

# RESOCONTO STENOGRAFICO

704

## SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MAGGIO 2022

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FABIO RAMPELLI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ANDREA MANDELLI

### INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1 - 19

Missioni.....1	Testo unificato delle proposte di legge: Bendinelli ed altri; Maschio ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (A.C. 2493-2804-A) (Discussione).....2
PRESIDENTE.....1	
Annunzio di petizioni.....1	PRESIDENTE.....2
PRESIDENTE.....1	(Discussione sulle linee generali - Testo unificato - A.C. 2493- A).....2
PASTORINO Luca, Segretario..... 1	PRESIDENTE..... 2, 7, 11, 13, 15, 16

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; FRATELLI D'ITALIA: FDI; ITALIA VIVA: IV; CORAGGIO ITALIA: CI; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO-MAIE-PSI-FACCIAMOECO: M-MAIE-PSI-FE; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI-RINASCIMENTO ADC: M-NCI-USEI-R-AC; MISTO: MISTO; MISTO-ALTERNATIVA: MISTO-A; MISTO-AZIONE+EUROPA-RADICALI ITALIANI: MISTO-A-+E-RI; MISTO-CENTRO DEMOCRATICO: MISTO-CD; MISTO-EUROPA VERDE-VERDI EUROPEI: MISTO-EV-VE; MISTO-MANIFESTA. POTERE AL POPOLO, PARTITO DELLA RIFONDAZIONE COMUNISTA-SINISTRA EUROPEA: MISTO-M-PP-RCSE; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING..

BENDINELLI Davide, <i>Relatore</i> .....	3
CASU Andrea (PD).....	7
DE LORENZIS Diego (M5S).....	13
FOGLIANI Ketty (LEGA).....	15
MASCHIO Ciro (FDI).....	11
<i>(Repliche - Testo unificato - A.C. 2493-A)</i> .....	16
PRESIDENTE.....	16
<i>(La seduta, sospesa alle 10,50, è ripresa alle 14)</i> .....	16
<b>Missioni</b> .....	16
PRESIDENTE.....	16
<b>Interrogazione (Svolgimento)</b> .....	16
PRESIDENTE.....	16
<i>(Iniziativa volte a garantire ai comuni “virtuosi” del Nord l’accesso ai fondi del programma «Rigenerazione urbana», con particolare riferimento alle amministrazioni comunali del Veneto e al comune di Vicenza - n. 3-02703)</i> .....	17
PRESIDENTE.....	17, 18
SIBILIA Carlo, <i>Sottosegretario di Stato per l’Interno</i> .....	17
ZANETTIN Pierantonio (FI).....	18
<b>Interventi di fine seduta</b> .....	18
PRESIDENTE.....	18, 19
AMITRANO Alessandro (M5S).....	18
POLLASTRINI Barbara (PD).....	18
<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> .....	19
PRESIDENTE.....	19

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL  
VICEPRESIDENTE FABIO RAMPPELLI

**La seduta comincia alle 9,35.**

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

LUCA PASTORINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 maggio 2022.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.  
(È approvato).

### Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 113, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Salutiamo studenti e insegnanti dell'Istituto "Livio Cambi" di Falconara Marittima, in provincia di Ancona, che sono qui a seguire i nostri lavori per una giornata di formazione. Colgo l'occasione anche per precisare che i lavori sono appena iniziati.

### Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Invito il deputato segretario a dare lettura delle petizioni pervenute alla Presidenza, che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni.

LUCA PASTORINO, *Segretario*, legge:

Aniello Traino, da Neirone (Genova), chiede modifiche alla disciplina del cosiddetto "superbonus 110 per cento" (965) - *alla VI Commissione (Finanze)*;

Aurelio Rosini, da Mariglianella (Napoli), chiede modifiche al codice della strada in materia di circolazione e sorpasso dei velocipedi (966) - *alla IX Commissione (Trasporti)*;

Leonardo Giacalone, da Marsala (Trapani), chiede che negli uffici postali di maggiori dimensioni siano messi a disposizione degli utenti adeguati servizi igienici (967) - *alla IX Commissione (Trasporti)*;

Omar Plinio Falvo, da Camigliatello Silano (Cosenza), chiede misure per la protezione e il monitoraggio del gatto selvatico nei territori della Valle del Savuto, in provincia di Cosenza (968) - *alla VIII Commissione (Ambiente)*;

Marcello De Marca, da Marsicovetere (Potenza), chiede modifiche all'articolo 3 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, in materia di modalità di svolgimento delle prove orali dei concorsi pubblici (969) - *alla XI Commissione (Lavoro)*;

Francesco De Siena, da Rogliano (Cosenza), chiede che la regione Calabria autorizzi e regolamenti la tecnica di pesca nota come "carpfishing" (970) - *alla XIII Commissione*

(Agricoltura);

Francesco Porta, da Vittuone (Milano), chiede iniziative per sanare le irregolarità riscontrate nelle prove del concorso ordinario per docenti di scuola secondaria di secondo grado per la classe A18 (Filosofia e scienze umane) tenutesi l'11 maggio 2022 (971) - alla VII Commissione (Cultura);

Luca Baiada, da Roma, e altri cittadini chiedono la soppressione dell'articolo 43 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, che pone a carico dello Stato italiano i risarcimenti alle vittime di crimini di guerra compiuti dalle forze del Terzo Reich (972) - alla I Commissione (Affari costituzionali);

Marcello Stanca, da Firenze, e altri cittadini chiedono l'applicazione dell'aliquota IVA ridotta al 4 per cento per le prestazioni professionali di avvocati e periti nei procedimenti contro le pubbliche amministrazioni locali per risarcimenti o indennizzi di carattere sanitario (973) - alla XII Commissione (Affari sociali);

Moreno Sgarallino, da Roma, chiede:

nuove disposizioni in materia di erogazione di sussidi in base all'indicatore della situazione economica equivalente (974) - alle Commissioni riunite VI (Finanze) e XII (Affari sociali);

norme in materia di utilizzo di una terminologia rispettosa delle differenze di genere nel linguaggio giuridico e amministrativo (975) - alla I Commissione (Affari costituzionali);

incentivi per la creazione di asili nido aziendali e nei centri commerciali (976) - alla XII Commissione (Affari sociali);

misure per limitare l'accesso agli animali di affezione nei luoghi pubblici (977) - alla XII Commissione (Affari sociali);

Francesco Di Pasquale, da Canello e Arnone (Caserta), chiede l'istituzione di un Fondo di solidarietà a cui possano accedere i cittadini che versano in condizione di disagio economico (978) - alla XII Commissione (Affari sociali);

Francesco de Ghantuz Cubbe, da Roma,

chiede:

l'aumento a sessantacinque anni del limite massimo di età per la guida di autobus adibiti al trasporto di persone (979) - alla IX Commissione (Trasporti);

l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della "colonizzazione" da parte dei lavoratori stranieri (980) - alla I Commissione (Affari costituzionali);

Michele Vecchione, da Alatri (Frosinone), chiede che gli importi delle pensioni di guerra e per invalidità civili non siano conteggiati nel calcolo dell'indicatore della situazione economica equivalente (981) - alle Commissioni riunite VI (Finanze) e XII (Affari sociali);

Donatella Bianchi, da Roma, chiede l'istituzione dell'Autorità garante della natura (982) - alla I Commissione (Affari costituzionali).

### **Discussione del testo unificato delle proposte di legge: Bendinelli ed altri; Maschio ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (A.C. 2493-2804-A).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge nn. 2493-2804-A: Disciplina del volo da diporto o sportivo.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato nell'allegato A al resoconto stenografico della seduta del 25 maggio 2022 (Vedi l'allegato A della seduta del 25 maggio 2022).

#### **(Discussione sulle linee generali - Testo unificato - A.C. 2493-A)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il presidente del gruppo parlamentare MoVimento 5 Stelle ne ha chiesto l'ampliamento.

La IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore, deputato Davide Bendinelli.

DAVIDE BENDINELLI, *Relatore*. Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, il testo unificato delle proposte di legge nn. 2493, a mia firma, e 2804-A, di iniziativa del collega e anche amico Ciro Maschio, di cui l'Assemblea avvia l'esame nella seduta odierna, contiene disposizioni tese a disciplinare il volo da diporto o sportivo.

