

Proposta di legge n.2493 - Disciplina del volo da diporto o sportivo

Onorevoli Deputati,

prima di entrare nel merito della Proposta di legge, l'ENAC intende ringraziare la Commissione per aver concesso all'Ente la possibilità di fornire il proprio contributo alla proposta in discussione assicurando la propria piena disponibilità ad approfondire i temi che gli onorevoli Deputati riterranno utili affrontare.

L'ENAC condivide pienamente l'analisi dei fattori che sono alla base della Proposta di Legge 2493 e, in particolare, l'esigenza di elevare gli standard di sicurezza di un settore che ha fatto registrare un significativo interesse da parte sia dei piloti VDS sia dei normali cittadini; inoltre, bisogna sottolineare che in questo ambito l'industria nazionale ha trovato, non solo in Italia, un significativo spazio di mercato.

L'Ente osserva che è possibile un alleggerimento della proposta di legge trasferendo alcuni dettagli presenti nell'articolato in atti di normazione secondaria di più semplice gestione quali, ad esempio, regolamenti e disposizioni dei soggetti che a vario titolo si occupano del settore. Lo snellimento proposto consentirebbe tra l'altro di assicurare il continuo e tempestivo adattamento dei requisiti normativi alla rapida ed incessante evoluzione delle tecnologie, dei prodotti e del contesto internazionale e dunque degli interessi e delle necessità del settore regolato.

Pare opportuno ricordare che anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha avviato in tempi recenti un Tavolo di Confronto con ENAC, ENAV, Aero Club d'Italia e ANSV proprio per una revisione dell'attuale situazione del volo da diporto e sportivo ed elaborare una proposta di revisione dell'assetto normativo, condiviso tra tutti gli attori del sistema. La discussione sul tappeto ha fatto emergere le stesse motivazioni che sono alla base della Proposta di Legge e, attualmente, sono in corso i necessari approfondimenti tecnici e giuridici.

Sulla base di quanto si qui significato e auspicando dunque un approccio sinergico tra i diversi attori del sistema, si ritiene utile offrire nel seguito alcuni ulteriori elementi che incrociano e supportano il contenuto della proposta di legge.

#### Licenze di pilotaggio



Su questo tema è utile rilevare che, in aderenza agli standard emessi dell'Organizzazione Mondiale dell'Aviazione Civile - ICAO, tutti i sistemi dell'aviazione civile europei, Italia inclusa, prevedono che per pilotare un aeromobile è necessaria una "licenza" di pilotaggio e che questa, in quanto licenza aeronautica, debba essere rilasciata all'Autorità dell'Aviazione Civile; l'ENAC in Italia.

Alcune particolari licenze possono anche essere emesse in via indiretta da un altro soggetto qualificato che opera in nome e per conto dell'autorità, attraverso un formale sistema di deleghe e di controlli operati dall'unica autorità nazionale responsabile della licenza

Quindi, tenendo conto della necessità di mantenere il sistema nazionale conforme agli obblighi assunti dall'Italia con l'ICAO, l'eventuale introduzione di una "licenza" per pilotare il VDS in sostituzione degli attuali "attestati di pilotaggio" richiederebbe il mantenimento della sua gestione, sia pure in forma delegata, sotto la responsabilità dell'ENAC.

Inoltre, proprio in virtù della conformità agli standard ICAO, il mutuo riconoscimento della licenza da parte dei Paesi europei non potrebbe avvenire al di fuori di un assetto di reciproco riconoscimento dei documenti che può essere effettuato solo tra le Autorità dell'Aviazione Civile.

Si vuole comunque evidenziare che l'ENAC condivide pienamente il tema trattato dalla Proposta 2943 affinché l'attestato rilasciato ai piloti VDS evolva, unitamente al sistema oggi posto in essere dall'AeCI, verso forme di maggior integrazione con le licenze aeronautiche adottate dalla così detta "aviazione generale" in conformità con gli standard europei, vale a dire: LAPL (Light Aircraft Pilot License) e/o PPL (Private Pilot License), entrambe rilasciate dall'ENAC. In tale ottica è altresì utile ricordare che già oggi è possibile ottenere una riduzione delle ore necessarie al rilascio o al rinnovo di tali licenze considerando nell'attività di volo complessiva anche le ore volate su un mezzo VDS

Si sottolinea infine che sul tema degli aeromobili ultraleggeri l'ENAC ha esercitato l'opt out recentemente previsto dal Regolamento europeo 1139/2018 riconducendo a livello nazionale la gestione degli aeromobili di peso fino a 600 kg e, con il supporto dei costruttori nazionali, ha avviato specifici tavoli di lavoro con lo scopo di costruire un sistema semplice, flessibile e a basso costo per favorire la sostenibilità dell'intero sistema, inclusa la possibile istituzione di licenze nazionali di pilotaggio per ULM.

