WORK in PROGRESS
La mia attività in Senato

A cura del Senatore
LUCA BRIZIARELLI

*Gerardo Dottori (1884-1977) Aurora volando nr2*

# LEGGE QUADRO PER LA VALORIZZAZIONE E LA PROMOZIONE DEL VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO E DELL'AVIOTURISMO

Il volo da diporto e sportivo in Italia è a un bivio. Dopo anni di crescita, grazie alla legge 106 del 1985 ed ai successivi decreti che hanno reso possibile la nascita e lo sviluppo del settore nel nostro Paese, è giunto il momento di un nuovo significativo impulso, anche alla luce del Regolamento europeo 1139/2018, che offre una nuova concreta opportunità per ripensare l'intero settore. Nonostante negli ultimi anni si sia persa parte della spinta iniziale, sia per la colpevole assenza delle istituzioni che per

*Segue a pagina 2 »*

## Focus su...

*Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo* ..... 1

*L'Avioturismo, un idea che nasce da lontano* ..... 2

*Le tappe del percorso* ..... 3

*Le audizioni sull'Affare Assegnato n.427* ..... 3

*Un Disegno di Legge "dal Basso", le Audizioni in Commissione Trasporti* .. 4

*Il Disegno di Legge presentato ufficialmente in Senato a Gennaio* ..... 6

*Il volo un orgoglio nazionale da valorizzare e tramandare* ..... 6

*Il testo di Legge* ..... 7

***Luca Briziarelli,*** *classe 1976, ha ricoperto a Passignano sul Trasimeno il ruolo di vicesindaco, assessore e consigliere comunale per 15 anni. Dal 2003 al 2018 ha fatto parte dell'ufficio di presidenza dell'Anci, ricoprendo per 10 anni la carica di vicepresidente in rappresentanza dei Comuni di Centrodestra dell'Umbria. Eletto in Senato a Marzo del 2018, è attualmente capogruppo della Lega in XIII Commissione ambiente e vicepresidente della "Commissione Bicamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e dei reati ad esso connessi". Oltre ai temi legati all'ambiente e allo sviluppo, si occupa in particolare di questioni legate al turismo, alla cultura, al sociale e alle piccole-medie imprese.*

# L'AVIOTURISMO, UN'IDEA CHE NASCE DA LONTANO

"Quella che Avioportolano Italia presenta in questo convegno è una proposta progettuale il cui obiettivo è individuare e definire il ruolo che i piccoli aeroporti, le aviosuperfici e i campi di volo potrebbero svolgere con successo per lo sviluppo del turismo e del territorio, per fare dell'Italia un polo di attrazione del turismo aereo da diporto su scala europea. La mia relazione sarà articolata in tre parti. Nella prima illustrerò il quadro generale della rete nazionale delle strutture per l'approdo aereo entro il quale si colloca il progetto avioturismo; cercherò di rendere evidente l'evoluzione quantitativa e qualitativa della parte privata di questa rete che è costituita dalle aviosuperfici e dai campi di volo. Nella seconda parte metterò a confronto la rete italiana con quella europea con l'intento di dimostrare che esiste un concreto interesse nazionale, e la concreta possibilità, di attrarre un consistente flusso di traffico aereo da turismo costituito dalla flotta dell'aviazione generale che attualmente si rivolge ad altri paesi. **Nella terza parte spiegherò quali sono i principi generali del progetto avioturismo, gli obiettivi che intende porsi e le azioni che penso sia necessario compiere per concretizzarlo. Sostanzialmente intendo proporre alcune idee guida per l'ottimizzazione della rete al fine di creare, anche nel settore aeronautico, un sistema di approdi aerei per il traffico da diporto così come è avvenuto nella nautica per i piccoli porti. Il fulcro di questa idea, sul quale ritengo poggi la leva dell'intero progetto, è quello di definire il concetto e i principi costitutivi sulla base dei quali attribuire la qualifica di "Scalo Avioturistico"** [...]". Con queste parole Guido Medici, nel 2009, apriva Il convegno *"Progetto Avioturismo in Italia"* un evento nazionale di altissimo livello che affrontava per la prima volta in maniera organica e documentata il tema dell'avioturismo riunendo i principali soggetti interessati (Dipartimento Nazionale per il Turismo della Presidenza del Consiglio, Enac, ENIT, Associazione Nazionale degli Urbanisti) e coinvolgendo non solo appassionati e associazioni di categoria, ma anche i costruttori, gli operatori della comunicazione e guardando alle Istituzioni che avrebbero dovuto fornire non solo le risposte, ma gli strumenti perché il settore potesse continuare a crescere, cogliendo un'opportunità e trasformandola in un'occasione di crescita anche economica per il Paese. L'eco dell'evento continuò a risuonare per alcuni anni, anche attraverso esempi concreti promossi e declinati da Avioportolano in iniziative regionali come il caso del progetto avioturismo inserito nel Bando TAC 2 in Umbria, o quello degli itinerari avioturistici interregionali "Point To Point" di Veneto, Emilia, Toscana, Liguria e Sardegna, fino ad arrestarsi per il disinteresse del Parlamento, incapace di approvare un provvedimento che fornisse l'indispensabile quadro di riferimento a livello nazionale. La proposta di legge depositata a dicembre al termine di un serio e partecipato confronto, nasce anche per dare finalmente risposta alle domande poste 11 anni fa.