Dopo una lunga istruttoria in sede referente, il testo unificato si presenta con 3 capi e consta di 15 articoli. In particolare, sono oggetto di disciplina - nel capo I - le prescrizioni generali e di sicurezza, le norme di circolazione e l'accertamento di norme di idoneità al volo da diporto o sportivo; nel capo II sono previste le sanzioni, mentre il capo III è composto dal solo articolo 15, che contiene le abrogazioni espresse. Vi sono, inoltre, due allegati.

Entrando nel merito del contenuto, faccio presente che l'articolo 1 offre una chiave di lettura generale, stabilendo che il principio ispiratore della nuova disciplina è la sicurezza. Ci siamo battuti per queste ragioni, in tutte le sedi competenti.

L'articolo 2 reca, al comma 1, le definizioni, stabilendo che per un volo da diporto o sportivo, meglio conosciuto come VDS, si intende quello svolto a scopi ricreativi, diportistici o sportivi, effettuato con aeromobili, con o senza motore, contraddistinti da caratteristiche specificate nell'allegato 1 al testo di legge. Nei commi successivi (dal 2 al 4), il medesimo articolo 2 mantiene un regime di delegificazione per il settore, che già lo contraddistingueva, ai sensi della legge n. 106 del 1985 (e del successivo DPR n. 133 del 2010). Come potete notare, tutta la legislazione vigente è comunque molto molto datata e superata, in buona parte, anche della normativa europea.

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

È previsto, altresì, che l'Italia - con la

disciplina introdotta - si avvalga della facoltà di derogare al Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili possa, a sua volta, con proprio decreto, modificare gli allegati della legge. Questo anche per consentire una certa flessibilità e per evitare che ogni volta che si decida di introdurre delle modifiche, il Parlamento sia costretto a modificare la legge stessa.

In questo contesto, l'articolo 3 assegna, in linea con il vigente DPR n. 133 del 2010, ampie competenze amministrative all'Aero Club d'Italia. Questo provvede, in particolare a: lo svolgimento e la regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS; il rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento per il VDS; il rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il VDS; l'immatricolazione degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, a esclusione di quelli di peso a vuoto inferiore ai 150 chilogrammi, nel registro tenuto presso la sede dell'Aero Club d'Italia, ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia medesimo; l'esercizio di ogni funzione, anche di verifica della rispondenza, di controllo e di vigilanza, attribuita dalla legge o dai regolamenti ovvero delegata dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili o da altre autorità aeronautiche.

Il comma 2 precisa, altresì, che spetta all'Aero Club d'Italia istituire una Commissione permanente per la sicurezza del volo, composta da personale scelto tra i possessori di specifiche qualifiche, con il compito di favorire la diffusione della cultura della sicurezza, di porre in essere attività di prevenzione ai fini della sicurezza delle operazioni con velivoli da impiegare per il VDS, di cooperare, ove richiesto, nelle attività di investigazione sui sinistri aeronautici, di organizzare e svolgere corsi di formazione,

anche presso le sedi di Aero Club federati e gli enti aggregati, finalizzati a favorire la diffusione della sicurezza del volo, secondo i programmi e le direttive annualmente individuate dall'Aero Club d'Italia e concordati con l'Agenzia nazionale della sicurezza del volo e l'Ispettorato sicurezza del volo dell'Aeronautica militare. Ai fini del finanziamento delle attività dell'Aero Club d'Italia, le tariffe sono stabilite da quest'ultimo e approvate dal MIMS.

L'articolo 4 riguarda il volo libero con aeromobili privi di motore e con decollo o atterraggio a piedi e da superficie fissa, ad esclusione delle attività di *base jumping*, in quanto utilizzati per l'esercizio di un'attività fisica, motoria o sportiva, e stabilisce che essi sono considerati attrezzi sportivi. In tal senso, l'articolo 4 rende evidente la principale modifica rispetto al vigente regime, che disciplina unitariamente il VDS, mentre qui si distingue il volo libero dal volo a motore. È stabilito che l'attività di volo libero è svolta secondo le regole del volo a vista diurno e nel rispetto delle regole, delle limitazioni e dei divieti applicabili agli spazi aerei impegnati.

L'articolo 5, inserito in sede referente, concerne i profili generali dell'uso delle aree di decollo e atterraggio e delle dotazioni dei mezzi. Esso statuisce anzitutto che i velivoli destinati al volo da diporto o sportivo possano effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio su qualsiasi area idonea, quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, previo consenso, ove necessario, del proprietario, dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base delle esigenze di difesa, di sicurezza o di ordine pubblico.

I velivoli sono dotati di stazione radio, *transponder* e localizzatore di emergenza, condotti da pilota abilitato; possono altresì effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sugli aeroporti autorizzati dall'ENAC all'esercizio delle attività di VDS, ovvero su quelli militari, previo accordo tecnico tra Aeronautica militare e Aero Club d'Italia.

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 dei natanti. Limitazioni di velocità sono applicabili solo in fase di flottaggio che seguono il completamento della manovra di ammaraggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.

Le operazioni di atterraggio, decollo o 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 rilasciata dal Ministero della Difesa, in conformità a specifici accordi stipulati tra l'Aeronautica militare e l'Aero Club d'Italia.

Il comma 5 dell'articolo 5 inerte i mezzi provenienti dagli altri Paesi dell'Unione europea, i quali sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano alle condizioni di cui al comma 4 e a decollare e atterrare nelle aree di cui ai commi 1 e 2, secondo i principi generali del mutuo riconoscimento, vale a dire se: a) dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di registrazione dell'aeromobile e nel rispetto delle altre norme previste 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.

L'articolo 6 - nel disciplinare in via di massima titoli e qualifiche professionali dell'attività di volo libero - stabilisce che presso

l'Aero Club d'Italia è istituito il registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide di volo libero. I restanti profili sono rimessi al regolamento governativo del successivo articolo 7.

Infatti, l'articolo 7 rinvia ai regolamenti adottati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili su proposta dell'Aero Club d'Italia, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, per i seguenti aspetti del volo libero: a): 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): attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze di volo libero; c): attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento dell'attestato per l'esercizio del volo libero biposto, nonché delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero; d): frequenza temporale dei corsi per il rilascio delle qualifiche di istruttore, di istruttore esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero; e): coperture assicurative per l'esercizio dell'attività di volo libero; f): requisiti organizzativi, strutturali e di sicurezza necessari per l'esercizio delle attività di accompagnatore e di guida di volo libero; g): sistemi di sicurezza obbligatori; h): riconoscimento delle qualifiche e delle licenze rilasciate all'estero; i): requisiti e autorizzazioni per le attività di istruzione svolte da organizzazioni estere nel territorio nazionale.

A sua volta, l'articolo 8 rimette a regolamenti adottati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia e di concerto con il Ministero della Difesa, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, i seguenti aspetti dell'impiego degli aeromobili destinatari al VDS provvisti di motore: a): requisiti di idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della conduzione degli

aeromobili provvisti di motore, prevedendo una periodicità di verifica non superiore al biennio che tenga conto dell'età e della tipologia di licenza e prevedendo altresì la possibilità della conduzione dei medesimi aeromobili anche da parte dei soggetti con diversa abilità; b): attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, svolti professionalmente, anche in via non esclusiva, da istruttori di volo, prevedendo la loro armonizzazione con i programmi didattici delle licenze EASA; c): istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili destinati al VDS a motore; d): requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli aeromobili da impiegare per il VDS diverso dal volo libero anche rispondente a criteri riconosciuti dagli Stati membri EASA e di quelli per i quali EASA ha un accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità e prevedendo le modalità di estensione della durata di componenti a vita limitata; e): requisiti di equipaggiamento avionico e licenze e abilitazioni minime necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti, nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea; f): dotazioni avioniche e licenze e abilitazioni minime necessarie per l'uso degli aeroporti il cui ATZ insiste in spazio "G", nel rispetto delle generali norme e attribuzioni in materia di circolazione aerea; g): disciplina transitoria in materia di titoli di volo rilasciati dall'Aero Club d'Italia; h): dimostrazioni di mantenuta efficienza e aeronavigabilità applicabile agli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, iscritti nel registro di cui all'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, 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 limitazioni di circolazione aerea e di sicurezza; l): requisiti di accettazione delle modifiche maggiori sugli aeromobili provvisti di motore

da impiegare per il VDS, già immatricolati; m): coperture assicurative per l'esercizio delle attività con aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore.