Su questo specifico punto si sottolinea che l'intervento dell'ENAC debba intendersi limitato al solo riconoscimento tecnico dell'aeromobile lasciando quindi invariato il ruolo dell'Aero Club d'Italia per tutti gli aspetti concernenti l'esercizio della macchina e la sua manutenzione.



Si auspica quindi di perseguire nel già citato approccio sinergico affinché il tema possa essere gestito, anche nell'ambito del Tavolo di Confronto istituito presso il MIT, in modo tale da giungere ad una maggiore flessibilità di intervento, visto l'effettivo e concreto impegno che il MIT, l'ENAC e l'AeCI stanno già assicurando per pervenire alla revisione dell'assetto normativo del settore.

Le osservazioni relative alle licenze di pilotaggio valgono anche per le certificazioni mediche ad esse associate; è utile notare che il mutuo riconoscimento a livello europeo, e la conformazione al regolamento (UE) 1178/2011, può avvenire solo attraverso l'effettuazione di visite realizzate all'interno del sistema europeo di certificazione medica dei piloti in accordo agli standard fissati dall'European Aviation Safety Agency – EASA.

Pare utile segnalare che il costo globale della visita medica e della licenza ottenuti in accordo agli standard europei potrebbe non essere coerente con le motivazioni e il giusto spirito della Proposta di legge ragion per cui è necessario elaborare un sistema che garantisca i riconoscimenti mantenendo l'economicità desiderata.

#### Circolazione aerea

La Proposta 2943 introduce un nuovo limite superiore nell'utilizzo dello spazio aereo che viene innalzato da 1.000 ft a 5.000 ft vale a dire da circa 300 a 1500 metri

L'utilizzo della stessa, estesa porzione di spazio aereo da parte sia di apparecchi VDS sia di aeromobili deve essere oggetto di un studio approfondito che tenga in debito conto la sicurezza della navigazione aerea: il così detto "risk assessment" o "safety case" che dovrà anche identificare misure di mitigazione di natura tecnico-operativa al fine di integrare i mezzi VDS con il preesistente traffico. Solo in questo modo si potranno mantenere gli stessi livelli di sicurezza dell'aviazione civile tradizionale.

Sul punto si ricorda che la gestione delle limitazioni e delle condizioni per l'utilizzo dello spazio aereo è assegnato in via esclusiva all'ENAC che, con la Legge n. 265/2004, è considerato l'unico ente regolatore dello spazio aereo. In tal senso l'individuazione delle quote e dei volumi di spazio aereo utilizzabili dai vari airspace users deve essere effettuato dall'Ente che, sulla base di ulteriori e più approfondite valutazioni, potrà modificare quella quota massima di 1.000 ft che precedenti risk assessment avevano fissato per il VDS.

#### Uso delle aree di decollo e atterraggio



Si ritiene utile effettuare un approfondimento circa la determinazione dei diritti di uso delle infrastrutture, affinché essi non risultino in contrasto con gli obblighi di legge o del Codice della Navigazione.

### Ruolo dell'ENAC

Il testo della proposta di legge cita in più articoli l'Ente, prevedendone un coinvolgimento a volte nella valutazione di procedure e regole di attuazione a volte per l'esercizio di specifiche funzioni.

In generale, se per quest'ultimo ambito (ad es. artt. 5 e 6) vengono riprese di massima attribuzioni già in capo all'Ente per effetto del D. Lvo n. 250/97 o del Codice della Navigazione, per il primo ambito (ad es. artt. 13, 14, 16, 18) l'intervento dell'ENAC potrebbe essere maggiormente definito e circoscritto per prevenire future inattese interpretazioni con conseguenti sovrapposizioni o vuoti di responsabilità.

### Conclusioni

L'ENAC condivide le motivazioni alla base della Proposta di legge 2943 e soprattutto l'intento che essa intende perseguire.

L'ENAC inoltre auspica un approccio sinergico che veda:

- una stretta collaborazione con il Tavolo di Confronto istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con ENAC, Aero Club d'Italia, ANSV ed ENAV per la revisione dell'attuale situazione del volo da diporto e sportivo;
- la considerazione degli elementi specifici offerti in questa disamina e che supportano il contenuto della proposta di legge
- la garanzia del continuo e tempestivo adattamento dei requisiti alla rapida ed incessante evoluzione degli interessi e delle necessità del settore attraverso il trasferimento all'interno di atti di normazione secondaria, con l'eventuale contributo dell'ENAC, dei requisiti di natura tecnico-operativa.

Il Direttore Generale  
Alessio Quaranta