecchi VDS** da presentare a cura del proprietario dell'apparecchio. Le modalità di presentazione della richiesta ai fini dell'iscrizione si applicano anche in caso di modifiche apportate a un apparecchio già identificato. In tale ultima circostanza il proprietario dell'apparecchio notifica all'Aero club d'Italia le modifiche apportate e dichiarate nella domanda di prima identificazione presentata all'Aero club d'Italia. Qualora il proprietario modifichi l'apparecchio senza comunicare le modifiche apportate all'Aero club d'Italia è sanzionato ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, ed è soggetto alla sospensione del certificato di identificazione, fino alla regolarizzazione della pratica. Le eventuali spese connesse alla verifica e alla procedura di sospensione e di riattivazione sono a carico del proprietario.

Si prevede in particolare che la domanda debba essere corredata dai seguenti allegati: per multiassi, elicottero, autogiro, motoalianti e dirigibili: due fotografie a colori dell'apparecchio, visto di lato e frontalmente, idonee a identificarne il modello; per paramotore, paracarrello e pendolare: due fotografie a colori del gruppo motopropulsore viste di lato e frontalmente; per mongolfiera: due fotografie a colori del complesso cesta/propulsore viste di lato e frontalmente; per motoaliente con le ali dotate di kit a lunghezza variabile, oltre alla documentazione indicata alla lettera a), il manuale di volo con l'indicazione delle dimensioni delle ali certificate dal costruttore; dichiarazione del proprietario autenticata nelle forme di legge o autocertificazione attestante la proprietà e la conformità dell'apparecchio alle caratteristiche di cui all'allegato I al regolamento (UE) 2018/1139. la dichiarazione, oltre all'attestazione di proprietà, deve riportare le seguenti indicazioni: 1) modello dell'apparecchio, nome del costruttore, nonché l'eventuale numero seriale della cellula ove si tratti di un prodotto industriale; 2) struttura dell'apparecchio, monoposto o biposto, tipologia dei comandi, tre assi, due assi, pendolare, elicottero, autogiro, mongolfiera o dirigibile, ed eventuale installazione del gancio per il traino e del paracadute balistico; 3) ubicazione del posto del pilota responsabile; 4) nome del costruttore, modello, potenza e numero seriale del motore; 5) massa massima al decollo e dimensioni, lunghezza, larghezza e altezza, espresse in centimetri, esclusi paramotore, paracarrelli e pendolari; 6) peso a vuoto in caso di identificazione di VDS/VM-120, escluso eventuale paracadute; f) in caso di richiesta di attribuzione della qualifica di apparecchio VDS/VM-A, oltre alla restante documentazione di cui al presente comma, deve essere allegata la documentazione di cui all'articolo 9; g) in caso di richiesta di abilitazione al traino, oltre alla restante documentazione di cui al presente comma, deve essere allegato il manuale di volo del costruttore con le prescrizioni per il traino.

Spetta all'Aero club d'Italia accertare, in qualsiasi momento, la conformità tra la dichiarazione del proprietario dell'apparecchio e le caratteristiche oggettive dello stesso, con la possibilità di richiedere ulteriore specifica documentazione o certificazioni a firma di un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione ovvero di un perito industriale per le costruzioni aeronautiche iscritto al relativo albo. Per tale verifica l'Aero club d'Italia può avvalersi delle strutture di altri soggetti pubblici e privati certificati, con spesa a carico del proprietario solo qualora sia riscontrata una mancanza di conformità rispetto a quanto dichiarato. Spetta inoltre all'Aero club d'Italia, accertata la regolarità della documentazione, rilasciare **un certificato di identificazione e una targa**. Il certificato di identificazione deve essere conservato a bordo dell'apparecchio durante il volo mentre la targa deve essere apposta in modo stabile sull'apparecchio.

Le dimensioni della targa sono di 10 centimetri per 5 centimetri, e su di essa figura la lettera I (Italia) seguita da quattro caratteri alfa-numeric, che devono essere riprodotti ciascuno in un colore a forte contrasto rispetto al colore di fondo o viceversa nelle dimensioni minime di 30 centimetri per 15 centimetri sulla parte inferiore di un'ala e, ove possibile, su ambedue i lati della fusoliera, sulla fusoliera nel caso di apparecchi ad ala rotante, oppure

sull'involucro, nel caso di mongolfiera o dirigibile.

L'**articolo 7** disciplina inoltre il **rilascio dei certificati di identificazione per voli di prova**, a beneficio delle imprese costruttrici, per consentire l'effettuazione dei voli di collaudo sia di nuovi modelli di apparecchi VDS/VM sia di quelli di nuova produzione non ancora iscritti nel registro degli apparecchi VDS. In questi casi sono rilasciate marche di identificazione costituite dalla lettera I (Italia) seguita dalla lettera X e tre numeri, subordinatamente alla comunicazione da parte dell'impresa dei nominativi dei piloti collaudatori, il cui elenco è costantemente aggiornato a cura dell'impresa stessa.

Un'ulteriore disposizione concerne il **passaggio di proprietà dell'apparecchio**. In tal caso l'acquirente ne dà comunicazione all'Aero club d'Italia, entro quindici giorni dall'acquisto. In caso di mancata comunicazione, l'Aero club d'Italia, su segnalazione del venditore, procede alla sospensione del certificato di identificazione che è ritirato fino alla regolarizzazione della pratica. L'Aero club d'Italia trascrive nel registro degli apparecchi VDS le marche di identificazione, il nominativo del proprietario e, in ordine cronologico, gli atti di cessione degli apparecchi ed eventuali provvedimenti amministrativi o giudiziari. Tali dati sono riportati anche nel certificato di identificazione. Anche in tal caso, qualora il proprietario non provveda è sanzionato ai sensi del regolamento già citato con riferimento all'ipotesi di mancata comunicazione delle modifiche all'aeromobile, ed è soggetto alla sospensione del certificato di identificazione, fino alla regolarizzazione della pratica. Anche in tal caso le eventuali spese connesse alla verifica e alla procedura di sospensione e di riattivazione sono a carico del proprietario.

Infine spetta al proprietario comunicare la **distruzione dell'apparecchio**, entro quindici giorni dall'evento, all'Aero club d'Italia che provvede al ritiro del certificato di identificazione e alla cancellazione dell'apparecchio dal registro degli apparecchi VDS, ponendo le relative spese a carico del proprietario.