Per la disciplina degli aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore, in ordine ai programmi di addestramento per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze, i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione, è previsto un provvedimento del MIMS su proposta dell'Aero Club d'Italia.

L'articolo 9 reca una novella all'articolo 743 del codice della navigazione. Vi viene, infatti, sostituito il quarto comma, nel senso di escludere l'applicabilità dello stesso articolo 743 proprio per gli aeromobili destinati al VDS in possesso delle caratteristiche individuate dalla legislazione vigente.

La proposta di legge si compone poi di un capo II, in cui abbiamo previsto il regime delle sanzioni. Il capo II si apre con l'articolo 10, dedicato alle sanzioni pecuniarie. Gli illeciti qui individuati sono quattro, di crescente gravità: a): quello del pilota che viola le disposizioni su circolazione aerea, restrizioni nell'uso degli spazi aerei, di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta, ovvero di chiunque svolga attività di volo sugli aeromobili da impiegare per il VDS senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psico-fisica, o dopo la sua scadenza; la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 200 a 1.000; b): quello di chiunque eserciti l'attività professionale di accompagnatore o guida di volo libero, di cui all'articolo 7, senza aver conseguito la relativa abilitazione ed essere iscritto nel registro di cui all'articolo 6, comma 5, ovvero svolga attività su aeromobili VDS in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi; in questo caso la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 500 a 2.000; c): quello di chiunque svolga attività di volo su aeromobili da impiegare per il VDS senza avere conseguito il relativo titolo abilitante; la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata

in euro da 1.000 a 2.000; d): quello di chiunque svolga attività di istruzione al volo su aeromobili VDS senza aver conseguito la relativa abilitazione o senza le previste autorizzazioni; la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 1.000 a 5.000.

L'articolo 11 prevede che alla materia delle sanzioni amministrative pecuniarie si applichino i principi della legge cosiddetta sulla depenalizzazione (n. 689 del 1981) e che secondo tale legge siano devoluti all'Aero Club d'Italia i relativi proventi. All'accertamento delle violazioni procedono gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria anche su segnalazione degli enti aeronautici e territoriali competenti. L'ENAC, l'Aero Club d'Italia e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo sono tenuti a segnalare le violazioni di cui vengono a conoscenza.

Gli articoli da 12 a 14 ineriscono, viceversa, alle sanzioni interdittive riguardanti le licenze, i certificati, le abilitazioni e gli attestati. Essi affrontano tre versanti: a): la tipologia; b): l'applicazione; c): la durata.

Le sanzioni interdittive sono di due tipi: sospensione (articolo 13) e revoca (articolo 14). I casi nei quali può essere irrogata la sanzione interdittiva della sospensione sono rimessi all'allegato 2 della legge.

La revoca è invece prevista: in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare ai sensi del regolamento di cui all'articolo 5, per l'accertamento dell'idoneità psico-fisica, anche per uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti; quando il titolare è dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza, ovvero quando è sottoposto ad una misura di sicurezza personale o alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale; in caso di una terza infrazione, accertata in un periodo di dieci anni; in caso di violazione, accertata con sentenza penale passata in giudicato, che abbia comportato un incidente aeronautico, dal quale sono derivate la morte o lesioni personali gravi a passeggeri o a terzi.

Il procedimento di applicazione vede tre protagonisti (articolo 12): l'Aero Club d'Italia,

con compiti di promozione e istruttori, la Commissione di disciplina, con compiti consultivi, il Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia, con compiti decisori. Più in dettaglio, l'Aero Club contesta le violazioni e promuove il contraddittorio con i responsabili della violazione; la Commissione di disciplina esprime un parere e il Consiglio federale, invece, irroga la sanzione.

La sospensione ha durata minima di un mese e massima di due anni. La revoca è definitiva, ma il Consiglio federale stabilisce il termine decorso il quale i titoli abilitativi possono essere richiesti nuovamente *ab initio*.

Infine, l'articolo 15 - unica disposizione del capo III - dispone l'abrogazione espressa dei seguenti atti normativi: la legge n. 106 del 1985, il decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010 e il decreto del MIT del 22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010.

Concludo, segnalando come la Commissione trasporti sia stata costretta a concludere l'esame in sede referente senza, purtroppo, il parere della Commissione bilancio. Nonostante il testo sia stato trasmesso per il parere alle Commissioni in data 14 gennaio 2022, la Commissione bilancio non è stata, infatti, messa nelle condizioni di esprimersi a causa della incompletezza della relazione tecnica trasmessa dal Governo, della quale si è ancora in attesa di un'integrazione. La Commissione trasporti non ha potuto, quindi, completare lo svolgimento dell'istruttoria e ciò avrà probabili ripercussioni sull'ordinato svolgimento in Assemblea del seguito dell'esame. Richiamo sul punto l'attenzione della Presidenza, perché questa modalità di procedere costituisce sicuramente un ostacolo all'approvazione dei progetti di legge di iniziativa parlamentare, pur se ampiamente condivisi, come in questo caso, dalle forze politiche, anche di opposizione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo, se lo ritiene: si riserva di farlo. È iscritto a parlare il deputato

Casu. Ne ha facoltà.

ANDREA CASU (PD). Presidente, le vorrei chiedere se, osservando la distanza, posso togliere la mascherina.

PRESIDENTE. Sì. Prego.

ANDREA CASU (PD). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghe, onorevoli colleghi, il volo da diporto o sportivo (VDS), che viene ricompreso nell'aviazione civile non commerciale cosiddetta ultraleggera, è stato disciplinato per la prima volta in Italia con la legge del 25 marzo 1985, n. 106, successivamente integrata dal decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133 e dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 22 novembre 2010. Sono norme del 1985: sono passati 37 anni; dal 2010 ne sono trascorsi 12. Sono anni di profonda trasformazione per il segmento dell'aviazione che ha conosciuto un importante sviluppo e ha permesso a decine di migliaia di appassionati e di appassionati su tutto il territorio nazionale di acquisire un titolo di volo e di volare su aeromobili dal basso costo di acquisto o di utilizzo. In Italia si è parallelamente sviluppata un'importante filiera di produzione aeronautica di tali velivoli, che rende, nel settore, il nostro Paese *leader* in Europa e punto di riferimento a livello mondiale.

Se gli sviluppi tecnologici hanno consentito di migliorare le prestazioni dei velivoli e la soddisfazione di tanti aviatori, occorre oggi continuare a garantire un volo in piena sicurezza grazie a strumenti normativi aggiornati e al passo con i nuovi tempi che stiamo vivendo. Il progetto di legge d'iniziativa parlamentare all'esame dell'Assemblea reca la disciplina del volo da diporto o sportivo come risultante del testo unificato delle proposte di legge, atto Camera 2493 e Atto Camera 2804, e modificato dalla Commissione trasporti durante l'esame in sede referente. Rivolgo, pertanto, un doveroso ringraziamento al relatore, collega Davide

Bandinelli, ai presentatori delle proposte, a tutte le parlamentari e i parlamentari e a tutti gli uffici della Camera che hanno partecipato al percorso con il loro prezioso lavoro e consentito di perfezionare il testo che arriva oggi in discussione generale.

Il testo unificato, risultante dall'esame degli emendamenti, è stato inviato alle Commissioni competenti per i pareri di tutte le Commissioni, ad eccezione della Commissione bilancio. Queste hanno espresso il prescritto parere: le Commissioni affari costituzionali, giustizia, difesa, finanze, cultura, attività produttive, affari sociali e la Commissione parlamentare per le questioni regionali hanno espresso parere favorevole, mentre la Commissione politiche dell'Unione europea, di cui fa parte il collega Sensi, qui in Aula, ha espresso parere favorevole con una osservazione.

Il testo si compone di 15 articoli suddivisi in tre capi e due allegati. In particolare, il Capo I riguarda le prescrizioni generali e di sicurezza, le norme di circolazione e l'accertamento di idoneità al volo. Il Capo II reca le sanzioni, mentre il Capo III è composto dal solo articolo 15, che contiene le abrogazioni espresse.

Nel dettaglio, il testo si apre prescrivendo l'osservanza del principio di sicurezza nell'ambito delle attività di VDS. In particolare, si evidenzia che, nel testo unificato adottato dalla Commissione competente, si è deciso, in un'ottica di maggiore prudenza e flessibilità della norma, di assoggettare l'intera disciplina del volo da diporto o sportivo al rispetto di un generico principio di sicurezza.

