

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2493-2804-A

## PROPOSTE DI LEGGE

**n. 2493**, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BENDINELLI, FERRI, PAITA, NOBILI, MARCO DI MAIO**

Disciplina del volo da diporto o sportivo

---

*Presentata il 12 maggio 2020*

---

E

**n. 2804**, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MASCHIO, ALBANO, BUTTI, CARETTA, CIABURRO, DEIDDA, GALANTINO, PRISCO, ROTELLI, SILVESTRONI, VARCHI**

Disciplina del volo da diporto o sportivo

---

*Presentata il 26 novembre 2020*

---

(Relatore: **BENDINELLI**)

---

**NOTA:** La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 25 maggio 2022, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo unificato delle proposte di legge nn. 2493 e 2804. In pari data, la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente. Per il testo delle proposte di legge si vedano i relativi stampati.

**PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

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.**

**PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE**

(GIUSTIZIA)

La II Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il testo unificato delle proposte di legge C. 2493 e C. 2804, recante « Disciplina del volo da diporto o sportivo »;

osservato che:

il provvedimento – composto da 15 articoli – è volto ad aggiornare la normativa in materia, anche al fine di adeguarla alla disciplina europea;

rilevato, con particolare riguardo ai profili di competenza della Commissione Giustizia, che:

l'articolo 10 del provvedimento introduce una serie di sanzioni amministrative pecuniarie al fine di punire la violazione da parte del pilota di un aeromobile per volo da diporto e sportivo delle disposizioni in materia di circolazione aerea, di restrizioni dell'uso degli spazi aerei o di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione nonché la mancata osservanza delle prescrizioni durante l'esercizio di attività professionale di accompagnatore o di guida di volo libero, durante lo svolgimento di attività su aeromobili per volo da diporto e sportivo o durante l'esercizio di attività di istruzione al volo;

l'articolo 11 dispone in materia di accertamento e irrogazione delle sanzioni amministrative suddette, prevedendo in particolare che all'accertamento delle violazioni procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, anche su segnalazione degli enti aeronautici e territoriali competenti;

l'articolo 14 prevede la revoca delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e degli attestati, tra l'altro, nel caso in cui 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 o 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;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

#### PARERE DELLA IV COMMISSIONE PERMANENTE

(DIFESA)

La IV Commissione,

esaminato il testo unificato delle abbinate proposte di legge C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio, così come modificato dagli emendamenti approvati;

rilevato che il provvedimento, composto di 15 articoli e di due allegati, contiene la disciplina del volo da diporto o sportivo, fondata sul prioritario principio della sicurezza;

evidenziato che l'articolo 3, comma 2, reca l'istituzione di una Commissione permanente per la sicurezza del volo, tra i cui compiti vi è anche quello di 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;

valutate favorevolmente le disposizioni dell'articolo 5 relative all'uso delle aree di decollo e atterraggio, che fanno salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base di esigenze di difesa, di sicurezza o di ordine pubblico, prevedono che le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sugli aeroporti militari avvengano previo accordo tecnico tra Aeronautica militare e Aero Club d'Italia e che le operazioni di atterraggio, decollo e volo presso gli aeroporti militari, nonché in prossimità delle installazioni militari e all'interno degli spazi aerei controllati dall'Aeronautica militare siano 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;

considerato che l'articolo 8 prevede il concerto con il Ministro della difesa per l'adozione del Regolamento per gli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

\_\_\_\_\_

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE)

PARERE FAVOREVOLE

\_\_\_\_\_

PARERE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(CULTURA, SCIENZA E ISTRUZIONE)

PARERE FAVOREVOLE

\_\_\_\_\_

**PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE**

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il testo unificato, come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione in sede referente della proposta di legge C. 2493 Bendinelli e abb. recanti « Disciplina del volo da diporto o sportivo »;

preso atto, in particolare, che l'articolo 6 stabilisce che l'attività professionale, anche in via non esclusiva, di istruttore di volo per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per il volo libero è esercitata dai soggetti in possesso del relativo titolo rilasciato ai sensi del regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia;

preso, altresì, atto dell'articolo 14 che disciplina puntualmente i casi di revoca dei predetti titoli abilitativi,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