L'articolo 8 contiene la disciplina in materia di **appareati radio e certificati di radiotelefonia aeronautica**. Sono in particolare distinti:

- Gli apparecchi **VDS/VM non avanzati**, che possono essere dotati di apparati radio operanti in banda aeronautica in grado di garantire le comunicazioni terra-bordo-terra (TBT) nel rispetto delle normative vigenti. Se già dotati dei citati apparati radio, possono essere dotati anche di transponder con modalità A e C o S o superiore.
- Gli apparecchi **VDS/VM-A**, che sono dotati di un apparato radio in banda aeronautica in grado di garantire le comunicazioni TBT nel rispetto delle normative vigenti e di transponder con modalità A e C o S o superiore.

Questi apparati radio devono essere conformi alle disposizioni dei regolamenti nazionali o dell'Unione europea vigenti in materia di interoperabilità nonché alle relative prescrizioni di omologazione e di sicurezza previste per gli aeromobili di aviazione generale di tipo amatoriale, in quanto applicabili.

Il rilascio della licenza di esercizio di stazione radio è richiesto dal proprietario secondo le procedure previste dalla normativa vigente per gli aeromobili di aviazione generale di tipo amatoriale, in quanto applicabili. Il certificato di radiotelefonia aeronautica, al quale è subordinato l'uso della radio, è rilasciato dall'Aero club d'Italia previa frequenza con esito positivo di un corso, con esame finale, istituito dalle scuole certificate e abilitate per tale attività didattica, i cui istruttori sono in possesso delle relative abilitazioni. Il programma didattico dei corsi di radiotelefonia aeronautica è predisposto dall'Aero club d'Italia ed è approvato dall'ENAC.

L'**articolo 9** disciplina gli apparecchi VDS/VM-A, definiti dall'articolo 2, come apparecchi VDS/VM aventi i requisiti tecnici di cui all'articolo 9 e a cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia.

La qualifica di apparecchio VDS/VM-A è attribuita a quegli apparecchi VDS/VM aventi le caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139, identificati negli Stati di appartenenza, e caratteristiche tecniche conformi **agli standard tecnici almeno equivalenti a quelli riportati nei documenti tecnici indicati dall'Aero club d'Italia e approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC**. Pertanto le caratteristiche tecniche di tali apparecchi sono definite per rinvio.

La qualifica di apparecchio VDS/VM-A è attribuita dall'Aero club d'Italia mediante annotazione nel certificato di identificazione, a fronte di un'istanza del proprietario, attestante il rispetto delle disposizioni concernenti la dichiarazione autocertificata di conformità, il deposito della documentazione a corredo della domanda, e la dotazione di apparati radio VHF con le caratteristiche indicate dalla presente disposizione.

Nel caso di apparecchi VDS/VM provenienti da Stati membri dell'Unione europea, verificata la rispondenza alle caratteristiche di cui al presente articolo, l'Aero club d'Italia rilascia un apposito riconoscimento.

La disposizione regola anche **la dichiarazione autocertificata di conformità agli standard definiti ai sensi del citato regolamento indicando chi sia tenuto a renderla e la documentazione che deve depositare il proprietario ai fini della richiesta della qualifica di apparecchio VDS/VM-A**

In particolare per apparecchi prodotti industrialmente, anche in kit di montaggio (lettera a) **la dichiarazione autocertificata di conformità** deve essere resa dall'impresa costruttrice o dall'organizzazione responsabile della produzione, a garanzia della qualità e della conformità dei propri apparecchi al progetto depositato presso l'Aero club d'Italia ai sensi dei commi 3, lettera a), e 4; per apparecchi amatoriali non realizzati con kit di montaggio

prodotto industrialmente (lettera b), dal costruttore dell'apparecchio; nei casi di impossibilità di rilascio da parte del costruttore per cessata attività, qualora il costruttore o il legale rappresentante dichiarino di non essere interessato o nei casi dichiarati ammissibili dall'Aero club d'Italia, dal proprietario dell'apparecchio (lettera c).

Con riferimento ai documenti che devono essere depositati dal proprietario richiedente la qualifica di apparecchio VDS/VM-A, oltre alle dichiarazioni di conformità, si tratta nel caso di apparecchi di cui al comma 2, lettera a): dossier tecnico predisposto dall'impresa che ha progettato l'apparecchio, relativo al calcolo, al dimensionamento e alla verifica delle strutture primarie, rapporto sui test di volo eseguiti e indicazione del tipo e del modello di motore ritenuto idoneo; copia dei manuali di volo e di manutenzione dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti, anche avionici, installati, comprendenti le ispezioni e le sostituzioni obbligatorie (comma 3, lettera a). Nel caso di apparecchi di cui al comma 2, lettere b) e c) relazione tecnica, sottoscritta da un ingegnere aeronautico o aerospaziale abilitato all'esercizio della professione ovvero da un perito industriale per le costruzioni aeronautiche iscritto al relativo albo ed effettivamente operante nel settore aeronautico, attestante che la progettazione e la realizzazione dell'apparecchio sono state eseguite con criteri idonei a garantire la rispondenza agli standard di cui al comma 1 e copia dei manuali di volo e di manutenzione dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti, anche avionici, installati, comprendenti le ispezioni e le sostituzioni obbligatorie. Qualora le imprese costruttrici depositino presso l'Aero club d'Italia le dichiarazioni autocertificate di cui al comma 2 nonché la documentazione di cui al comma 3, lettera a), relative agli apparecchi già prodotti e a quelli di nuova produzione, in formato elettronico non modificabile, il richiedente è esonerato dal deposito dei documenti di cui al comma 3, lettera a). In tale caso, le imprese costruttrici sono tenute ad aggiornare la documentazione qualora apportino modifiche significative all'apparecchio.

Gli apparecchi avanzati **devono essere dotati di apparati radio VHF operanti in banda aeronautica** in grado di garantire le comunicazioni TBT (terra-bordo-terra) nel rispetto delle normative vigenti e di transponder con modalità A e C o S o superiore. L'ENAC comunica all'Aero club d'Italia i codici binari identificativi che, a cura del proprietario dell'apparecchio, sono correttamente inseriti nel transponder con modalità S. L'Aero club d'Italia, su istanza del proprietario dell'apparecchio, assegna un codice binario abbinandolo al codice identificativo dell'apparecchio del richiedente.