Il testo definisce chiaramente tutti i termini impiegati e chiarisce che per volo da diporto o sportivo si intende quello svolto a scopi ricreativi, diportistici o sportivi, effettuato con aeromobili, con o senza motore, contraddistinti da caratteristiche specificate e conferma il regime di delegificazione del settore del volo da diporto o sportivo già sancito ai sensi della normativa previgente.

Per quanto riguarda, invece, le competenze amministrative dell'Aero Club d'Italia, questo viene chiamato a provvedere, tra l'altro,

allo svolgimento e alla regolamentazione dell'addestramento ai fini del rilascio degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione di aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo, al rilascio delle autorizzazioni alle organizzazioni di addestramento, al rilascio degli attestati delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione degli aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo, all'immatricolazione di specifiche tipologie di aeromobili da impiegare per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, all'esercizio di ogni funzione, anche di verifica della rispondenza, di controllo e di vigilanza attribuita da leggi o regolamenti ovvero delegata dal Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili o da altre autorità aeronautiche.

Spetta, inoltre, all'Aero Club d'Italia istituire una Commissione permanente per la sicurezza del volo, composta da personale scelto tra i possessori di specifiche qualifiche, con il compito di favorire la diffusione della cultura della sicurezza, di porre in essere attività di prevenzione ai fini della sicurezza delle operazioni con velivoli da impiegare per il volo da diporto o sportivo e di cooperare, ove richiesto, nelle attività di investigazione sui sinistri aeronautici, di organizzare e svolgere corsi di formazione, anche presso gli Aero Club federati e gli enti aggregati, finalizzati a favorire la diffusione della sicurezza sul volo.

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

L'articolo 5, introdotto durante l'esame in sede referente, concerne i profili generali dell'uso delle aree di decollo ed atterraggio

e delle dotazioni dei mezzi. Il comma 1 prevede in via generale, fatti salvi eventuali divieti imposti dalle autorità competenti, che le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio possano avvenire su qualsiasi area idonea, previo consenso del proprietario dell'area, ove necessario.

Il comma 2 del suddetto articolo aggiunge che, per i veicoli VDS che siano dotati di stazione radio, *transponder* e localizzatore di emergenza, se condotti dal pilota abilitato, è possibile compiere le predette operazioni anche negli aeroporti autorizzati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e in quelli militari, previa intesa tra Aero Club d'Italia e l'Aeronautica militare.

Il comma 3 si occupa, invece, dell'attracco, dell'ormeggio e del flottaggio degli idrovolanti anfibi, sancendo che tali operazioni siano soggette alle medesime norme vigenti per i natanti da diporto e che le limitazioni di velocità ivi previste si applichino solo per le manovre di ammaraggio e di decollo; infine, prevede che queste non si applichino per le limitazioni connesse alla potenza del motore compiute in fase di flottaggio. Per quanto riguarda, invece, il volo, il decollo e l'atterraggio che intervengono in spazi aerei controllati o presso aeroporti militari, nel primo caso, occorrerà la preventiva autorizzazione dell'ENAC, nel secondo quella del Ministero della Difesa.

Il comma 5, infine, disciplina i requisiti che devono possedere e le condizioni che devono rispettare i velivoli da impiegare per il VDS che arrivino o transitino sul territorio nazionale o che provengano da altri Paesi dell'Unione europea. Vengono, inoltre, disciplinati, in via di massima, i titoli e le qualifiche professionali delle attività di volo libero, stabilendo, in particolare, che, presso l'Aero Club d'Italia, è istituito il registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide di volo libero.

Ai sensi dell'articolo 7, i restanti profili sono rimessi a regolamenti da adottare con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, su proposta dell'Aero

Club d'Italia. Si tratta, in particolare, della disciplina dei seguenti aspetti del volo libero: accertamento dell'idoneità psicofisica ai fini dell'addestramento e dell'esercizio delle attività di volo libero, da effettuarsi con periodicità non superiore al biennio; attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze di volo libero; attività e programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento dell'attestato dell'esercizio del volo libero biposto, nonché delle qualifiche di istruttore, istruttore esaminatore, accompagnatore, guida di volo libero; frequenza temporale dei corsi per il rilascio delle qualifiche di istruttore, di esaminatore, di accompagnatore e di guida di volo libero; le coperture assicurative per l'esercizio delle attività; requisiti organizzativi, strutturali e di sicurezza necessari per l'esercizio delle attività di accompagnatore; sistemi di sicurezza obbligatori; riconoscimento delle qualifiche e delle licenze rilasciate all'estero; requisiti e autorizzazioni per le attività di istruzione svolte da organizzazioni estere nel territorio nazionale. Il testo rinvia a regolamenti adottati con decreto del Ministro per le Infrastrutture e mobilità sostenibili, su proposta dell'Aero Club d'Italia e di concerto con il Ministro della Difesa, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Tra gli altri, essi disciplinano i requisiti di idoneità psicofisica ai fini dell'addestramento e della conduzione degli aeromobili provvisti di motore, prevedendo una periodicità di verifica non superiore al biennio, che tenga conto dell'età e della tipologia della licenza; le attività e i programmi dei corsi teorici e pratici per il conseguimento degli attestati, delle abilitazioni e delle licenze per la conduzione di aeromobili da impiegare per il VDS provvisti di motore; l'istituzione di un registro degli istruttori di aeromobili destinati al VDS a motore e i requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione di aeromobili da impiegare per il VDS diverso dal volo libero, anche rispondente ai criteri riconosciuti da Stati membri della EASA, European union

aviation safety agency, e di quelli per i quali la EASA ha un accordo bilaterale in materia di aeronavigabilità, e prevedendo le modalità di estensione della durata di componenti a vita limitata.

L'articolo 9 sostituisce il comma 4 dell'articolo 743 del codice della navigazione e afferma che agli aeromobili VDS in possesso delle caratteristiche tecniche individuate dalla legislazione vigente non si applicano le disposizioni del libro relativo all'ordinamento amministrativo della navigazione.

L'articolo 10 è dedicato alle sanzioni pecuniarie. Gli illeciti qui individuati sono quattro e di crescente gravità: quello del pilota che viola le disposizioni sulla circolazione aerea, restrizioni nell'uso degli spazi aerei, di interessamento degli spazi aerei senza autorizzazione ove richiesta, ovvero di chiunque svolga l'attività di volo sugli aeromobili da diporto senza la prescritta certificazione medica attestante l'idoneità psicofisica o allorquando detta certificazione sia scaduta, e in tal caso la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata da euro 200 a 1.000; quello di chiunque eserciti attività professionale di accompagnatore o guida di volo libero senza aver conseguito la relativa abilitazione, senza essere iscritto al registro degli istruttori, degli accompagnatori e delle guide del volo libero, ovvero svolga attività su aeromobili VDS in assenza della prescritta copertura assicurativa per danni a terzi, e la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 500 a 2.000; quello di chiunque svolga attività di volo su aeromobili da impiegare per il VDS senza avere conseguito il relativo titolo abilitante, e in questo caso la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 1.000 a 2.000; e, infine, quello di chiunque svolga attività di istruzione al volo su aeromobili VDS senza aver conseguito la relativa abilitazione o senza le previste autorizzazioni, e in questo caso la sanzione amministrativa pecuniaria è fissata in euro da 1.000 a 5.000.

L'articolo 11 prevede che alla materia

delle sanzioni amministrative pecuniarie si applichino i principi della legge n. 689 del 1981, la cosiddetta legge sulla depenalizzazione e che, secondo tale legge, siano devoluti all'Aero Club d'Italia i relativi proventi.

Gli articoli seguenti, fino al 14, disciplinano le sanzioni interdittive relativamente a licenze, certificati, abitazioni, attestati. Tali sanzioni sono di due tipi: la sospensione e la revoca. La prima ha durata minima di un mese e massima di due anni, la seconda è definitiva. Il procedimento di applicazione delle sanzioni ruota intorno a tre perni: l'Aero Club d'Italia contesta le violazioni e promuove il contraddittorio con i responsabili della violazione, la Commissione di disciplina esprime un parere e il Consiglio federale irroga la sanzione. Inoltre, sono disciplinate le sanzioni interdittive comminate tramite sospensione. La sospensione ha durata minima di un mese e massima di due anni. La Commissione di disciplina o l'Aero Club d'Italia, valutate la gravità del fatto e la durata della sospensione, può disporre che prima del reintegro del titolo venga eseguita attività addestrativa integrativa. Per quanto riguarda le sanzioni interdittive comminate tramite revoca dei titoli abilitativi, la revoca è prevista in caso di giudizio di non idoneità permanente del titolare, per l'accertamento dell'idoneità psicofisica, anche per uso, abuso o dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti; quando il titolare è dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza, ovvero quando è sottoposto alla misura di sicurezza personale o alla misura di prevenzione della sorveglianza speciale; in caso di una terza infrazione, accertata in un periodo di 10 anni; in caso di violazione, accertata con sentenza passata in giudicato, che ha comportato un incidente aeronautico dal quale sono derivate la morte o lesioni personali gravi a passeggeri o terzi.