*» Segue dalla prima pagina*

le vicissitudini interne che hanno condizionato l'attività dell'Aeroclub, l'interesse verso il VDS resta forte: in Italia si contano circa 600 tra aviosuperfici e campi di volo, 44 aeroporti minori o regionali e approssimativamente 20.000 velivoli ultraleggeri. (15.000 a motore e 5.000 per il volo libero). Il settore è indubbiamente 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 questo conferma la necessità di un intervento legislativo che modifichi e aggiorni la normativa di riferimento. Il 22 settembre del 2018, in occasione dei 100 anni dell'Aeroporto Eleuteri di Castiglione del Lago, mi sono impegnato ad avviare un percorso che portasse alla presentazione di un Disegno di Legge che partisse "dal basso" e che rispondesse concretamente alle problematiche e alle aspettative emerse negli oltre trent'anni trascorsi dall'approvazione della legge 106. A distanza di due anni da quell'annuncio, il Disegno di Legge **"Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo"**

è realtà, l'obiettivo è ora quello che diventi legge entro l'anno. Il deposito del testo rappresenta l'ultima tappa di un percorso che trovate riassunto in queste pagine e che è il frutto del lavoro di molte persone, a loro va il mio ringraziamento per l'importante risultato raggiunto che diventa oggi il punto di partenza per nuovi traguardi. Il primo passo è stata l'approvazione all'unanimità nella Legge di Bilancio 2020 (articolo 1, comma 387, legge 27 dicembre 2019, n. 160) dell'***Emendamento*** da me presentato che prevedeva l'istituzione di un fondo per lo studio preliminare per l'introduzione del volo turistico in Italia. Successivamente, insieme alla collega Simona Pergreffi, ho richiesto lo svolgimento dell'Affare Assegnato n.427 "Problematiche attinenti il volo da diporto o sportivo (VDS) e il volo turistico" che avrebbe dovuto essere preceduto da un importante convegno nazionale sul tema organizzato in Senato, l'iniziativa prevista per il 26 di febbraio del 2019 è stata annullata a causa delle disposizioni di contrasto all'epidemia introdotte all'inizio della crisi sanitaria che stiamo ancora vivendo. Un altro importante passo è stato compiuto in occasione dell'approvazione della Legge di Delegazione Europea, con la presentazione di un ordine del Giorno, accolto dal Governo, che impegna l'esecutivo a recepire le opportunità connesse al Regolamento UE 1139/2018. Il ritrovato interesse scaturito intorno a queste iniziative, ha portato anche altri parlamentari a produrre le proprie proposte di legge su aspetti particolari del VDS, lo ritengo un elemento utile e positivo ed auspico che gli elementi specifici presi in considerazione da altri colleghi possano rappresentare un ulteriore spunto per arricchire il testo base della Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo che ho depositato e che considera sia aspetti tecnici relativi ai velivoli e ai titoli autorizzativi, ma anche le questioni specifiche relative allo sviluppo e al potenziamento delle aviosuperfici e la nascita di un vero e proprio avioturismo legato a una rete di scali collegati a livello nazionale e internazionale.

*Sen. Luca Briziarelli*

## Le tappe del percorso

**22 settembre 2018**

Annuncio dell'iniziativa per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dell'Avioturismo in Italia.

**11 settembre 2019**

Approvazione dell'emendamento Briziarelli per l'introduzione di una legislazione sull'avioturismo in Italia all'interno della Legge di Bilancio 2020.

**24 febbraio 2020**

Richiesta di avvio di un "Affare Assegnato sulla la valorizzazione del Volo da diporto e sportivo e Turistico" in VIII Commissione Trasporti al Senato.