Sotto il **profilo della responsabilità**, si prevede che il proprietario dell'apparecchio VDS/VM-A **sia responsabile anche delle manutenzioni**, previste dai manuali dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti, anche avionici, installati, avendo cura di annotare ogni intervento del manutentore nel libretto dell'apparecchio fornito dall'Aero club d'Italia e trasmetta all'Aero club d'Italia, con cadenza almeno triennale, una dichiarazione attestante la tipologia della manutenzione eseguita e la sua rispondenza ai programmi di manutenzione previsti dalla normativa vigente e dai manuali dell'apparecchio, del motore, dell'elica e degli equipaggiamenti. Il libretto dell'apparecchio è costantemente aggiornato dal proprietario ed esibito a richiesta dell'autorità **e non può essere portato in volo**. Qualora il proprietario non trasmetta, entro la data di scadenza, la dichiarazione attestante la manutenzione prevista, la qualifica di apparecchio VDS/VM-A è sospesa in maniera automatica. La sospensione decade e la qualifica è ripristinata qualora sia inviata la citata dichiarazione.

Si vieta infine che gli apparecchi VDS/VM-A siano oggetto di modifiche che compromettano la loro conformità ai documenti tecnici in forza dei quali essi possono essere qualificati come VDS/VM-A nonché alla documentazione depositata.

In caso di inottemperanza agli obblighi sopra descritti, l'Aero club d'Italia provvede d'ufficio alla sospensione, fino a intervenuta regolarizzazione, della qualifica di apparecchio VDS/VM-A, ponendo a carico del proprietario le eventuali spese connesse alla verifica e alla procedura di sospensione e di riattivazione della qualifica.

L'**articolo 10** disciplina gli apparecchi VDS/VM-120, stabilendo che la qualifica di apparecchio VDS/VM-120 è attribuita dall'Aero club d'Italia agli apparecchi VDS/VM elementari con peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi, escluso il paracadute balistico. Si precisa che agli apparecchi VDS/VM-120 non può essere conferita la qualifica di VDS/VM-A.

L'**articolo 11**, ha ad oggetto la **conduzione dei voli**. Si prevede, a tal proposito, che l'attività di volo con apparecchi VDS/VM sia svolta **in conformità alle regole del volo a vista diurno e speciale**.

Inoltre, **salva diversa autorizzazione dell'ENAC**, sentiti i fornitori del servizio del traffico aereo, l'attività di volo con apparecchi VDS/VM è soggetta ad ulteriori limitazioni:

- al pilota **titolare di licenza VDS/VM-120** ai comandi di un apparecchio VDS/VM-120 o al pilota VDS/VM ai comandi di un apparecchio VDS/VM-120, VDS/VM o VDS/VM-A è consentito il volo **esclusivamente al di fuori degli spazi aerei controllati, fuori dalle zone di traffico aeroportuale**, a una distanza **non inferiore a 5 chilometri dagli aeroporti e fino a una quota massima di 5.000 piedi dal terreno**, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 chilometri;
- al pilota **titolare di licenza VDS/VM** in possesso di certificato di radiotelegrafia aeronautica, ai comandi di un apparecchio di cui all'articolo 8, comma 1, equipaggiato con apparato radio e *transponder* con modalità S, è consentito, oltre a quanto previsto dalla lettera a) del presente comma, richiedere l'autorizzazione all'attraversamento degli spazi aerei controllati;
- al pilota **titolare di licenza VDS/VM** ai comandi di un apparecchio equipaggiato con apparato radio VHF, qualora ritenuto necessario ai fini della sicurezza, **è consentito presentare un piano di volo e usufruire del servizio SAR**;

Al pilota titolare di Licenza VDS/VM-A, ai comandi di un apparecchio VDS/VM-A, è consentito operare anche negli aeroporti aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC, nonché in tutto lo spazio aereo italiano.

Analoga facoltà è concessa ai cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e di Paesi terzi secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 12 disciplina i Voli in formazione e traino. Si dispone che il **volo in formazione** sia consentito, nel rispetto delle norme previste dall'*Aeronautical information publication-Italia*, ai piloti VDS/VM in possesso di certificato di radiotelegrafia aeronautica alle con apparecchi VDS/VM equipaggiati con radio, *trasponder* con capacità minima di modalità A e modalità C, con altimetro, con anemometro e con bussola magnetica e a una distanza di sicurezza non inferiore a 50 metri l'uno dall'altro. La partecipazione a manifestazioni aeree con volo in formazione è autorizzata con apparecchi VDS/VM-A e con piloti in possesso di Licenza VDS/VM-A che abbiano conseguito l'abilitazione al volo in formazione attraverso la frequenza con esito positivo di un apposito corso teorico e pratico, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Analoga facoltà e alle medesime condizioni è concessa ai piloti di paramotori e di pendolari.

Si prevede inoltre che il pilota in possesso di L-VDS/VM o L-VDS/VM-A e dell'abilitazione al traino per apparecchi VDS, può svolgere l'attività di traino nei limiti indicati dal costruttore nel manuale di volo.

L'attività di traino è consentita solo con apparecchi prodotti in serie ovvero in *kit* di montaggio, dichiarati idonei al traino dal costruttore e autorizzati dall'Aero club d'Italia con apposita annotazione sul certificato di identificazione, in conformità alle prescrizioni riportate nel manuale di volo.

Ai sensi dell'articolo **13, commi 9, 10 e 11**, l'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero club d'Italia al pilota in possesso della L-VDS/VM e della licenza di radiotelegrafia aeronautica previa frequenza con esito positivo di un apposito corso, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il pilota in possesso del brevetto di pilota militare è esonerato dalla partecipazione al corso.

L'abilitazione al traino per apparecchi VDS è rilasciata dall'Aero club d'Italia al titolare della L-VDS/VM o L-VDS/VM-A in possesso dell'abilitazione al trasporto di passeggeri da almeno tre anni previa frequenza con esito positivo di un apposito corso, con esame finale, istituito dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il titolare di licenza aeronautica con abilitazione al traino in corso di validità è esonerato dalla partecipazione al corso. Sono abilitate allo svolgimento dei corsi per il rilascio delle abilitazioni al volo in formazione e al traino le scuole certificate e abilitate per tale attività didattica i cui istruttori sono in possesso delle relative abilitazioni.