Infine, l'articolo 15 dispone l'abrogazione espressa degli atti normativi previgenti: la legge n. 106 del 1985, il decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

22 novembre 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 287 del 9 dicembre 2010.

È una disciplina che offre una semplificazione utile attraverso un percorso di lavoro in Commissione e un lungo confronto con un settore in evoluzione e in espansione, che merita attenzione non solo per il ruolo significativo che occupa oggi, ma soprattutto per quelle che possono essere le sempre crescenti prospettive future.

Nella giornata di ieri il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ha presentato, in audizione in Commissione trasporti, le linee guida per il nuovo Piano nazionale degli aeroporti. Non dobbiamo mai dimenticarlo: nella ripartenza del settore aereo si gioca una parte importante della ripartenza del Paese, e, come ci ha ricordato il Santo Padre, nell'incontro con il trasporto aereo che si è svolto poche settimane fa, in questa ripartenza non dobbiamo dimenticare il destino delle lavoratrici e dei lavoratori; non solo delle lavoratrici e dei lavoratori che oggi lavorano nel settore del trasporto aereo, ma anche di quelli che potranno lavorare in futuro nel settore del trasporto aereo, se sapremo creare strumenti adeguati. Nelle premesse del nuovo piano si cita il concetto di resilienza trasformativa, che ben si adatta al mondo del trasporto aereo, ma, vorrei dire in questa sede, al mondo del volo in generale: durante la lotta al virus COVID-19 l'intero mondo del volo ha saputo dimostrare una grande capacità di resilienza; ora siamo tutti chiamati al salto in avanti, per fare in modo che la tragedia che abbiamo vissuto possa essere, per tutti e per tutte, un'opportunità di trasformazione.

Semplificando il quadro normativo, con nuove leggi al passo con i tempi e con i cambiamenti, come stiamo facendo oggi, con la nuova disciplina del volo da diporto o sportivo, il Parlamento svolge fino in fondo la propria parte in questa missione fondamentale per il futuro del Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il

deputato Maschio. Ne ha facoltà.

CIRO MASCHIO (FDI). Grazie, Presidente. Anch'io, considerate le distanze, interverrò senza mascherina, non essendoci alcun rischio. Onorevoli colleghi e onorevole Presidente, il volo da diporto o sportivo, meglio noto come VDS, è quel segmento dell'aviazione civile non commerciale che veniva denominata, più volgarmente, ultraleggera, che è stato normato per la prima volta nel lontano 1985, con la legge n. 106, e, successivamente, con normative regolamentari, fino al DPR n. 133 del 2010.

I criteri ispiratori della normativa erano e rimangono quelli della semplificazione e della sburocraizzazione di un comparto che, a seguito di questo, ha avuto un amplissimo sviluppo di quella che, pur essendo considerata un'aviazione minore, conta decine di migliaia di appassionati e di titoli di volo rilasciati.

Come sappiamo, la legge n. 106 del 1985 ha delegato l'Aero Club d'Italia per quanto riguarda i compiti di rilascio dei titoli di volo, di identificazione dei velivoli e di gestione dell'addestramento al volo. Sono circa 150 le scuole italiane di alta qualità che sono attive nel territorio nazionale. È quindi cresciuto, attorno a questo, un comparto di produzione aeronautica di primissimo livello. Le imprese italiane sono sostanzialmente diventate imprese *leader* a livello europeo e in alcuni casi anche a livello mondiale, nella produzione e l'Italia è uno dei Paesi con il più alto numero di attestati di volo rilasciati. Lo sviluppo tecnologico e la ricerca, che in Italia è particolarmente avanzata, hanno consentito una crescita ulteriore di questo comparto. Come sappiamo, sono intervenuti alcuni regolamenti europei, ad esempio il regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 e il regolamento (UE) n. 2018/1139, che hanno ulteriormente semplificato, sburocraizzato e uniformato la materia a livello europeo, prevedendo, fra l'altro, alcune esenzioni dall'applicazione della normativa per gli aeromobili fino ad una massa massima al decollo di 600 kg. Questo impone un'urgente riforma anche in Italia della

legge n. 106 del 1985, per poterla uniformare agli standard degli altri Paesi dell'Unione europea. Se così non fosse, il comparto italiano sarebbe svantaggiato rispetto a quello degli altri Paesi europei, per un vuoto normativo e per una normativa che non è più aggiornata. È necessario non costringere le imprese nazionali ad andare a cercare le certificazioni dei loro prodotti in altri Paesi per poterli esportare e, al tempo stesso, è necessario consentire un percorso formativo più omogeneo agli allievi piloti, facendo in modo che il titolo che abilita al pilotaggio dei velivoli per VDS non sia più confinato, quasi ghetizzato, ma sia parte di un iter, di un percorso di istruzione che consenta, da questo livello di base, di progredire e di accedere anche alle categorie superiori, attraverso il riconoscimento di crediti formativi. Sappiamo anche che l'ENAC ha esercitato le facoltà previste dal regolamento europeo, comunicando all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) che l'Italia regolamerà con normativa nazionale anche gli aeromobili nella fascia di peso tra 450 e 600 kg di massa massima al decollo. Fermo restando questo, appare opportuno mantenere comunque in capo all'Aero Club d'Italia, in analogia e in continuità con la delega esercitata per gli aeromobili con massa al decollo fino a 475 kg, anche la gestione delle attività di addestramento e immatricolazione degli aeromobili di fascia superiore, quelli fino a 600 kg di massa massima al decollo. Le proposte di legge che sono confluite nel testo unificato hanno introdotto, innanzitutto, un criterio generale ispiratore, che è fondamentale che sia stato fissato nell'articolo 1, cioè il principio della sicurezza. È stata introdotta, inoltre, una definizione di aeromobile per i mezzi di VDS, in sostituzione della vecchia dizione di apparecchi, e l'indicazione della vigente normativa europea applicabile, che esenta i citati mezzi dai criteri di certificazione e utilizzo previsti per i velivoli di maggior peso. Vengono anche fissate in modo chiaro le competenze che il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili delega all'Aero Club

d'Italia, estendendole appunto agli aeromobili fino a 600 kg.

I titoli di volo, nella nostra proposta, verrebbero più correttamente definiti licenze, al fine di garantire che vi sia un percorso formativo unitario verso le licenze regolate dalla normativa dell'EASA, evitando una ghetizzazione che, attraverso il termine attestato, è mantenuta nei confronti di chi consegue titoli di volo nel VDS rispetto agli altri livelli dell'aviazione. È un settore in grande progresso ed è sicuramente necessario superare il principio della divisione tra velivoli basilari e velivoli avanzati, con una distinzione netta dei relativi attestati o titoli abilitativi, stabilendo invece criteri didattici e operativi, conformi a quelli di altri Paesi dell'Unione europea, secondo un principio più aggiornato che prevede che sia la progressione addestrativa del pilota a consentire operazioni di volo più complesse o di impatto maggiore in termini di sicurezza più che la qualifica formale dell'apparecchio - ora, auspichiamo, aeromobile - utilizzato.

Come già detto dai colleghi, è stata posta notevole attenzione alle norme sulla sicurezza ed in particolare a una precisa definizione delle sanzioni che divengono, nell'impianto normativo proposto, effettive ed efficaci e non disapplicate o comunque poco incisive, come avvenuto in passato. Sicuramente, c'è un impianto normativo complessivo, chiaro, efficace e aggiornato che può portare questo comparto al passo con i tempi e ad essere concorrenziale, anche dal punto di vista normativo, con gli standard degli altri Paesi europei.