**26 febbraio 2020**

Convegno Nazionale "Realtà e Prospettive dell'Aviazione generale e del VDS in Italia" - Sala Koch di Palazzo Madama **(annullato a causa delle disposizioni di contrasto alla Pandemia)**

**27 ottobre 2020**

Accoglimento dell'ordine del giorno Briziarelli all'interno della legge di Delegazione Europa 2019-2020 con l'impegno del Governo a valutare l'opportunità, in sede di attuazione del regolamento (UE) 2018/1139, di adottare ogni iniziativa che favorisca lo sviluppo dell'industria del volo turistico italiana.

**3 novembre 2020**

Avvio delle audizioni sulla "Valorizzazione del Volo da diporto e sportivo e Turistico" in VIII Commissione Trasporti del Senato nell'ambito dell'affare assegnato.

**17 dicembre 2020**

Deposito del disegno di legge "Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo"

**12 gennaio 2021**

Il Disegno di Legge è stato assegnato alla Commissione Trasporti Senato per l'*iter di approvazione*

Commissione Lavori pubblici, comunicazioni
Ufficio di Presidenza

## LE AUDIZIONI SULL'AFFARE ASSEGNATO N.427

### PROBLEMATICHE ATTINENTI IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO E IL VOLO TURISTICO

**MARTEDÌ 3 NOVEMBRE 2020 ALLE ORE 10.30**

**Alessio Quaranta**, Direttore Generale ENAC;
**Prof. Ing. Renato Ricci,** Presidente della Commissione Tecnica per il volo da diporto o sportivo - Aero Club d'Italia
*Guarda il video»*

**MARTEDÌ 10 NOVEMBRE 2020 ALLE ORE 14.45**

Generale di Divisione Aerea **Carlo Landi**;
Avv. **Isabella Oderda** FIVL Federazione volo Libero per la parte del volo senza motore;
**Roberto Bisa** ASD Associazione Dilettantistica Sportiva Piloti di classe
*Guarda il video»*

**MERCOLEDÌ 18 NOVEMBRE 2020 ALLE ORE 11.00**

**Rinaldo Gaspari**, AOPA Italia (Aircraft Owners and Pilots Associations);
**Guido Medici**, Avioportolano S.r.l.;
**Rodolfo Biancorosso**, VFR Aviation
*Guarda il video»*

**MARTEDÌ 17 NOVEMBRE 2020 ALLE ORE 14.00**

**Roberto Gianaroli**, Aeroporto Civile Statale "G. Paolucci" di Pavullo;
**Mario Varca**, Aviosuperficie Sibari Fly;
**Jacopo Del Carlo,** Aeroporto di Capannori;
**Paolo Pascale**, Tecnam S.p.A.;
**Roberto Vecchi**, FlyEurope Tv
*Guarda il video»*

**GIOVEDÌ 3 DICEMBRE 2020 ALLE ORE 11.00**

**Giovanni Battista Baldi,** Aero Club Marina di Massa
*Guarda il video»*

## UN DISEGNO DI LEGGE "DAL BASSO", LE AUDIZIONI IN COMMISSIONE TRASPORTI

Per dare risposte concrete e adeguate, in qualsiasi settore, bisogna confrontarsi con chi vive le realtà quotidianamente, per questo insieme alla collega Simona Pergreffi abbiamo depositato all'VIII Commissione Trasporti la richiesta di un "Affare Assegnato" dedicato alla "valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo". Normalmente le audizioni vengono svolte sulla base di Disegni di Legge già presentati, noi invece abbiamo voluto invertire le fasi per dar vita ad un dialogo preventivo per arrivare successivamente alla presentazione di un testo che fosse veramente la sintesi fra la nostra visione e i contributi di tutti i soggetti coinvolti. La richiesta è stata accolta all'unanimità proprio per lo spirito dell'iniziativa e tutti i gruppi parlamentari hanno contribuito ad individuare i soggetti da audire. Nel corso dei lavori sono emersi numerosi spunti di riflessione da esperti ed addetti ai lavori. Tra i primi ad essere ascoltati nel corso delle sei audizioni avvenute nei mesi di novembre e dicembre 2020, Alessio Quaranta, Direttore Generale ENAC vista l'importanza che l'ente riveste in questo settore e il Prof. Ing. Renato Ricci, Presidente della "Commissione Tecnica per il volo da diporto o sportivo" - Aero Club d'Italia che sta svolgendo un importante ruolo di approfondimento e confronto con Enac e i Ministeri