L'articolo 13 disciplina le licenze di volo per VDS/VM e le abilitazioni. La competenza al rilascio è attribuita all'Aero club d'Italia. Tali licenze consentono di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139. La licenza VDS/VM-120 consente di svolgere l'attività di volo **solo con gli apparecchi VDS/VM-120**.

La disposizione regola anche le modalità di conseguimento della licenza e delle successive abilitazioni, previa frequenza di specifici corsi, con esami finali, istituiti dall'Aero club d'Italia, le cui modalità sono stabilite da un regolamento tecnico adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il medesimo regolamento definirà anche le modalità per il rilascio ai piloti in possesso di licenze aeronautiche civili o militari in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno dalla data della legge, per il rilascio d'ufficio della L-VDS/VM-A e delle corrispondenti abilitazioni possedute nonché le modalità di rinnovo della licenza dopo la scadenza della visita medica.

Sotto il profilo dei requisiti fisici il richiedente della licenza è tenuto a presentare il certificato di idoneità psico-fisica che, **ai sensi dell'articolo 15, comma 2, deve certificare la sussistenza dei seguenti requisiti:** a) *visus* non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. In tale ultima ipotesi, il certificato medico deve farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo è obbligatorio; b) campo visivo e stereoscopico normali; c) capacità di percepire i colori in trasparenza; d) capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione da ciascun orecchio a una distanza non inferiore a 2 metri, volgendo le spalle all'esaminatore; e) funzione vestibolare normale; f) assenza di anomalie psicofisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di VDS/VM. La certificazione medica di idoneità psicofisica ai fini dell'attività di VDS/VM è rilasciata da un istituto medico legale dell'Aeronautica militare, da un'azienda sanitaria locale, da un medico dell'Aeronautica militare, da un medico specializzato in medicina dello sport, da un medico specializzato in medicina aeronautica e spaziale o da un AME. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VM sono effettuate apposite visite mediche presso le strutture sanitarie appena indicate (**articolo 14, comma 1**) ma i titolari di licenze per l'esercizio dell'aviazione generale commerciale o del brevetto di pilota militare in possesso della prescritta certificazione medica in corso di validità sono esonerati dall'obbligo di svolgere la visita medica (**articolo 14, comma 2**).

La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni. Resta salva la facoltà del medico, in seguito ad accurata anamnesi, di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica qualora ritenuto opportuno.

Per il rinnovo della L-VDS/VM, il pilota, entro la data di scadenza della certificazione medica, trasmette all'Aero club d'Italia un nuovo certificato di idoneità psicofisica accompagnato da una dichiarazione, rilasciata nelle forme di legge, con la quale attesta di avere svolto regolare attività di volo nel periodo di validità della certificazione medica. L'Aero club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione presentata, aggiorna la data di scadenza della visita medica sulla licenza.

La licenza VDS/VM deve essere sempre portata con sé dal pilota quando questi svolge attività di volo e consente di volare da solo e, qualora il pilota sia in possesso dell'abilitazione biposto, con passeggeri a bordo; è da considerare in corso di validità solo qualora la data della visita medica registrata dall'Aero club d'Italia sul documento risulti non scaduta e riporta obbligatoriamente il nominativo del pilota, la data di scadenza della visita medica e le abilitazioni possedute. In fase di rinnovo, in attesa di ricevere la licenza aggiornata, è permesso svolgere attività di volo dalla data di scadenza della licenza fino ai trenta giorni successivi purché il pilota sia in possesso della copia della nuova visita medica che confermi l'idoneità al pilotaggio.

Si prevede che anche i cittadini dell'Unione europea o di Paesi terzi possano conseguire la licenza rimettendo le modalità ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Tale decreto ministeriale definisce anche le modalità secondo le quali i cittadini di Paesi terzi, fatti salvi i requisiti fisici previsti dall'articolo 15, possano praticare l'attività di VDS/VM nonché le condizioni in base alle quali possono chiedere la conversione della propria licenza VDS/VM e delle proprie qualifiche, ad eccezione della qualifica di istruttore VDS. Peraltro i cittadini di Paesi terzi non residenti in Italia, in possesso della licenza sportiva della Federazione aeronautica internazionale (FAI) rilasciata per il tramite dell'Aero club nazionale di appartenenza e di una L-VDS/VM rilasciata dallo Stato di appartenenza, ancorché non riconosciuta dall'Aero club d'Italia, e di un documento di identità valido per l'espatrio in corso di validità possono partecipare alle gare e alle manifestazioni aeree che si svolgono nel territorio italiano.

Per i cittadini di Stati membri dell'Unione europea si ammette la pratica dell'attività di VDS/VM nel territorio nazionale previo possesso di un attestato o di una licenza VDS/VM in corso di validità, rilasciata dall'ente preposto dello Stato di appartenenza, nonché di un documento di identità in corso di validità valido per l'espatrio. Tali cittadini UE possono richiedere la conversione della propria licenza VDS/VM e delle proprie qualifiche, ad eccezione della qualifica di istruttore VDS, secondo le modalità stabilite dall'Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

L'articolo 16 disciplina l'Attività preparatoria per il conseguimento della licenza VDS/VM. Si prevede in particolare che l'attività teorico-pratica per il rilascio della L-VDS/VM e per il conseguimento delle pertinenti abilitazioni, per i corsi di perfezionamento e per altre forme addestrative è svolta dalle scuole di volo certificate dall'Aero club d'Italia. I corsi si svolgono, secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, presso le scuole di volo certificate degli aero club federati e degli enti aggregati all'Aero club d'Italia. L'Aero club d'Italia stabilisce con proprio regolamento, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, i **requisiti per il riconoscimento delle scuole di volo**, con particolare riferimento all'organizzazione, al personale, alle infrastrutture e agli ausili didattici, i programmi didattici, le modalità di svolgimento degli esami e le modalità di accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti. L'attività didattica di VDS/VM, nel territorio nazionale, è svolta solo dalle scuole italiane certificate dall'Aero club d'Italia. Le scuole degli Stati membri dell'Unione europea svolgono attività didattica nel territorio italiano solo presso le scuole certificate dall'Aero club d'Italia disponibili a ospitarle, subordinatamente alla firma di uno specifico *memorandum* d'intesa tra la scuola richiedente e la scuola ospitante e all'autorizzazione dell'Aero club d'Italia.