Devo dire che in Commissione è stato svolto un lavoro di approfondimento e confronto molto costruttivo, che ha portato ad un ulteriore miglioramento del testo. Mi fa piacere che sia stato considerato fondamentale il testo della mia proposta di legge come base su cui costruire il testo unificato, assieme alla proposta del collega Bendinelli. Devo dire anche che le due proposte si sono perfettamente integrate ed è stato svolto un lavoro trasversale e assolutamente di buon

senso nel presentare all'Aula una proposta il cui iter, come ha illustrato anche il relatore, auspichiamo non rallenti ora per lungaggini o per mancanza di relazioni e pareri da parte del Governo. Sostanzialmente, ormai non costa nulla chiudere il cerchio, concludere l'iter di questa proposta e consentirle di vedere il traguardo dell'approvazione, alla Camera e poi al Senato, prima della fine della legislatura.

In conclusione, Presidente, possiamo sicuramente dire che il volo da diporto sportivo è un'eccellenza italiana; è un'eccellenza sia dal punto di vista della produzione, sia dal punto di vista della pratica quotidiana da parte di decine di migliaia di appassionati. Abbiamo un'occasione storica per approvare una proposta di legge chiara e semplice che possa dare ulteriore sviluppo a un comparto che sicuramente ci rende orgogliosi, grazie all'eccellenza che il genio e la capacità italiani sanno realizzare quando sono lasciati liberi di farlo, quando sono posti nelle condizioni di farlo. Ringrazio tutti i colleghi che hanno collaborato in questo percorso, in particolare il relatore Bendinelli e auspico che non si vogliano tarpare le ali al volo da diporto proprio nel momento in cui si può invece volare più alto e andare oltre i livelli degli standard europei e mondiali.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Diego De Lorenzis. Ne ha facoltà.

DIEGO DE LORENZIS (M5S). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghe e colleghi, ci troviamo in quest'Aula oggi a discutere della proposta di legge sul volo da diporto e sul volo sportivo. Solitamente siamo abituati a pensare a questa parte del volo - che, come è stato ricordato, fa parte dell'aviazione civile non commerciale - con riferimento ai cosiddetti ultraleggeri, cioè a quei velivoli a motore di dimensioni e peso ridotti.

In realtà, questa proposta di legge e la legislazione attualmente vigente regolano un universo molto più ampio: pensate che questo ramo del volo in realtà è

responsabile della formazione della maggior parte dei piloti civili e militari; pensate alle manifestazioni delle Frecce tricolori, anche queste tipicamente organizzate evidentemente con il supporto dell'aviazione militare e delle federazioni sportive; si tratta evidentemente di manifestazioni di quanto questo mondo sia ampio e vasto. E, ancora, c'è tutta la parte del volo senza motore. Quando parliamo di volo cosiddetto libero o senza motore, pensiamo al paracadutismo oppure agli alianti; in realtà, accanto a questi, ci sono il deltaplano, il parapendio e una quasi infinita serie di discipline che appunto fanno parte di questo grande mondo del volo, che però spesso non trova tanto riconoscimento in quest'Aula o comunque nell'opinione pubblica. Eppure, questo mondo è molto ampio e molto variegato, tanto che l'Aero Club d'Italia, che è la federazione che racchiude tutte queste discipline, è vigilato da diversi Ministeri - il Ministero dell'Economia e delle finanze, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa - e addirittura direttamente dalla Presidenza del Consiglio, oltre che ovviamente dalla federazione sportiva del CONI. Quindi, è un mondo assolutamente importante e di primo piano, che merita evidentemente l'attenzione di quest'Aula nel momento in cui, Presidente, la legislazione vigente è vecchia - come è stato ricordato - di 37 anni. Sono passati quasi quarant'anni dalla legge del 1985, che ha messo un po' di chiarezza nel settore, ma - me lo lasci dire, Presidente - la ragione per cui bisogna intervenire non è soltanto che quella legislazione è di quasi 40 anni fa. Anzi, quella normativa, unitamente a quella del 2010, è riuscita in qualche modo ad essere al passo con i tempi, nel senso che è stata sufficientemente longeva da permettere a questo mondo di continuare ad andare avanti, nonostante le tante modifiche tecnologiche e normative introdotte, per esempio dall'Unione europea, che si sono avvicendate nel frattempo.

Oggi ci troviamo ad innovare quella normativa e dovremo farlo avendo chiari due

tipi di problemi. Il primo – me lo faccia dire - è un problema di metodo, Presidente: noi abbiamo un ritardo dovuto in parte alla genesi di questa proposta di legge, all'inizio nata quasi come un regolamento molto tecnico. Questo ovviamente presentava dei problemi nel momento in cui fosse stato necessario intervenire per aggiornarlo, andando quindi in una direzione paradossalmente diversa da quella che è stata la legge fino adesso, ossia molto snella e molto generica, che insomma ha sopportato anche il trascorrere del tempo. D'altra parte, c'è stato anche un rallentamento dovuto a un ostruzionismo emendativo di alcuni gruppi, in una sorta di concorrenza tra i due rami del Parlamento. Queste evidentemente sono problematiche da imputare al Parlamento. C'è, però, un altro problema di metodo, relativo alla mancanza, a tutt'oggi, del parere della Commissione bilancio, un parere che in realtà viene formato dalle valutazioni espresse dal Ministero dell'Economia e delle finanze tramite la Ragioneria dello Stato. Ci troviamo di fronte al paradosso per cui il Parlamento è pronto a discutere, dopo ampia condivisione del testo in Commissione, ma arriviamo in Aula senza avere questo importante e discriminante parere, nel senso che, senza queste osservazioni, è evidente che la proposta di legge non potrà essere approvata da quest'Aula. Faccio notare alla Presidenza che questo problema deve essere in qualche modo comunicato quantomeno al Governo e, quindi, la prego che si faccia parte diligente per riuscire a concludere, dal punto di vista formale, tutto il procedimento. Dal punto di vista invece del merito – Presidente, veniamo al contenuto della legge – a nome del Movimento 5 Stelle, ringrazierei intanto il relatore Bendinelli e l'altro presentatore della proposta di legge, il collega Maschio, perché, anche se in forma diversa, hanno avuto l'attenzione di mettere all'ordine del giorno di questo ramo del Parlamento la necessità di intervenire con modifiche e innovazioni normative sul tema.

Come dicevo prima, la necessità di questo testo unificato è dovuta certamente

all'adeguamento alle direttive dell'Unione europea, ma non solo: abbiamo detto che la normativa vigente è la legge n. 106 del 1985, ma dobbiamo pure dire che la necessità di aggiornare questa normativa deriva anche dalle innovazioni intervenute dal punto di vista tecnologico. Questa proposta di legge ha il grande vantaggio di fare chiarezza in termini di definizioni e ha anche un altro grande vantaggio: quello di delegificare, di continuare sulla strada della normativa precedente e attualmente vigente, cioè quella di semplificare, di essere una legge molto snella.

Nella struttura di questa legge si vede molto bene che tutti i dettagli tecnici sono in realtà contenuti in due allegati e questo darà modo al Governo di intervenire tempestivamente, qualora lo si richieda, senza la necessità che il Parlamento, come legislatore, intervenga.

Ancora, Presidente, forse c'è un aspetto del contenuto che non è stato sufficientemente evidenziato anche dai colleghi in discussione generale, e mi riferisco al ruolo dell'Aero Club. Questa legge attribuisce compiti molto precisi e molto dettagliati all'Aero Club; dal nostro punto di vista, anche per le ultime recenti vicende dell'elezione del presidente dell'Aero Club e del consiglio federale, c'è bisogno forse di specificare la necessità della modifica dello Statuto dell'ente, sia per adeguarsi ai nuovi compiti che deve assolvere l'Aero Club, sia anche perché non vorremmo si verificasse ancora questa discrezionalità nell'interpretazione della legge nazionale, che impone in qualche modo la non rielegibilità del presidente dell'Aero Club dopo il terzo mandato.

Ancora, Presidente, questo testo unificato di proposte di legge probabilmente andrà coordinato con le altre modifiche regolamentari che nel frattempo sono intervenute ad opera del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che riguardano proprio il tema dei pesi e delle sagome che hanno ricordato i colleghi.

E poi, Presidente, l'ultimo tema su cui forse vale la pena intervenire per completare anche quanto hanno già detto i colleghi, è

quello della sicurezza. Questa legge introduce, all'articolo 1, tra i principi ispiratori, il criterio della sicurezza; riteniamo, tuttavia, che non sia sufficiente.