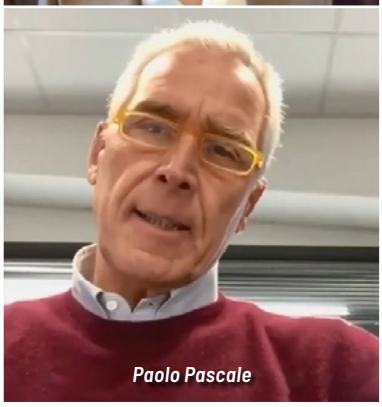
competenti. Alle successive audizioni hanno preso parte il Generale di Divisione Aerea Carlo Landi che ha sottolineato l'esigenza, non più procrastinabile, di affrontare nel suo complesso la questione relativa alla sicurezza del volo; l'Avv. Isabella Oderda di FIVL Federazione volo Libero per la parte del volo senza motore e Roberto Bisa dell'ASD Piloti di classe che riunisce migliaia di appassionati del comparto e che ci ha fornito il punto di vista dei piloti che vivono questa passione anche al di fuori della rete ufficiale degli Aero Club. A seguire hanno dato il proprio contributo anche Rinaldo Gasperi, di AOPA Italia (Aircraft Owners and Pilots Associations) punto di riferimento fondamentale a livello internazionale per i piloti dell'aviazione generale, ma che grazie ad una visione particolarmente "aperta" e lungimirante svolge anche un fondamentale lavoro di raccordo con il mondo del VDS; Guido Medici di Avioportolano S.r.l. tra gli ispiratori e maggiori sostenitori dello sviluppo del volo turistico in Italia che da oltre 10 anni si batte perché questo settore riceva l'attenzione che merita e Giovanni Battista Baldi dell'Aero Club Marina di Massa. Tra gli auditi non sono mancati coloro i quali vivono la comunicazione e la promozione in materia di volo, tra cui Rodolfo Biancorosso di VFR Aviation e Roberto Vecchi, di FlyEurope Tv. Per avere una visione quanto più completa della situazione sono stati ascoltati anche gestori di aviosuperfici e aeroporti minori, Roberto Gianaroli, dell'Aeroporto Civile Statale "G. Paolucci" di Pavullo; Mario Varca dell'Aviosuperficie Sibari Fly e Jacopo Del Carlo dell'Aeroporto di Capannori che hanno potuto dare uno spaccato sull'esigenza tecnica di sostegno e promozione per quanto concerne gli aspetti urbanistici e i servizi. Particolarmente significativa l'audizione di Paolo Pascale di Tecnam S.p.A, punto di riferimento per il ramo di imprenditori e costruttori che di questo settore hanno fatto un volano sul piano economico. Ci auguriamo che nel corso dell'iter che porterà auspicabilmente alla sua approvazione, sia possibile mantenere lo stesso spirito di condivisione avuto fino ad oggi e che tutte le forze politiche possano contribuire con proprie considerazioni e spunti a migliorare il testo tanto da farne una legge unanimemente condivisa.

Renato Ricci

Alessio Quaranta

Isabella Oderda

Rinaldo Gaspari


Paolo Pascale

Roberto Vecchi

Rodolfo Biancorosso

Carlo Landi

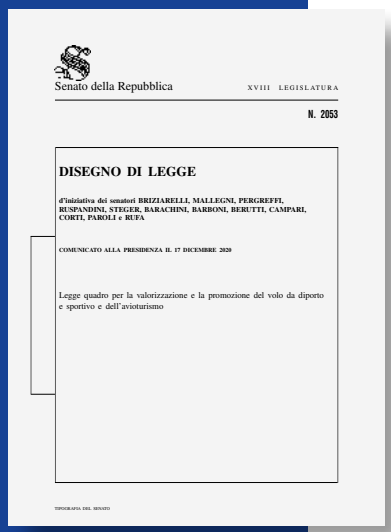
# IL VOLO UN ORGOGLIO NAZIONALE DA VALORIZZARE E TRAMANDARE

La cultura del volo è legata da sempre alla nostra storia nazionale. Conservare e mantenere "vivo" questo patrimonio facendolo conoscere al mondo e tramandandolo alle nuove generazioni è un'esigenza fondamentale che non può ricadere esclusivamente sull'Aeronautica militare, l'AeroClub d'Italia o sull'iniziativa di singole amministrazioni o associazioni. Per questo i Disegno di Legge prevede due azioni concrete e di "sistema": l'istituzione della **"Giornata nazionale del volo"**, per la quale è stato individuato il 19 aprile ed il riconoscimento, con il coinvolgimento dell'ANCI (l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) del titolo di **"Città dell'aria"** per i Comuni la cui storia o il cui tessuto economico e sociale siano legati all'aviazione. La scelta è caduta sul 19 aprile per il valore simbolico di questa data: in questo stesso giorno, nel 1909, i fratelli Wright effettuarono a Roma, dall'aeroporto di Centocelle, il primo volo ufficiale in Italia. Le possibilità sarebbero state molteplici, dal Raid Roma Tokyo alla transvolata dell'"angelo dei bimbi" pas-