Quanto all'ammissione ai corsi per il rilascio della licenza VDS/VM **l'articolo 17** richiede un'età non inferiore ad anni diciotto o ad anni sedici, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. Per il conseguimento dell'abilitazione al trasporto di passeggeri è richiesta un'età non inferiore ad anni diciassette, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. Per la licenza VDS/VM-120 è richiesta un'età non inferiore ad anni quattordici, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. Sono inoltre definiti i documenti da presentare ai fini dell'ammissione.

L'articolo 18 disciplina l'abilitazione di istruttore VDS/VM e di istruttore VDS/VM-A prevedendo che l'abilitazione di istruttore VDS/VM e di istruttore VDS/VM-120 sia rilasciata dall'Aero club d'Italia a seguito del superamento delle prove d'esame relative a un corso istituito dallo stesso Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il programma del corso comprende anche lezioni di didattica e tecnica di insegnamento. Sono inoltre indicati i requisiti di ammissione al corso (età non inferiore ad anni ventuno; diploma di scuola secondaria di secondo grado; possesso di L-VDS/VM o di L-VDS/VM-120 rilasciata da almeno tre anni e dell'abilitazione al trasporto di passeggeri). Per quanto riguarda l'abilitazione di istruttore VDS/VM-A si richiede la qualifica di istruttore VDS/VM nonché l'abilitazione di pilota VDS/VM-A conseguita da almeno un anno e l'abilitazione di istruttore VDS/VM conseguita da almeno un anno.

Gli istruttori sopra indicati sono tenuti a frequentare, con cadenza almeno triennale, un corso di aggiornamento secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti, sentito l'ENAC. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'attestato di istruttore da parte dell'Aero club d'Italia.

Ai piloti dell'aviazione generale commerciale in possesso dell'abilitazione di istruttore di volo e ai piloti militari in possesso dell'abilitazione di istruttore di volo in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, l'abilitazione di istruttore di volo VDS/VM e VDS/VM-A è rilasciata dall'Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

L'articolo 19 dispone che le **prove di esame teoriche e pratiche per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore** si svolgono **secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.**

L'articolo 20 prevede l' **obbligo di assicurazione a copertura della responsabilità civile per i proprietari di apparecchi VDS/VM, anche che non li utilizzino personalmente, per danni a terzi sulla superficie e a seguito di urto o di collisione in volo.** Il soggetto che utilizza un apparecchio VDS/VM di cui non è proprietario si accerta, prima dell'inizio del volo, che l'apparecchio medesimo sia coperto dalla polizza assicurativa. Per le scuole di volo posi prevede l'obbligo di stipulazione di una polizza assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore a 500.000 euro per persone, animali o cose, ferme restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi. Il contratto di assicurazione, **ai sensi dell'articolo 21**, deve essere stipulato nel rispetto della normativa dell'Unione europea vigente in materia e in particolare, ove applicabile, del [regolamento \(CE\) n. 785/2004](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, e deve prevedere l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati con apparecchi VDS/VM da una persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno; l'estensione della copertura assicurativa anche ai danni arrecati per colpa grave; l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato; il risarcimento del danno, fatta salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto; l'estensione della copertura assicurativa ai danni cagionati a qualsiasi soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

La disciplina del volo libero (artt. 22-38)

La disciplina del volo libero, contenuta nel titolo II della proposta di legge, presenta disposizioni che in parte sono analoghe alle corrispondenti norme previste per il volo a motore.

L'articolo 22 disciplina l'attività di **VDS con apparecchi privi di motore** in possesso delle caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139, ossia il "volo libero" definito, ai sensi dell'**articolo 23, che contiene le definizioni applicabili alla disciplina del volo libero**, come l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS/VL (ossia l'aeromobile privo di motore impiegato per il VDS, con decollo da pendio o al traino di un apparecchio a motore, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139) per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici.

Parallelamente a quanto previsto per il volo sportivo a motore anche con riferimento al volo libero **l'articolo 24** disciplina la responsabilità per la condotta di volo del pilota responsabile (definito ai sensi dell'articolo 23 il pilota in possesso della L-VDS/VL e delle relative abilitazioni, in corso di validità, al quale è affidata la responsabilità della condotta e dell'utilizzo dell'apparecchio VDS/VL dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza a fine attività).

In primo luogo il pilota responsabile, nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni dell'ENAC in materia di navigazione e di traffico aereo e di quelle del fornitore di servizi del traffico aereo competente, prima dell'inizio e in ogni fase del volo, è tenuto ad accertarsi delle proprie condizioni psicofisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS/VL e degli equipaggiamenti necessari per la tipologia di volo che intende effettuare, adottando, sulla base del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo, tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi. In caso di attività didattica, il pilota responsabile è l'istruttore di volo salvo nel caso in cui l'allievo, guidato da terra via radio dall'istruttore, volontariamente e consapevolmente disattenda gli ordini impartiti assumendo la responsabilità dell'azione. Nel caso di biposto, il passeggero e l'allievo degli apparecchi per il volo libero, pilotabili anche con lo spostamento congiunto del peso, si attengono scrupolosamente alle istruzioni impartite loro dal pilota responsabile. Il pilota responsabile, qualora adotti una condotta di volo che metta a repentaglio la sua e l'altrui incolumità, è sanzionato ai sensi di un apposito regolamento adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

L'articolo 25 disciplina i sistemi di sicurezza prevedendo che gli apparecchi per il volo libero, per voli condotti a un'altezza superiore a 100 metri dal suolo, **sono dotati di un paracadute di soccorso idoneo per il tipo di apparecchio impiegato e per la sua tipologia d'uso monoposto o biposto.** Si prevede inoltre l'obbligo di indossare a bordo degli apparecchi VDS/VL un casco protettivo di tipo rigido adeguato.