\_\_\_\_\_

**PARERE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI SOCIALI)

**PARERE FAVOREVOLE**

\_\_\_\_\_

**PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE**

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il nuovo testo del disegno di legge C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio, recante « Disciplina del volo da diporto o sportivo », (VDS), composto, in esito alle modifiche apportate in sede referente, di 15 articoli, suddivisi in tre Capi, e da 2 allegati;

considerato in particolare l'articolo 2, comma 3, che prevede la non applicabilità alle attività di progettazione, produzione e manutenzione degli aeromobili da impiegare per il VDS delle disposizioni del regolamento UE 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle norme sull'aviazione civile, in conformità a quanto previsto nell'articolo 2, paragrafo 8, e dall'allegato I del medesimo regolamento, in ragione del basso rischio per il traffico aereo derivante dalla circolazione di tali velivoli;

ricordato che il citato articolo 2, paragrafo 8, del regolamento UE 2018/1139, nel consentire espressamente la deroga sopra menzionata – peraltro estensibile non solo alle attività di progettazione, produzione e manutenzione, ma anche all'esercizio degli aeromobili da impiegare per il VDS –, specifica che, tale deroga non è ammissibile nel caso di aeromobili cui sia stato rilasciato un certificato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 o dello stesso regolamento UE 2018/1139 (quali ad esempio i certificati di omologazione o il certificato di approvazione delle modifiche), o relativamente ai quali sia stata resa una dichiarazione a norma del medesimo regolamento (quali ad esempio le dichiarazioni di conformità nei casi in cui non sono richiesti i certificati);

considerato inoltre l'articolo 5, comma 5, che, nel disciplinare i requisiti che devono possedere e le condizioni che debbono rispettare i velivoli da impiegare per il VDS che arrivino o transitino sul territorio nazionale e che provengano da altri Paesi Ue, prevede in particolare che tali velivoli debbano disporre di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di registrazione dell'aeromobile, siano regolarmente assicurati ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004, siano utilizzati per scopi non commerciali e siano pilotati da soggetti in possesso delle licenze di pilotaggio prescritte dal Paese di registrazione dell'aeromobile;

considerato infine l'articolo 12, comma 6, che specifica che le sanzioni oggetto dell'articolo hanno lo scopo di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica, secondo i principi della *just culture* (ovvero cultura della prevenzione) in base a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 376/2014, in materia di segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, al fine di prevenire i comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea e dissuadendo dalla loro reiterazione,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con la seguente osservazione:*

valuti la Commissione di merito l'opportunità di modificare l'articolo 2, comma 3, al fine di specificare che la deroga ivi prevista si applica nei limiti di quanto previsto dall'articolo 2, paragrafo 8, ultimo periodo, del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, che esclude la possibilità per gli Stati membri di disporre l'esenzione dalle norme del citato regolamento con riguardo a aereo-

mobili relativamente ai quali sia stato rilasciato, o si consideri sia stato rilasciato, un certificato a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 o del medesimo regolamento (UE) 2018/1139, o relativamente ai quali sia stata resa una dichiarazione a norma di quest'ultimo regolamento.

---

## PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato, per le parti di competenza, il testo unificato delle proposte di legge C. 2493 e C. 2804 recante disciplina del volo da diporto o sportivo e rilevato che:

il provvedimento appare principalmente riconducibile alla materia di esclusiva competenza statale « ordinamento civile » (articolo 117, secondo comma, lettera *l*) della Costituzione); in proposito si ricorda infatti che la giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 162 del 2013) ha ricondotto 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 istruttore di volo, assume rilievo anche la competenza concorrente in materia di « professioni » (articolo 117, terzo comma della Costituzione); al riguardo va però considerato come 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

---

**TESTO UNIFICATO**

DELLA COMMISSIONE

—

**Disciplina del volo da diporto o sportivo.**

## CAPO I

## VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

## Art. 1.

*(Principi)*

1. La disciplina del volo da diporto o sportivo si basa sul principio della sicurezza.

## Art. 2.

*(Definizione e oggetto)*

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

2. L'addestramento al VDS, i titoli per l'esercizio delle attività di VDS e l'esercizio stesso, nonché la regolamentazione relativa agli aeromobili da impiegare per il VDS sono disciplinati dalla presente legge e dai regolamenti adottati ai sensi degli articoli 7 e 8.

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

4. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili apporta, con proprio decreto, le modifiche agli allegati 1 e 2 annessi alla presente legge che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione



nonché alla modifica dei regolamenti vigenti in materia.

Art. 3.