sando per le imprese di Francesco Baracca o Italo Balbo, ma senza il "primo" volo, tutti quelli successivi non sarebbero mai stati possibili, così come quelli che ancora aspettano di essere compiuti. Quella dell'aviazione è una "storia" che può arricchirsi quotidianamente di nuove pagine e che merita di essere raccontata nelle scuole, nelle piazze e soprattutto sulle piste, una storia che ci riguarda tutti, anche sotto il profilo geografico, unendo idealmente città diverse, legate ad un evento o sedi di aeroporti, aviosuperfici, campi volo senza tralasciare le località che vedono la produzione di velivoli che rappresentano un'eccellenza italiana a livello mondiale. Per questo, nell'individuare il titolo di **"Città dell'aria"** il Disegno di Legge prevede di cogliere la felice intuizione sviluppata da ANCI aggiungendo questo titolo al già ricco scrigno rappresentato da RES TIPICA, la famiglia delle oltre quaranta associazioni di città di identità che raccolgono e valorizzano il patrimonio italiano in termini culturali, sociali, economici e turistici, dalle *"Città del vino"* e dell' *"Olio"* fino a quelle delle Grotte o del laterizio, passando per le *"Citta della Ceramica"* o per l'Associazione dei *"Borghi più belli d'Italia"*. Allo stesso modo, sarà possibile creare una rete delle **"Città dell'Aria"** che rappresenterà un fiore all'occhiello per il nostro Paese.

# IL DISEGNO DI LEGGE PRESENTATO UFFICIALMENTE IN SENATO A GENNAIO

La Presentazione ufficiale del Disegno di Legge si svolgerà **venerdì 22 gennaio alle ore 11.00 presso la Sala Nassirya di Palazzo Madama**. All'incontro, che servirà sia per illustrare le principali novità che il testo prevede che per fare il punto sui prossimi passaggi che porteranno alla sua trattazione in Commissione Trasporti, parteciperanno alcuni dei soggetti che, a vario titolo, hanno preso parte al percorso che ha condotto alla definizione del testo e che stanno raccogliendo ed elaborando le ulteriori proposte di integrazione che arriveranno dal mondo del VDS.



Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2053

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BRIZIARELLI, MALLEGNI, PERGREFFI, RUSPANDINI, STEGER, BARACHINI, BARBONI, BERUTTI, CAMPARI, CORTI, PAROLI e RUFA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 DICEMBRE 2020

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo

TIPOGRAFIA DEL SENATO

Sarà possibile seguire la presentazione in diretta streaming dal sito del Senato e da numerose pagine Facebook.

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **BRIZIARELLI, MALLEGNI, PERGREFFI, RUSPANDINI, STEGER, BARACHINI, BARBONI, BERUTTI, CAMPARI, CORTI, PAROLI** e **RUFA**

# LEGGE QUADRO PER LA VALORIZZAZIONE E LA PROMOZIONE DEL VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO E DELL'AVIOTURISMO

## Capo I

### DISPOSIZIONI IN MATERIA DI VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO

**ART. 1.**

*(Finalità e definizioni)*

1. Il presente capo reca norme in materia di aviazione civile, al fine di valorizzare e promuovere il volo da diporto e sportivo, aggiornando la relativa disciplina.
2. Ai fini della presente legge per « volo da diporto e sportivo (VDS) » si intende l'attività di volo effettuata con velivoli per volo da diporto e sportivo, o velivoli per volo da diporto e sportivo avanzato, di seguito denominati, rispettivamente, « velivoli VDS » e « velivoli VDS avanzato », per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici.
3. Ai fini della presente legge per « velivolo VDS » si intende un velivolo appartenente a una delle seguenti categorie:
   a. aeroplani, strutture monoposto e biposto, 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 superi i 45 nodi di velocità calibrata e con una massa massima al decollo (Maxi mum Take-Off Mass - MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi per gli aeroplani non destinati all'impiego sull'acqua e a 650 chilogrammi per gli aeroplani destinati all'impiego sull'acqua;
   b. elicotteri, strutture monoposto e biposto, diversi dagli elicotteri senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi per gli elicotteri non destinati all'impiego sull'acqua e a 650 chilogrammi per gli elicotteri destinati all'impiego sull'acqua;
   c. alianti, strutture monoposto e biposto, diversi dagli alianti senza equipaggio, e motoalianti, diversi dai motoalianti senza equipaggio, che siano al massimo biposto e con una massa massima al decollo (MTOM) registrata non superiore a 600 chilogrammi.
4. Ai fini della presente legge per « velivolo VDS avanzato » si intende un velivolo qualificato come avanzato ai sensi dell'articolo 8 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.
5. Le disposizioni di cui al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, non trovano applicazione per le categorie di aeromobili di cui al presente articolo.