L'**articolo 26** contiene **restrizioni, divieti e limiti alle operazioni di volo**. Si dispone che spetti all'ENAC, anche su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Ministero della difesa, in relazione a esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare, adottare specifiche restrizioni, anche di natura temporanea, all'attività di volo libero, indicando la durata del divieto o delle limitazioni all'attività e i limiti laterali e verticali delle aree interessate, dandone tempestiva pubblicità con le modalità e le procedure previste dal regolamento dell'ENAC in materia di servizio di informazioni aeronautiche. L'Aero club d'Italia, nel rispetto della normativa vigente, può intervenire per fronteggiare situazioni impreviste o contingenti che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza del volo libero e allo svolgimento dell'attività didattica.

L'**articolo 27 disciplina la conduzione dei voli** prevedendo che anche l'attività di volo con apparecchi VDS/VL è svolta in conformità delle regole del volo a vista diurno. Inoltre, salva diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore dei servizi del traffico aereo competente (definito **dall'articolo 23** come il fornitore dei servizi del traffico aereo designato per lo spazio aereo interessato) l'attività VDS/VL è svolta fuori dagli spazi aerei controllati e dalle zone di traffico aeroportuale, a distanza di sicurezza dagli ostacoli e a distanza non inferiore a 5 chilometri dagli aeroporti. Salva diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore dei servizi del traffico aereo competente, l'attività di volo libero è consentita fino a un'altezza non superiore a 7.500 piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 miglia. Durante l'attività di volo e l'attività didattica, per le comunicazioni sono impiegate radio di libero uso.

L'**articolo 28 disciplina le precedenze per il volo libero**. In particolare, nel caso in cui due apparecchi VDS/VL si trovino su due rotte convergenti alla stessa quota, entrambi i piloti devono effettuare una virata a destra mantenendo l'altro pilota in vista per evitare la collisione. Nel caso di rotte convergenti alla stessa quota in volo di pendio e nell'area sovrastante, il pilota con pendio alla propria destra deve proseguire in linea diritta e l'altro deve virare a destra allontanandosi dal pendio per evitare la collisione. Gli apparecchi VDS/VL in condizioni **di ascendenza termica, con rotta ascendente a spirale**, hanno precedenza rispetto agli altri apparecchi VDS/VL. Il senso di rotazione, destro o sinistro, nella conduzione del volo a spirale all'interno dell'ascendenza termica è determinato dal primo apparecchio VDS/VL che occupa la medesima ascendenza termica. Gli apparecchi VDS/VL che occupano successivamente la stessa ascendenza termica, a qualsiasi quota, devono adeguare il senso di rotazione a quello dell'apparecchio VDS/VL già presente. Nel caso di **sorpasso** tra due apparecchi VDS/VL, l'apparecchio sorpassato ha la precedenza. Infine, in caso di avvicinamento all'atterraggio contemporaneo di due apparecchi VDS/VL in uno stesso sito, quello con minore quota ha la precedenza.

L'**articolo 29** ha ad oggetto la **licenza di volo VDS/VL e le eventuali successive abilitazioni, definite rispettivamente, ai sensi dell'articolo 23 come " il titolo di volo che consente di pilotare apparecchi privi di motore, di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139" e "il titolo aeronautico che, annotato sulla L-VDS/VL, ne diviene parte integrante e certifica la capacità del pilota a pilotare determinati tipi di apparecchi e a svolgere specifiche attività e forme di volo"**.

Come si dispone per il volo sportivo a motore **anche per il volo libero la licenza VDS/VL e le relative abilitazioni sono rilasciate dall'Aero club d'Italia** e consentono di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi VDS/VL aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139.

La disposizione regola anche le modalità di conseguimento della licenza e delle successive abilitazioni, previa frequenza di specifici corsi, con esami finali, istituiti dall'Aero club d'Italia, le cui modalità sono stabilite dall'Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

Sotto il profilo dei **requisiti fisici il richiedente della licenza** è tenuto a presentare il certificato di idoneità psico-fisica che, **ai sensi dell'articolo 31, comma 2, deve certificare la sussistenza dei seguenti requisiti coincidenti con quelli previsti per il volo a motore:** a) *visus* non inferiore a 5/10 per ciascun occhio raggiungibili anche con l'uso di lenti correttive. In tale ultima ipotesi, il certificato medico deve farne menzione e l'uso delle lenti durante il volo è obbligatorio; b) campo visivo e stereoscopico normali; c) capacità di percepire i colori in trasparenza; d) capacità di percepire la voce ordinaria di conversazione da ciascun orecchio a una distanza non inferiore a 2 metri, volgendo le spalle all'esaminatore; e) funzione vestibolare normale; f) assenza di anomalie psicofisiche incompatibili con l'esercizio dell'attività di VDS/VL.

La certificazione medica di idoneità psicofisica ai fini dell'attività di VDS/VL è rilasciata da un istituto medico legale dell'Aeronautica militare, da un'azienda sanitaria locale, da un medico dell'Aeronautica militare, da un medico specializzato in medicina dello sport, da un medico specializzato in medicina aeronautica e spaziale o da un AME, definito, ai sensi **dell'articolo 23** come l'esaminatore aeromedico certificato dall'ENAC per erogare le prestazioni sanitarie finalizzate al rilascio della certificazione di idoneità psicofisica per il conseguimento di una licenza o di un attestato aeronautico (**articolo 31, comma 1**). Ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VL sono effettuate apposite visite mediche presso le strutture sanitarie appena indicate (**articolo 30, comma 1**) ma i titolari di licenze per l'esercizio dell'attività turistica o professionale in possesso della prescritta certificazione medica in corso di validità possono presentare la certificazione di cui sono già in possesso (**articolo 30, comma 2**).

La licenza VDS/VL deve essere sempre portata con sé dal pilota quando questi svolge attività di volo e consente di volare da solo e, qualora il pilota sia in possesso dell'abilitazione biposto, con passeggeri a bordo; è da considerare in corso di validità solo qualora la data della visita medica registrata dall'Aero club d'Italia sul documento risulti non scaduta e riporta obbligatoriamente il nominativo del pilota, la data di

scadenza della visita medica e le abilitazioni possedute. In fase di rinnovo, in attesa di ricevere la licenza aggiornata, è permesso svolgere attività di volo dalla data di scadenza della licenza fino ai trenta giorni successivi purché il pilota sia in possesso della copia della nuova visita medica che confermi l'idoneità al pilotaggio.