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

1. L'Aero Club d'Italia esercita le funzioni in materia di volo da diporto o sportivo e, fatte salve le competenze degli altri enti aeronautici, a norma della presente legge e dei regolamenti di cui agli articoli 7 e 8, provvede in particolare:

a) 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 VDS;

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

c) al rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS;

d) all'immatricolazione degli aeromobili da impiegare per il VDS 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 decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53;

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

2. Ai fini della sicurezza delle operazioni con velivoli da impiegare per il VDS, l'Aero Club d'Italia istituisce 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 a fini di sicurezza, di cooperare, ove richiesto, nelle attività di investigazione sui sinistri aeronautici, di organiz-

zare 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 per la sicurezza del volo dell'Aeronautica militare.

3. Le tariffe stabilite dall'Aero Club d'Italia per lo svolgimento delle attività di cui al comma 1 sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

#### Art. 4.

##### *(Volo libero)*

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

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

#### Art. 5.

##### *(Uso delle aree di decollo e atterraggio)*

1. I velivoli da impiegare per il VDS possono effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio in 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 disporne 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.

2. I velivoli da impiegare per il VDS dotati di stazione radio, *transponder* e localizzatore di emergenza, condotti da pilota abilitato, possono altresì effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimes-

saggio in aeroporti autorizzati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) all'esercizio delle attività di VDS, ovvero in quelli militari previo accordo tecnico tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

3. 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.

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 attività di cui al primo periodo sono soggette alla preventiva autorizzazione del Ministero della difesa, in conformità a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

5. I velivoli da impiegare per il VDS provenienti da Paesi appartenenti all'Unione europea 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 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 dalla presente legge;

*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.

Art. 6.

*(Titoli e qualifiche professionali per l'esercizio dell'attività di volo libero)*

1. L'attività professionale, anche in via non esclusiva, di istruttore di volo per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per il volo libero è esercitata dai soggetti in possesso del relativo titolo rilasciato ai sensi del regolamento di cui all'articolo 7.

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

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

4. Il regolamento di cui all'articolo 7 stabilisce i requisiti tecnici e professionali per l'abilitazione alle professioni di accompagnatore e di guida di volo libero. L'Aero Club d'Italia provvede al rilascio del titolo abilitante all'esercizio delle professioni di cui al presente comma a seguito della frequenza dei relativi corsi di formazione indetti e organizzati dall'Aero Club d'Italia e dell'accertamento delle capacità professionali mediante un apposito esame finale.

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

6. Le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo sono svolte presso gli Aero Club federati e gli enti aggregati all'Aero Club d'Italia che svolgono le attività previste dallo statuto del medesimo Aero Club d'Italia, approvato con il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53.

7. Il regolamento di cui all'articolo 7 stabilisce le dotazioni necessarie, comprese quelle di sicurezza, e gli ambiti territoriali entro i quali le associazioni e gli enti di cui al comma 6 del presente articolo possono svolgere le attività professionali di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo.

Art. 7.

*(Regolamento per il volo libero)*

1. Con uno o più regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le attività relative:

a) all'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;

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

c) all'attività e ai programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento dell'attestato per l'esercizio del volo libero biposto, nonché delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero;

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

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

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

g) ai sistemi di sicurezza obbligatori;

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

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

Art. 8.

*(Regolamento per gli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore)*

1. Con uno o più regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della difesa, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dell'Aero Club d'Italia, sentite le associazioni di categoria accreditate e previa consultazione pubblica effettuata dallo stesso Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinati:

*a)* i requisiti della idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, prevedendo una periodicità di verifica non superiore al biennio, stabilita tenendo conto dell'età e della tipologia di licenza, e prevedendo altresì la possibilità della conduzione dei medesimi aeromobili anche da parte delle persone con disabilità;

*b)* l'attività e i 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 VDS provvisti di motore, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo, prevedendo la loro armonizzazione con i programmi didattici delle licenze dell'Agenzia europea per la sicurezza del volo (EASA);

*c)* l'istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore;

*d)* i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore anche rispondenti a criteri riconosciuti da Stati membri dell'EASA e da quelli con i quali l'EASA ha

stipulato un accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità, prevedendo le modalità di estensione della durata di componenti a vita limitata;

*e)* i requisiti di equipaggiamento avionico e le 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)* le dotazioni avioniche e le licenze e abilitazioni minime necessarie per l'uso degli aeroporti la cui zona di traffico dell'aeroporto (ATZ) insiste in uno spazio aereo di classe « G », nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea;

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

*h)* le prove da eseguire per dimostrare il mantenimento dell'efficienza e dell'aeronavigabilità applicabili agli aeromobili da impiegare per il VDS 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 decreto del Presidente della Repubblica 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)* il rispetto delle norme e le limitazioni in materia di circolazione aerea e di sicurezza;

*l)* i requisiti per l'approvazione delle modifiche maggiori eseguite sugli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, già immatricolati;

*m)* le coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore.