**ART. 2.**

*(Competenza in materia di volo da diporto e sportivo)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'Aero Club d'Italia (AeCI) per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso dei velivoli di cui all'articolo 1, comma 3, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria, con le modalità stabilite dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.
2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui all'articolo 7, l'AeCI adotta gli atti conseguenti di propria competenza.
3. Le tariffe fissate dall'AeCI per l'espletamento delle funzioni di cui al comma 2 sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### ART. 3.

*(Norme per la sicurezza del volo)*

1. I velivoli VDS sono sottoposti ad auto- certificazione triennale relativamente alla corretta manutenzione del motore e della cellula, secondo le modalità definite dal costruttore. In relazione agli obblighi di comunicazione, si applicano, per quanto compatibili, le relative disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.
2. Per i velivoli di VDS avanzato, l'obbligo di cui al comma 1 comprende quanto previsto in merito all'autocertificazione di conformità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.
3. L'obbligo di cui al comma 1 decorre dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Per i velivoli di VDS avanzato già sottoposti all'autocertificazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, l'obbligo decorre dalla scadenza di tale autocertificazione.
4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con apposito regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 7, individua tempi e modi per lo svolgimento dei corsi di aggiornamento periodici sulla sicurezza del volo.

### ART. 4.

*(Criteri di valutazione dei titoli di volo e delle abilitazioni)*

1. Con apposito decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'AeCI e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), individua i criteri per la valutazione dei titoli di volo e delle abilitazioni rilasciati nell'ambito del VDS ai fini del conseguimento delle licenze di volo dell'aviazione generale.

### ART. 5.

*(Uso delle aree di decollo e atterraggio)*

1. I velivoli VDS possono effettuare il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, nonché su aree occasionali, 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 comprovate esigenze di sicurezza o di ordine pubblico.
2. I velivoli VDS avanzati possono, altresì, effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sulle piste degli aeroporti in possesso del prescritto certificato rilasciato dall'ENAC, presenti sul territorio nazionale.
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 limitazioni legate 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. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo all'interno degli spazi aerei controllati sono effettuati esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. In prossimità di aeroporti e di installazioni militari, dette attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in aderenza a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'AeCI.
5. I velivoli VDS provenienti da Paesi appartenenti all'Unione europea sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano e a decollare e atterrare nelle aree di cui al comma 1 se:
   a. dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di immatricolazione del velivolo;
   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.

*(Revisione degli spazi aerei)*

1. Entro due anni dalla data entrata in vigore della presente legge, le autorità competenti effettuano, ciascuna per le parti di competenza, la revisione degli spazi aerei e definiscono i criteri di utilizzo degli stessi per adeguarli all'evoluzione tecnologica dei velivoli impiegati per il volo da diporto e sportivo.

## ART. 7.

*(Disciplina regolamentare)*

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta i regolamenti attuativi delle disposizioni contenute nella presente legge disciplinando, in particolare:
   a. l'accertamento dell'idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della condotta degli aeromobili VDS;
   b. l'attività di addestramento al volo su velivoli VDS privi di motore;
   c. l'attività di addestramento al volo su velivoli VDS provvisti di motore;
   d. l'attività di addestramento per il conseguimento del titolo di istruttore VDS;
   e. l'attività di aggiornamento per la sicurezza del volo;
   f. i parametri tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante;
   g. i requisiti di equipaggiamento avionico ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti;
   h. il titolo di volo e le abilitazioni necessarie ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e per l'uso degli aeroporti, e la relativa disciplina transitoria;
   i. le limitazioni sulla circolazione aerea e di sicurezza;
   j. i controlli e le sanzioni in materia di volo da diporto e sportivo;
   k. la prevenzione dell'abusivismo nel settore del volo da diporto e sportivo.