La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni. Resta salva la facoltà del medico, in seguito ad accurata anamnesi, di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica qualora ritenuto opportuno.

Per il rinnovo della licenza VDS/VL, il pilota, entro la data di scadenza della certificazione medica, trasmette all'Aero club d'Italia un nuovo certificato di idoneità psicofisica accompagnato da una dichiarazione, rilasciata nelle forme di legge, con la quale attesta di avere svolto regolare attività di volo nel periodo di validità della certificazione medica. L'Aero club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione presentata, aggiorna la data di scadenza della visita medica sulla licenza. Il rinnovo della L-VDS/VL dopo la scadenza della visita medica è effettuato secondo le modalità stabilite da un regolamento tecnico adottato dall'Aero club d'Italia e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

Si prevede che anche i cittadini dell'Unione europea o di Paesi terzi possano conseguire la licenza rimettendo le modalità ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Tale decreto ministeriale definisce anche le modalità secondo le quali i cittadini di Paesi terzi possano praticare l'attività di VDS/VL sul territorio nazionale e richiedere la conversione della propria licenza VDS/VL.

Il pilota VDS/VL straniero deve essere in possesso anche di una certificazione rilasciata dal competente ente del suo Stato di appartenenza che attesti il suo livello di esperienza e di capacità.

Andrebbe precisato se la qualifica di cittadino straniero si riferisca esclusivamente ai cittadini di Paesi diversi dagli Stati membri dell'Unione europea.

Peraltro i cittadini di Paesi terzi non residenti in Italia, in possesso della licenza sportiva della Federazione aeronautica internazionale (FAI) rilasciata per il tramite dell'Aero club nazionale di appartenenza e **di un attestato abilitante al pilotaggio VDS**, rilasciato dal competente ente dello Stato di appartenenza, possono partecipare alle gare e alle manifestazioni aeree che si svolgono nel territorio italiano, purché in possesso di documento di identità valido per l'espatrio e in corso di validità.

Per i cittadini di Stati membri dell'Unione europea si ammette la pratica dell'attività di VDS/VL nel territorio nazionale previo possesso di un attestato o di una licenza VDS/VL in corso di validità, rilasciata dall'ente preposto dello Stato di appartenenza, nonché di un documento di identità in corso di validità valido per l'espatrio. Tali cittadini UE possono richiedere la conversione della propria licenza VDS/VM e delle proprie qualifiche, ad eccezione della qualifica di istruttore VDS, secondo le modalità stabilite dall'Aero club d'Italia e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

L'articolo 32 disciplina l'Attività preparatoria per il conseguimento della licenza VDS/VL. Si prevede in particolare che l'attività teorico-pratica per il rilascio della L-VDS/VL e per il conseguimento delle pertinenti abilitazioni, per i corsi di perfezionamento e per altre forme addestrative è svolta dalle scuole di volo certificate dall'Aero club d'Italia. I corsi si svolgono, secondo le modalità e i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, presso le scuole di volo certificate degli aero club federati e degli enti aggregati all'Aero club d'Italia. L'Aero club d'Italia stabilisce con proprio regolamento, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC, **i requisiti per il riconoscimento delle scuole di volo**, con particolare riferimento all'organizzazione, al personale, alle infrastrutture e agli ausili didattici, alle modalità di svolgimento degli esami alle le modalità di accertamento e di mantenimento dei requisiti richiesti. L'attività didattica di VDS/VL, nel territorio nazionale, è svolta **solo dalle scuole italiane certificate dall'Aero club d'Italia**. Le scuole degli Stati membri dell'Unione europea svolgono attività didattica nel territorio italiano solo presso le scuole certificate dall'Aero club d'Italia disponibili a ospitarle, subordinatamente alla firma di uno specifico *memorandum* d'intesa tra la scuola richiedente e la scuola ospitante e all'autorizzazione dell'Aero club d'Italia.

Quanto all'ammissione ai corsi per il rilascio della licenza VDS/VL **l'articolo 33** richiede un'età non inferiore ad anni diciotto. Si consente l'iscrizione ai minorenni a partire dai dodici anni d'età, previo consenso, reso nelle forme prescritte dalla legge, da parte di chi esercita la potestà genitoriale. In quest'ultimo caso, tuttavia, l'esame per il rilascio della licenza VDS/VL non può essere sostenuto prima del compimento dei quattordici anni di età. Sono inoltre definiti i documenti da presentare ai fini dell'ammissione. Per l'iscrizione ai corsi per il conseguimento dell'abilitazione al trasporto di passeggeri è necessario essere in possesso di una licenza VDS/VL in corso di validità, aver svolto almeno 30 ore di volo attestata tramite autocertificazione ai sensi della legislazione vigente e avere compiuto il diciottesimo anno di età.

L'articolo 34 disciplina la licenza di istruttore VDS/VL prevedendo che essa sia rilasciata dall'Aero club d'Italia a seguito del superamento delle prove di esame teoriche e pratiche relative a un corso istituito dallo stesso Aero club d'Italia con le modalità e secondo i criteri approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC. Il programma del corso dovrà comprendere anche lezioni di didattica e tecnica di insegnamento. Sono inoltre indicati i requisiti di ammissione al corso (età non inferiore ad anni ventuno; diploma di scuola secondaria di secondo grado; possesso di licenza VDS/VL o rilasciata da almeno tre anni e abilitazione al trasporto passeggeri rilasciata da almeno un anno). Ai sensi dell'**articolo**

36 gli istruttori VDS/VL frequentano, con cadenza almeno triennale, un corso di aggiornamento istituito dall'Aero club d'Italia. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'abilitazione di istruttore. L'abilitazione è rinnovata a seguito della partecipazione a un successivo corso di aggiornamento. Inoltre i piloti VDS/VL in possesso dell'abilitazione al trasporto di passeggeri frequentano, con cadenza almeno quinquennale, un corso di aggiornamento istituito dall'Aero club d'Italia. La mancata partecipazione ai corsi di aggiornamento comporta la sospensione della validità dell'abilitazione al trasporto di passeggeri. L'abilitazione al trasporto di passeggeri è rinnovata a seguito della partecipazione a un successivo corso di aggiornamento. Gli istruttori che hanno partecipato al corso di aggiornamento triennale sono esonerati dalla partecipazione al corso di aggiornamento da ultimo indicato.