2. In relazione agli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, i programmi di addestramento per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze, i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione sono stabiliti dal Ministero delle in-

infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia.

Art. 9.

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

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

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

CAPO II

SANZIONI

Art. 10.

*(Sanzioni amministrative)*

1. Il pilota di aeromobile da impiegare per il VDS che viola le disposizioni in materia di circolazione aerea, di restrizioni nell'uso degli spazi aerei o di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta, ovvero chiunque svolge attività di volo sugli aeromobili da impiegare per il VDS senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psicofisica, o dopo la sua scadenza, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 200 a euro 1.000.

2. Chiunque esercita 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 svolge attività su aeromobili da impiegare per il VDS in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000.

3. Chiunque svolge attività di volo su aeromobili da impiegare per il VDS senza



avere conseguito il relativo titolo abilitante è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 2.000;

4. Chiunque esercita l'attività di istruzione al volo su aeromobili VDS senza avere conseguito la relativa abilitazione o senza le previste autorizzazioni è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 5.000.

#### Art. 11.

##### *(Accertamento dell'illecito amministrativo)*

1. Per l'accertamento e per l'irrogazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 10 della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni delle sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689.

2. All'accertamento delle violazioni di cui all'articolo 10 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.

3. I proventi delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 10 della presente legge sono devoluti all'Aero Club d'Italia, secondo i criteri previsti dall'articolo 29 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

#### Art. 12.

##### *(Sanzioni interdittive)*

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

2. Le sanzioni di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di attestato, di abilitazione o di licenza per la

conduzione di aeromobili da impiegare per il VDS, nonché, previa acquisizione del parere della Commissione di disciplina che istruisce il procedimento, degli istruttori e degli esaminatori per fatti commessi con dolo o colpa grave, ad esclusione del caso previsto dall'articolo 14, comma 1, lettera c).

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

4. L'organo dell'Aero Club d'Italia preposto alla irrogazione della sanzione è il Consiglio federale, il quale delibera sentito il parere della Commissione di disciplina e udito, ove ne faccia richiesta, il presunto responsabile della violazione.

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

6. Le sanzioni di cui al presente articolo hanno lo scopo di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica, secondo i principi della *just culture* in base a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, prevenendo i comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea e dissuadendo dalla loro reiterazione.

#### Art. 13.

##### *(Sospensione)*

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

2. La durata della sospensione delle licenze, dei certificati, delle abilitazioni e

degli attestati è predefinita per le fattispecie di cui all'allegato 2 annesso alla presente legge. Per le fattispecie di cui ai numeri 2), 3), 4), 5), 13), 16) e 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.

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.

#### Art. 14.

*(Revoca)*

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

*a)* in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare ai sensi dei regolamenti di cui agli articoli 7 e 8, nell'ambito dell'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.

2. In caso di applicazione della sanzione interdittiva della revoca, i titoli, i corsi, gli esami e le esperienze presupposti del titolo revocato non sono utilizzabili per il conseguimento di un nuovo titolo. L'Aero Club d'Italia stabilisce il periodo minimo decorso il quale può essere rilasciato un nuovo titolo.

## CAPO III

## Art. 15.

*(Abrogazioni)*

1. La legge 25 marzo 1985, n. 106, e il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010, sono abrogati.

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

ALLEGATO 1  
(Articolo 2, comma 1)CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI  
PER IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

1. Velivoli, diversi da quelli senza equipaggio, che siano al massimo biposto, la cui velocità misurabile di stallo o la velocità costante di volo minima in configurazione di atterraggio non supera i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo (*maximum take-off mass* « MTOM ») non superiore a 600 chilogrammi (kg) per i velivoli non destinati all'impiego sull'acqua o a 650 kg per i velivoli destinati all'impiego sull'acqua.

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

3. Alianti, diversi dagli alianti senza equipaggio, e motoalianti, diversi dai motoalianti senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una MTOM non superiore a 600 kg.

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

5. Aerostati e dirigibili monoposto o biposto aventi un volume massimo di progetto non superiore a 1200 metri cubi (m<sup>3</sup>) in caso di aria calda e non superiore a 400 m<sup>3</sup> in caso di altro gas di sollevamento.

6. Paracadute a motore, al massimo biposto, con una MTOM non superiore a 300 kg per i monoposto e a 450 kg per i biposto.

ALLEGATO 2  
(Articolo 13, comma 2)

SOSPENSIONE

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

PAGINA BIANCA



\*18PDL0164720\*