## ART. 8.

*(Semplificazioni procedurali per la realizzazione di aviosuperifici, idrosuperfici ed elisuperfici)*

1. Al fine di incentivare la realizzazione di nuove aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, come definite dall'articolo 1 del decreto 1° febbraio 2006 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 106 del 9 maggio 2006, nonché al fine di accrescere la qualità e l'efficienza di quelle esistenti, gli interventi edilizi per la realizzazione di hangar per rimessaggio, officine per la manutenzione, punti di rifornimento carburante, moduli abitativi adibiti a servizio di foresteria, bar, ristoranti, punti di ristoro, nonché ogni altra pertinenza o struttura servente delle predette superfici sono soggetti alla segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.
2. Nel caso di aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, per gli interventi edilizi di cui al comma 1 non si applicano i limiti planivolumetrici prescritti dalla legislazione vigente, fatti salvi, esclusivamente, eventuali vincoli ambientali e fermo restando il prosieguo delle attività qualora antecedenti all'istituzione del vincolo. La destinazione d'uso dei manufatti realizzati ai sensi del presente comma non è in alcun modo modificabile.
3. Nel caso di ristrutturazione, con o senza demolizione, di edifici parti di aviosuperfici, idrosuperfici o elisuperfici, è sempre consentita la modifica della sagoma, dei prospetti, del sedime e delle caratteristiche planivolumetriche dell'edificio preesistente. L'incremento planivolumetrico è sempre consentito nel limite massimo del 30 per cento della volumetria preesistente, purché sia garantito il rispetto delle norme in materia di sicurezza dell'aviazione e purché ciò non comporti una riduzione dell'area idonea alla partenza e all'approdo dei velivoli. Gli interventi edilizi di cui al presente comma sono soggetti alla segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 22 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.
4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome effettuano una ricognizione delle aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici presenti sul territorio. Entro i successivi sessanta giorni dall'effettuazione della ricognizione di cui al primo periodo, e comunque non oltre centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome aggiornano gli strumenti urbanistici ed edilizi vigenti per renderli compatibili con le disposizioni di cui al presente articolo.
5. Ove sussistano prevalenti ragioni di interesse pubblico, le regioni e le province autonome possono, con riguardo a specifiche superfici individuate ai sensi del comma 4, ridurre il limite massimo di incremento planivolumetrico consentito ai sensi del comma 3.

# Capo II

## DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AVIOTURISMO

### ART. 9.

*(Finalità e definizioni)*

1. Il presente capo reca norme per il riconoscimento e la promozione dell'avioturismo al fine di sostenere lo sviluppo turistico italiano agevolando il diporto aereo, mediante iniziative atte a proteggere, salvaguardare, consolidare e sviluppare il patrimonio costituito dalla rete dei piccoli aeroporti, delle aviosuperfici, delle idrosuperfici e delle elisuperfici aperte al traffico del diporto aereo e le attività connesse.
2. Le disposizioni di cui al presente capo trovano applicazione nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione e delle norme adottate dalle regioni e dalle province autonome in materia di turismo.
3. Ai fini della presente legge si intende per:
   a. « avioturismo»: l'attività di volo effettuata con aeromobili da e verso scali avioturistici per il raggiungimento di mete turistiche;
   b. « scalo avioturistico »: le strutture, dotate di area idonea al decollo e all'atterraggio, all'approdo aereo, o a servire unicamente o precipuamente l'aviazione da di porto effettuata con aeromobili, VDS e di aviazione generale turistica e loro equipaggi, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
   c. « servizi complementari »: servizi di manutenzione e rifornimento dei velivoli, ospitalità e ristoro per gli equipaggi e i passeggeri, nonché ogni altro servizio turistico;
   d. « attività avioturistica »: le attività di ricezione e ospitalità dei piloti e dei loro equipaggi esercitate dal gestore dello scalo avioturistico, anche nella forma di associazioni, società di capitali o di persone, attraverso l'utilizzazione dello scalo in rapporto di connessione con il territorio circostante e con le attività turistiche che vi insistono.

### ART. 10.

*(Scali avioturistici)*

1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome effettuano una ricognizione degli scali avioturistici presenti sul territorio regionale o provinciale.
2. Nei centottanta giorni successivi alla ricognizione di cui al comma 1, le regioni e le province autonome definiscono i criteri di individuazione e classificazione degli scali avioturistici rilevati, fermo restando l'obbligo di prevedere cinque categorie, in ordine crescente, in ragione delle strutture di cui ciascuno scalo avioturistico dispone, nonché dei servizi da esso offerti o ad esso correlati.