L'articolo 35 dispone che le **prove di esame teoriche e pratiche per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore** si svolgono **secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.**

Si segnala l'opportunità di definire in maniera sempre identico il titolo abilitativo all'attività di istruttore VDS/VL definito come licenza all'articolo 34 e come abilitazione all'articolo 36.

Gli articoli 37 e 38 disciplinano la copertura assicurativa. L'assicurazione è prevista a copertura della responsabilità civile verso i terzi per i piloti di apparecchi VDS/VL per danni a terzi causati involontariamente sulla superficie e a seguito di urto o di collisione in volo.

Per le **scuole di volo** poi si prevede l'obbligo di stipulazione di una polizza assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore a 500.000 euro per persone, animali o cose, ferme restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi, quale condizione per lo svolgimento dei corsi. Il personale della scuola, l'allievo e l'istruttore esaminatore devono munirsi di una polizza assicurativa personale, con un massimale non inferiore a 1.600.000 euro e di polizza assicurativa contro gli infortuni, con un massimale non inferiore a 20.000 euro.

Il contratto di assicurazione, ai sensi **dell'articolo 38**, deve essere stipulato nel rispetto della normativa dell'Unione europea vigente in materia e in particolare, ove applicabile, del [regolamento \(CE\) n. 785/2004](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, e deve prevedere **l'estensione** della copertura assicurativa anche **ai danni arrecati per colpa grave**; l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato; il **divieto per l'assicuratore** di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, **eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato** al risarcimento del danno, fatta salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto; **l'estensione della copertura assicurativa ai danni cagionati a qualsiasi soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili**, un massimale per i danni a terzi anche a seguito di urto o di collisione in volo non inferiore a 1.600.000 euro; una polizza infortuni per il personale della scuola e per gli allievi, come previsto dalla normativa vigente, con un massimale minimo di 20.000 euro.

Relazioni allegare o richieste

La proposta di legge, di iniziativa parlamentare, è accompagnata dalla necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

Le disposizioni primarie in materia di volo turistico sono contenute nella [legge n. 106 del 1985](#), come modificata dal [D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151](#).

Tale disciplina prevede che agli **apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo**, compresi **nei limiti indicati nell'allegato annesso** alla citata legge, non si applichino le disposizioni del libro primo della parte seconda del Codice della navigazione, avente ad oggetto **l'ordinamento amministrativo della navigazione aerea e e** precisamente la disciplina degli organi amministrativi e la disciplina tecnica della navigazione, dei servizi della navigazione aerea, dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aeroporti, del personale aeronautico, del regime amministrativo degli aeromobili, dell'ordinamento dei servizi aerei, della polizia della navigazione, delle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici, degli atti di stato civile in corso di navigazione. Le disposizioni del codice della navigazione riferite alla navigazione da turismo e con aliante erano state peraltro abrogate dall'[articolo 15 del decreto legislativo n. 96 del 2005](#).

L'articolo 1 ha altresì disposto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, determini le modifiche e le integrazioni da apportare all'Allegato annesso alla citata legge che disciplina **le caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.**

La medesima legge ha rimesso invece ad un **apposito regolamento la disciplina:**

- **dell'accertamento dell'idoneità psico-fisica necessaria per svolgere attività di volo da diporto o sportivo;**
- **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 che disciplina questi ambiti è il [D.P.R. 9 luglio 2010, n. 133](#).

Ne consegue che **la proposta di legge interviene su una materia da tempo rimessa a norme secondarie**. Come risulta dalla relazione illustrativa, che accompagna la proposta di legge, l'intendimento del proponente è quello di risolvere alcune problematiche derivanti dalla disciplina introdotta con il regolamento di cui al [decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133](#) che dovrebbe essere quindi abrogata e sostituita dalla nuova disciplina primaria. In effetti esiste una corrispondenza tra le disposizioni della nuova disciplina e le previsioni del citato regolamento n. 133 del 2010.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La disciplina del volo sportivo, introdotta dalla presente proposta di legge, prevede disposizioni concernenti la sicurezza della circolazione aerea sotto il profilo della qualificazione, degli obblighi di condotta e degli obblighi assicurativi connessi alla conduzione di apparecchi per il volo sportivo. Tali disposizioni sono essenzialmente riconducibili alla materia ordine pubblico e sicurezza, ascritta alla competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettera h).

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Viene introdotta una disciplina generale riguardante il volo da diporto o sportivo, al momento non disciplinata da fonti primarie ma dal decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010.

Formulazione del testo

La proposta di legge disciplina dettagliatamente il volo sportivo con apparecchi a motore (artt. 1-21) e quello con apparecchi non a motore (22-28). Si rileva tuttavia che la formulazione di diverse disposizioni appare quasi identica. In particolare gli articoli 13-19 concernenti le licenze e le abilitazioni per il volo a motore ivi compresi gli accertamenti medici, e le relative attività preparatorie e didattiche, sono in larga parte coincidenti nel contenuto con gli articoli 29-36 che disciplinano i medesimi profili per il volo libero.

Allo stesso modo presentano una struttura simile le disposizioni degli articoli 20 e 21 in materia di copertura assicurativa in materia di volo sportivo a motore e gli articoli 37 e 38 che disciplinano i medesimi profili con riguardo al volo libero.

Anche gli articoli 2 e 23, che contengono le definizioni applicabili rispettivamente al titolo che disciplina il volo sportivo a motore e a quello che disciplina il volo libero presentano alcune definizioni identiche.

Andrebbe valutato se sia opportuno, ai fini della semplificazione del testo normativo, individuare alcune disposizioni comuni alle due tipologie di volo con riferimento alla disciplina delle licenze e delle abilitazioni per il volo a motore, ivi compresi gli accertamenti medici, per le relative attività preparatorie e didattiche, per le disposizioni in materia di assicurazione nonché con riguardo alle definizioni, eventualmente indicando, nei casi in cui siano presenti disposizioni riferibili specificamente al volo sportivo a motore o al volo libero, la disciplina applicabile a ciascuna fattispecie.