È evidente che questa legge fa chiarezza dal punto di vista delle sanzioni, quindi c'è tutto un apparato sanzionatorio, forse prima assolutamente carente o addirittura mancante, però questo non è sufficiente secondo noi. Ricordo giusto qualche numero, senza voler fare allarmismo: attualmente ogni anno sopra le nostre teste possono volare circa 12.500 velivoli, un totale di 60 mila piloti. Il tema della formazione continua dei piloti, in tema di sicurezza, è stato ricordato dai colleghi. Sappiamo che l'ENAC ha dichiarato pubblicamente in Commissione di non avere risorse e strutture sufficienti per poter adempiere a questo compito. Ci chiediamo come l'Aero Club possa farlo, pur condividendo la necessità che sia l'Aero Club a fare formazione continua e a occuparsi del tema della sicurezza. E poi, Presidente, mi faccia ricordare qualche dato: nel 2017 abbiamo avuto 14 incidenti, con 12 decessi e 26 feriti; nel 2018, 42 incidenti con 19 decessi e 46 feriti; nel 2019, 28 incidenti con 9 decessi e 26 feriti. Sono, evidentemente, alcune decine di eventi ogni anno, ma non possiamo permetterci che ci sia un problema di sicurezza, per quanto piccolo, talmente grande. Sicuramente dovremo modificare, durante l'esame del provvedimento, con degli emendamenti, alcuni aspetti. Mi auguro che gli altri gruppi e il Governo concordino su questo. A proposito di auspici, auspico che il parere della Commissione bilancio pervenga quanto prima e, soprattutto, che l'approvazione al Senato sia molto più celere di quanto noi non abbiamo saputo fare in questo ramo del Parlamento.

**PRESIDENTE.** È iscritta a parlare la deputata Ketty Fogliani. Ne ha facoltà.

**KETTY FOGLIANI (LEGA).** Grazie, Presidente. Vice Ministro Morelli, onorevoli

collegli, il volo da diporto o sportivo può e deve rappresentare un importante volano per la nostra economia e per il nostro turismo, soprattutto in questa fase di ripartenza. Negli ultimi decenni l'interesse verso il volo turistico ha registrato una crescita esponenziale, basti pensare che in Italia vi sono circa 600 tra aviosuperfici e campi di volo, 22 aeroporti minori o regionali, e approssimativamente 20 mila velivoli ultraleggeri, 15 mila a motore e 5 mila per il volo libero. Tale settore è anche in grado di sviluppare un indotto economico considerevole, si pensi solo al fatto che la principale azienda produttrice di velivoli ultraleggeri al mondo è italiana. Tutto ciò conferma la necessità di un intervento per sostenere lo sviluppo del settore, anche attraverso l'aggiornamento e la modifica della normativa di riferimento, così da assicurare il doveroso sostegno delle istituzioni all'intero comparto. In generale, forte è oggi la necessità non soltanto di avere un regolamento di attuazione della legge n. 106 del 1985, che rappresenta la norma di riferimento, ma c'è soprattutto l'esigenza di rivedere l'impianto stesso della norma primaria, al fine di adeguarla all'evoluzione del comparto. Occorre, cioè, una legge quadro che sappia, da un lato, riordinare il settore e, dall'altro, valorizzarne la peculiarità. Questo, a nostro avviso, è il limite di fondo della proposta di legge oggi all'esame dell'Aula, che nasce, come sappiamo, dalla fusione a freddo di due testi, su cui il nostro gruppo ha espresso fin da subito alcune criticità. Le norme contenute in questo testo unificato affrontano in modo dettagliato tutti gli aspetti organizzativi ed operativi dell'attività di volo, configurandosi come un regolamento piuttosto che come una fonte primaria. In sostanza, la proposta di legge in esame ha connotazioni simili a quelle dell'attuale decreto del Presidente della Repubblica del 9 luglio 2010, n. 133, il regolamento di attuazione della legge n. 106 del 1985, discostandosi decisamente molto dall'impianto che dovrebbe avere una legge. Tale limite rischia di ingessare la normativa del comparto, impedendo rapide modifiche

e integrazioni nel caso in cui l'evoluzione del medesimo comparto le richieda. Il nostro gruppo ha tentato di migliorare il testo in Commissione, presentando emendamenti che risolvessero le criticità di partenza a beneficio di tutti gli operatori del settore, che sono stati auditi e hanno presentato diverse memorie scritte. Abbiamo previsto, in particolare, che i velivoli impiegati per il volo da diporto possano effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio su qualsiasi area idonea, quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, previo consenso, ove necessario, del proprietario, dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base di esigenze di difesa, di sicurezza o di ordine pubblico. Inoltre, grazie ad un nostro emendamento, i velivoli da impiegare per il volo da diporto o sportivo, dotati di stazioni radio, *transponder* e localizzatore di emergenza, condotti da pilota abilitato, potranno anche effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sugli aeroporti autorizzati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) all'esercizio delle attività di volo da diporto o sportivo, ovvero su quelli militari, previo accordo tecnico tra Aeronautica militare e Aero Club d'Italia: piccoli miglioramenti, frutto di un lungo lavoro in Commissione e della mediazione del Vice Ministro, Alessandro Morelli.

In conclusione, ribadiamo che, a nostro giudizio, occorrerebbe una disciplina del settore più compiuta, che tenga maggiormente conto degli interessi e delle opinioni degli operatori del settore. Per questo ci auguriamo che questa proposta, una volta al Senato, venga armonizzata con il grande lavoro svolto anche dall'altro ramo del Parlamento e che venga abbinata alla proposta di legge della Lega, attualmente in discussione all'VIII Commissione. Un testo che nasce con uno spirito condiviso e unanime, che reca quindi disposizioni puntuali e che innova la disciplina oggi vigente in materia di volo da diporto o sportivo in modo più compiuto,

introducendo norme per il riconoscimento e la promozione dell'avioturismo, inteso come l'attività di volo effettuata con aeromobili da e verso scali appositi per il raggiungimento di mete turistiche. Esprimiamo, comunque, soddisfazione perché oggi diamo una prima risposta, ancorché parziale e da migliorare, a un comparto che davvero può dare molto al PIL del nostro Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche - Testo unificato - A.C. 2493-A)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, deputato Bendinelli, che rinuncia. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo, che rinuncia. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sospendiamo a questo punto la seduta, che riprenderà alle 14 per lo svolgimento di una interrogazione.

**La seduta, sospesa alle 10,50, è ripresa alle 14.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ANDREA MANDELLI

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta sono complessivamente 113, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Svolgimento di una interrogazione.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione.

***(Iniziative volte a garantire ai comuni  
“virtuosi” del Nord l’accesso ai fondi  
del programma «Rigenerazione  
urbana», con particolare riferimento alle  
amministrazioni comunali del Veneto  
e al comune di Vicenza - n. 3-02703)***

PRESIDENTE. Passiamo all’interrogazione Zanettin ed altri n. 3-02703 (*Vedi l’allegato A*).

Il sottosegretario di Stato per l’Interno, Carlo Sibilìa, ha facoltà di rispondere.

CARLO SIBILIA, *Sottosegretario di Stato per l’Interno*. Grazie, Presidente. Gentili deputati, con l’interrogazione all’ordine del giorno il deputato Zanettin chiede al Governo di assumere iniziative per garantire anche ai comuni rimasti esclusi dalla graduatoria adottata nel dicembre 2021 dai Ministeri dell’Economia e delle finanze, dell’Interno e delle Infrastrutture l’accesso ai finanziamenti per progetti di rigenerazione urbana di cui all’articolo 1, comma 42, della legge di bilancio 2020. In proposito, va preliminarmente osservato che il quadro giuridico di riferimento relativo all’erogazione dei citati contributi ai comuni ha trovato puntuale attuazione con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 gennaio 2021, adottato di concerto con i Ministri dell’Economia e delle finanze, dell’Interno e delle Infrastrutture e dei trasporti, a seguito dell’intesa acquisita in Conferenza Stato-città e autonomie locali il 26 novembre 2020.

Al riguardo, informo che delle 2.418 richieste di finanziamento pervenute complessivamente, 2.325 risultano essere state ammesse poiché rispondenti ai requisiti prescritti. Di queste ultime - sulla base delle risorse allora disponibili e seguendo l’ordine della citata graduatoria - 1.784 sono state le opere finanziate.