### ART. 11.

*(Volo turistico)*

1. Gli aeroclub, le scuole di volo e le associazioni sportive presenti sul territorio nazionale possono effettuare voli per finalità turistico-ricreative della durata massima di un'ora, con decollo e atterraggio presso lo stesso punto, anche previa corresponsione di un corrispettivo.
2. I velivoli VDS impiegati per i voli turistici di cui al comma 1 devono essere pilotati da soggetti in possesso di attestazione della qualifica di istruttore.
3. Ai redditi derivanti dall'attività di volo turistico, percepiti dai soggetti di cui al comma 2, si applica, su istanza dei medesimi soggetti, il regime di cui al combinato disposto degli articoli 67, comma 1, lettera, e 69, comma 2, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

### ART. 12.

*(Promozione dell'avioturismo)*

1. Le regioni e le province autonome promuovono l'avioturismo nell'ambito della programmazione turistica adottata periodicamente, attraverso iniziative e stanziamenti a valere sul bilancio regionale o provinciale.
2. Per la promozione dell'avioturismo, le regioni e le province autonome utilizzano, altresì, le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 387, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, allo scopo incrementate di un milione di euro a decorrere dall'anno 2023.
3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo disciplina, con proprio decreto, i criteri di accesso e le modalità di utilizzo delle risorse di cui al comma 2 da parte delle regioni e delle province autonome. Nell'attribuzione delle risorse di cui al comma 2 alle regioni e alle province autonome è riconosciuta priorità ai progetti finalizzati alla promozione di itinerari avioturistici

interregionali, in ordine crescente in ragione del numero di regioni o province autonome coinvolte.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2 del presente articolo, valutati in un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

## Capo III

### DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PROMOZIONE DEL VOLO

#### ART. 13.

*(Istituzione della « Giornata nazionale del volo » e del riconoscimento « Città dell'aria »)*

1. La Repubblica italiana riconosce il giorno 19 aprile quale « Giornata nazionale del volo ».
2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260.
3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, gli istituti scolastici di ogni ordine e grado promuovono, nell'ambito della propria autonomia e competenza, nonché delle risorse disponibili a legislazione vigente, iniziative volte alla sensibilizzazione sul tema del volo.
4. Al fine di conservare, rinnovare e costruire una cultura condivisa sul tema del volo, possono essere altresì organizzati manifestazioni pubbliche, cerimonie e incontri. Le iniziative previste dal presente comma sono organizzate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
5. È istituito il riconoscimento di « Città dell'aria » per i comuni italiani le cui storia e tradizioni siano legate all'aeronautica.
6. Il riconoscimento di cui al comma 5 è attribuito dall'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI), sulla base di apposito regolamento adottato dalla medesima associazione.

## Capo IV

### DISPOSIZIONI FINALI

#### ART. 14.

*(Disposizioni finali)*

Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad adeguare le disposizioni del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, a quanto previsto dalla presente legge e dal citato regolamento (UE) 2018/ 1139. La legge 25 marzo 1985, n. 106, è abrogata.

Su iniziativa
del Senatore
**LUCA BRIZIARELLI**

## CONFERENZA STAMPA

# LEGGE QUADRO PER LA VALORIZZAZIONE E LA PROMOZIONE DEL VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO E DELL'AVIOTURISMO

## Sala "Caduti di Nassirya"
## Piazza Madama, Roma
## **Venerdì 22 gennaio, ore 11,00**

### INTERVENGONO

| | |
|---|---|
| **MASSIMILIAMO ROMEO** | Presidente Gruppo Lega - Salvini Premier |
| **LUCA BRIZIARELLI** | Primo firmatario del Disegno di Legge |
| **SIMONA PERGREFFI** | Capogruppo Lega Salvini Premier Commissione Trasporti |
| **RENATO RICCI** | Presidente Commissione Tecnica Vds Aero Club d'Italia |
| **RINALDO GASPARI** | Presidente AOPA |
| **SILVANO TEODORANI** | Presidente Associazione Piloti di Classe |
| **GUIDO MEDICI** | Avioportolano |
| **RODOLFO BIANCOROSSO** | VFR Aviation |
| **ROBERTO VECCHI** | Flyeurope.tv |

Sarà possibile seguire i lavori in diretta video
sulle pagine **facebook** ufficiali di **LUCA BRIZIARELLI** e **FLYEUROPE.TV**

Con la partecipazione di:

AERO CLUB D'ITALIA
AOPA ITALIA
AVIOPORTOLANO
PILOTI di CLASSE
VFR Aviation
FlyEurope TV

**Per informazioni:** Tel. 06/6706.3824-3893 - 392.02.66.957 - angela.maffucci@senato.it