

Proposta di legge n.2493 - Disciplina del volo da diporto o sportivo
Roma 14/12/2020

Onorevoli Deputati,

prima di entrare nel merito della Proposta di legge, intendo ringraziare la Commissione per avermi concesso la possibilità di fornire il mio contributo. La proposta di legge 2493 è una opportunità imperdibile per avviare una riforma organica del volo da diporto. I molti anni trascorsi dalla emanazione della legge 106 del 1985 hanno prodotto cambiamenti radicali nel settore che ne impongono una revisione. Dopo un interminabile periodo di quiescenza, la proposta dell'On. Bendinelli ha il merito di essere stata la prima a voler proporre un adeguamento. La stessa parrebbe aver dato il via ad altre proposte di legge analoghe: una presentata al Senato dal Sen. Urso e alla Camera dal On. Maschio e ancora al Senato con altra proposta del Sen Brizziarelli. Ciò avvalorata il carattere d'urgenza che la riforma avrebbe.

Pur condividendo i fattori che sono all'origine della Proposta di Legge 2493 è noto che questa deriva sostanzialmente dalla bozza per la Revisione del DPR133/2010 redatta da Aero Club d' Italia. I lavori per la sua stesura erano iniziati il 9 novembre 2011 a cura di specifica commissione AeCI della quale facevo parte. Il testo, dopo essere stato sottoposto ad un sondaggio on-line (per trarne ulteriori spunti) è stato inviato il 19 maggio 2016 ai Ministeri attenzionandoli sull' esigenza di aggiornare il regolamento della legge 106. Il testo merita considerazione quale aggiornamento del DPR 133, ma per i suoi specifici approfondimenti tecnico operativi stona con un principio fondante riferito ad una legge quadro. La proposta di legge così formulata ostacolerebbe l'adattamento dei requisiti normativi alla continua evoluzione delle tecnologie e dei regolamenti internazionali, tant'è che in alcuni passaggi il testo appare già oggi da aggiornarsi pur essendo trascorsi pochi anni dalla sua stesura. Dunque, la proposta di legge se pur integrata con nuove note appare ingessare un settore che del dinamismo fa la sua essenza. Sarebbe quanto mai auspicabile un intervento di rimodellamento della 2493 valutando le altre proposte di legge, cosa che consentirebbe di raggiungere gli obiettivi proposti in tempi ragionevoli.

Nell'immediato va considerata l'urgenza d'intervento normativo per adeguare i pesi degli apparecchi VDSVM alla normativa europea. Il Regolamento (UE) 139/2018 del Parlamento Europeo e del Consiglio prevede infatti che gli Stati membri possano esentare dallo stesso: progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio per mezzi con due posti, velocità di stallo non superiore i 45 nodi e 600 kg di massa

massima al decollo. Tale condizione lascia agli stati membri la facoltà di poter normare autonomamente tali aeromobili che in Italia dovrebbero a rigor di logica appartenere al VDS.

Il VDS è normato dalla legge 106 che ha quale parte integrante l'Allegato annesso (redatto dal Ministero dei Trasporti) che ne prevede possibili successive modifiche relativamente all'evoluzione della tecnica e sicurezza. Tale opportunità in passato è già stata attuata: l'Allegato annesso del 1991 (ritenendo di adeguarlo al regolamento Europeo del 2008) venne cambiato col D.M. 287 del 9 dic.2010 con cui i mezzi del VDSVM vennero definiti con pesi non superiori ai 450 kg (472,5 kg con paracadute e 495 kg in versione idrovolante) e con una velocità di stallo non superiore ai 35 nodi.

Successivamente il 9 luglio 2010 il DPR133 stabilisce che l'apparecchio VDS ha le caratteristiche tecniche riportate dall'annesso allegato alla legge 106 introducendo la categoria del VDS avanzato che oltre ad essere munito di radio VHF e trasponder risponde alle caratteristiche tecniche costruttive riportate nell' Allegato Tecnico del DPR.

Semplificando possiamo dire che l'annesso allegato alla legge106 indica la massa massima al decollo mentre l'allegato tecnico del DPR definisce le caratteristiche del velivolo. Quest' ultimo documento redatto con la partecipazione di ENAC si compone di 190 pagine in cui si indicano i requisiti per l'aeronavigabilità degli aeromobili VDS. Si trattano tutti gli argomenti affinché i costruttori nel rispetto delle regole indicate per caratteristiche e prestazioni di volo, struttura, progetto, costruzione, gruppi moto-propulsivi, manuali d'uso ed equipaggiamenti possano consentire l'identificazione di un aeromobile.

In questo allegato tecnico (e questo è di importanza fondamentale) tutti i calcoli sui velivoli vengono effettuati per massa massima al decollo di 600 Kg (e non come erroneamente alcuni ritengono a 472,5 kg) .

Questo stato di cose ci consentirebbe di ottenere un innalzamento dei pesi per il settore VDS a 600kg mediante l'emanazione di un D.M. essendo già in atto tutti i requisiti previsti contenuti nell' allegato tecnico del dpr133-2010. Ciò consentirebbe di far recuperare il tempo perduto nei confronti degli altri paesi europei alle aziende italiane.

Vorrei ora parlare del volo libero. L'evoluzione del VDS con mezzi a motore sempre più performanti, costosi ed impegnativi ha creato una netta distinzione tra il settore del VDS provvisto di motore e quello rappresentato dai deltaplani e parapendio senza motore con decollo a piedi dai pendii montani. Appaiono evidenti le diverse

esigenze. Sarebbe dunque auspicabile in una legge per il VDS, non ritenerlo come in passato un settore unico ed omogeneo e pensare ad una netta distinzione tra aeromobili a motore e mezzi che si possono con onestà intellettuale indicare quali Attrezzi Sportivi.

Continuare sulla strada fin ora percorsa considerando il VDS come un unico settore sarebbe come normare l'uso della bicicletta in modo analogo a quello necessario per la condotta di una vettura sportiva. La natura del Volo Libero così legata al concetto di sport di movimento all'aria aperta è evidente per il tipo di pilotaggio, per la semplicità d'uso delle attrezzature e per la pratica che impone una attività fisica al pari del windsurf o della canoa. Purtroppo, il volo libero si è trovato ad essere trascinato in problematiche tecniche e normative che per la sua stessa natura elementare non gli competerebbero, questo perché assimilato a tematiche specifiche del volo a motore. Il Volo Libero necessita di una trattazione specifica, non certo senza norme, nel rispetto delle regole dell'aria ma pensate riferendole alla sua prevalente natura sportiva. È importante considerare il patrimonio che il Volo Libero rappresenta, il movimento italiano va tutelato e promosso in virtù della quantità dei suoi praticanti (oltre 10.000) e della qualità dei suoi atleti (i piloti italiani sia di deltaplano che di parapendio sono Campioni del Mondo).

Gli altri Paesi Europei, pur non avendo l'ideale orografia che Alpi ed Appennini rappresentano, hanno compreso da tempo l'importanza per l'economia che il Volo Libero rappresenta favorendo lo sviluppo di specifiche attività lavorative professionali. Basti pensare ai voli svolti da piloti qualificati che accompagnano in volo persone che non hanno mai volato con attrezzature biposto. Per dare una dimensione reale del fenomeno è noto che in una sola località turistica della Turchia ogni anno vengono svolti oltre 80.000 di questi voli. Sarebbe dunque importante che il Legislatore preveda di promuovere e regolamentare anche tali aspetti che hanno importanti valenze per l'aspetto turistico economico della Nazione.

Marco Rech