Al fine di erogare contributi anche in favore di progetti ritenuti ammissibili ma che non hanno beneficiato di risorse per l’incapienza dei fondi disponibili, è stato necessario intervenire

con ulteriori integrazioni degli stanziamenti. In questo senso, dopo un primo intervento effettuato con il decreto-legge n. 152 del 2021, che ha incrementato i fondi disponibili nel quadro delle risorse del PNRR nella misura di 200 milioni di euro per gli esercizi finanziari 2023 e 2024, ulteriori interventi sono stati disposti con la legge di bilancio 2022, anche allo scopo di corrispondere alle esigenze di maggior equilibrio allocativo segnalate da più parti.

Si è stabilito, infatti, che i fondi in questione, integrati per l’anno 2022 di ulteriori 300 milioni di euro, possano essere assegnati anche ai progetti presentati dai comuni con popolazione inferiore a 15 mila abitanti ma che in forma associata superino detta soglia. Ciò rende possibile anche ai comuni che, in un primo momento, sono risultati esclusi per l’insufficienza delle risorse concorrere a tale nuovo finanziamento. Tuttavia, oltre agli incrementi di risorse appena illustrati, il Governo, ben consapevole della delicatezza e della rilevanza della tematica ed in coerenza con appositi atti di indirizzo parlamentare, si è impegnato nell’individuazione di una soluzione nel senso auspicato dagli onorevoli interroganti e che risultasse ancora più soddisfacente.

In concreto, il decreto-legge n. 17 dello scorso 1° marzo ha aumentato significativamente le risorse da destinare ai progetti di rigenerazione urbana per 905 milioni di euro, consentendo in tal modo lo scorrimento della citata graduatoria e il finanziamento di tutti i progetti ammissibili presentati dai comuni. Pertanto, sulla base di tale ultimo intervento normativo, con decreto del Ministero dell’Interno, di concerto con il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 4 aprile 2022, sono state finanziate tutte le ulteriori opere che, pur essendo state ammesse con il decreto interministeriale del 30 dicembre 2021, non erano rientrate per incapienza dei fondi.

Sotto il profilo quantitativo, informo, infine, che il 43,5 per cento delle risorse complessivamente stanziata sono state

assegnate ai comuni del Mezzogiorno, in ottemperanza all'articolo 7-bis del decreto-legge n. 246 del 2016 in materia di assegnazione differenziale di risorse a favore dei territori delle regioni del Sud. Il rimanente 56,5 per cento della somma stanziata è stato destinato ai comuni del Centro e del Nord. Più specificamente, al Veneto è stato attribuito complessivamente il 6,56 per cento dei contributi, mentre al territorio di Vicenza sono stati attribuiti 19,75 milioni di euro, corrispondenti a trenta progetti.

PRESIDENTE. Il deputato Pierantonio Zanettin ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interrogazione.

PIERANTONIO ZANETTIN (FI). Grazie, Presidente. Dichiaro immediatamente di essere soddisfatto della risposta pervenuta dal Governo, che fa proprie le istanze che avevo formulato come primo firmatario, ma anche accompagnato da altri deputati della mia provincia, perché evidentemente quanto accaduto in prima istanza, cioè l'esclusione, in particolare, dei progetti della città di Vicenza, del comune di Vicenza, era sicuramente un dato inaccettabile a fronte della qualità e del tipo di progetti che erano stati presentati, tutti ritenuti ammissibili. Tra l'altro, il comune di Vicenza era stato escluso dal programma PINQuA e, quindi, questa esclusione era doppiamente sbagliata. Ma evidentemente, *melius re perpensa*, il Governo ha potuto trovare altre risorse e apprendo con grande soddisfazione - ma credo sia la soddisfazione di tutta la provincia - che, per quanto ci riguarda, riusciremo ad avere 19,75 milioni di euro di progetti finanziati, che sono sicuramente una boccata d'ossigeno per i nostri comuni, per i nostri territori e per le nostre collettività, che hanno tanto bisogno di effettuare investimenti in questi settori così importanti per lo sviluppo e per la qualità della vita.

Quindi, ringraziando ancora il Governo per la sollecitudine con cui ha anche risposto,

perché questa è un'interrogazione presentata poche settimane fa, io non posso che complimentarmi per il lavoro che è stato fatto.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di una interrogazione all'ordine del giorno.

### Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Amitrano. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO AMITRANO (M5S). Grazie, Presidente. Oggi voglio ricordare un amico, un medico napoletano padre di famiglia che, purtroppo, è stato strappato alla vita troppo giovane, come tante persone nel nostro Paese, da un arresto cardiaco. Voglio ricordare, quindi, qui in quest'Aula il marchese Benedetto Pepe, coordinatore nazionale del sindacato SAUES e dirigente medico di primo livello dell'ASL Napoli 1. Lo ricordo per l'affetto che mi lega a lui e soprattutto perché è stato strappato troppo presto dalle braccia della moglie Angela, dei figli Luca Antonio e Daniele e dei fratelli Roberto e Giuliana.

Io ricorderò sempre il suo sorriso, la sua dolcezza e l'amore per la sua famiglia. È stato un'eccellenza della nostra psichiatria, della psichiatria nazionale, salvando tantissime vite.

Lascia un vuoto anche nella comunità del mio movimento, del MoVimento 5 Stelle, essendosi candidato nel 2019 alle amministrative del suo comune, Ischia, dove sarebbe stato anche bello ricordarlo per via della sua più importante presenza in quell'isola.

Per me è stato un amico, una persona che mi ha guidato molto anche nel campo politico ed era doveroso ricordarlo qui.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pollastrini. Ne ha facoltà.

BARBARA POLLASTRINI (PD). Grazie,

signor Presidente. Ho chiesto la parola per esprimere un immediato cordoglio, mio e del Partito Democratico, per la scomparsa di Carlo Smuraglia. Avremo occasione di farlo più solennemente, ma ci sembrava e mi sembrava un atto di riconoscenza per un uomo straordinario.

Come sa quest'Aula e come lei sa, Presidente, Carlo Smuraglia, che più di recente è stato presidente nazionale dell'ANPI, era stato un giovane partigiano, docente universitario stimatissimo a Milano e a Pavia, avvocato di prestigio, presidente dell'Assemblea regionale lombarda, senatore e membro del Consiglio superiore della magistratura. Già questo direbbe tantissimo, però soprattutto - tengo a sottolinearlo - è stato un uomo di cultura, di grande passione civile e politica, con una sua intransigenza figlia di un profilo che ha sempre voluto prendere parte, con un rispetto profondo dei propri valori, nei quali credeva, a partire dai diritti dei lavoratori. Non a caso, difese i lavoratori nel 1960 dopo i fatti di Reggio Emilia, poi si spese a Milano nel processo per la morte di Giuseppe Pinelli e nel 1966 difese gli studenti de *La Zanzara*.

Io ho avuto il privilegio di conoscerlo e di comprendere come il suo rigore etico non fosse, conoscendolo da vicino, mai disgiunto da un senso di profonda umanità. Se posso chiudere così, voglio dire che all'epoca ero una giovane segretaria della Federazione milanese del PCI, che sarebbe diventato PDS, uno dei partiti che hanno dato vita al Partito Democratico, quando accettò di fare da capogruppo, in quel partito, per il consiglio comunale della mia città. Con la sua autorevolezza, per me è stato, quindi, una figura importantissima, una figura riconosciuta e ammirata da tanti, che anche in questi ultimi mesi, com'era lui, nel suo stile, severo, umano, ma netto, non ha mancato di far sentire la propria voce anche sulla tragedia che sta investendo l'Ucraina a causa di una feroce invasione.

Per tutto questo, vorrei inviare da quest'Aula e da questa istituzione parlamentare - era uomo delle istituzioni - il mio e il nostro

abbraccio affettuoso alla moglie Enrica, detta amorevolmente da lui Chicca - cara Chicca -, ai suoi figli e ai suoi nipoti. Lo ripeto, Presidente, so di poter contare sulla sensibilità della Camera e, soprattutto, del Senato, dove lui sedeva, per avere una celebrazione adeguata, ma mi sembrava doveroso riconoscere da subito una personalità della storia della nostra Repubblica e un grande antifascista (*Applausi*).

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli interventi di fine seduta.

### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

### ***Mercoledì 1 giugno 2022 - Ore 15***

1. Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata .

### **La seduta termina alle 14,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. Renzo Dickmann

---

*Licenziato per la stampa alle 16,20.*

PAGINA BIANCA

*Stabilimenti Tipografici*  
*Carlo Colombo S.p.A.*



\*18STA0187710\*