Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

N. 2717

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori LEONI, MAZZATORTA, CAGNIN, VALLI, VALLARDI, BODEGA, PITTONI, VACCARI, ADERENTI, MONTANI e Alberto FILIPPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 MAGGIO 2011

Disposizioni a tutela dell'aviazione non commerciale

TIPOGRAFIA DEL SENATO (225)

ONOREVOLI SENATORI. – La situazione dell'aviazione leggera nel nostro Paese è critica.

In Italia volano circa 1200 aeromobili dell'aviazione generale a fronte di un numero di circa dieci volte tanto per quanto riguarda i Paesi della Comunità europea che hanno un eguale numero di abitanti.

La Svizzera ha tre volte gli aeromobili di aviazione generale rispetto all'Italia.

Questa situazione determina la stagnazione di un settore che, se correttamente rilanciato, creerebbe nuovi posti di lavoro e sarebbe comunque un piccolo motore per attivare un settore dell'economia.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) considera gli aeromobili minori un ingombrante fardello e sogna di liberarsene.

I gestori di aeroporti non gradiscono gli aeroplani leggeri perché non riescono a vendere a chi li usa un numero di servizi ritenuto soddisfacente.

La regolamentazione dello spazio aereo, che è fra le più obsolete del mondo, prevede una ghettizzazione degli aeroplani minori, che sono confinati in spazi ristretti e devono volare in prossimità del suolo, con grande pericolo per la sicurezza.

A ciò si aggiunga che le limitazioni poste alla fruibilità degli aeroporti non hanno per legge alcuna limitazione temporale, sicché continuano a sovrapporsi, rendendo la maggior parte degli aeroporti italiani non usufruibile.

Il presente disegno di legge è volto a rimediare a questa situazione.

Con l'articolo 1 si trasferiscono le competenze relative agli aeromobili minori dall'ENAC all'Aero club d'Italia (AeCI), ente pubblico non economico, la cui vocazione è quella di occuparsi di questo tipo d'aviazione.

Con l'articolo 2 viene trasferita all'AeCI la gestione degli aeroporti minori, e cioè di quelli non aperti al traffico commerciale.

Questi ultimi non interessano le varie società di gestione aeroportuale poiché l'utile che dalla loro gestione si può ricavare è veramente modesto e non consente il mantenimento della società di gestione medesima.

Si propone quindi di trasferire la gestione di questi aeroporti all'AeCI, che può gestirli attraverso gli aero club federati, che ne sono i principali utilizzatori.

È da notarsi che ciò rispecchia una situazione di fatto, giacché gli aeroporti non aperti al traffico commerciale sono tenuti in vita proprio dagli aero club che li utilizzano.

Per quanto riguarda lo spazio aereo, occorre rendersi conto che le prestazioni degli aeromobili addetti ai servizi di linea degli anni '50, epoca in cui gli attuali spazi aerei vennero disegnati, erano sensibilmente diverse rispetto alle attuali.

Le prestazioni degli aeromobili moderni consentono infatti di avere spazi aerei controllati infinitamente più ristretti.

Deve poi osservarsi che i moderni strumenti di navigazione installati a bordo degli aeromobili e gli strumenti impiegati per il controllo del traffico aereo consentono di svolgere servizi con maggior precisione e non obbligano più all'interdizione dell'aviazione minore in determinate zone.

Occorre poi stabilire una quota minima per salvaguardare la sicurezza di chi utilizza gli aeroplani minori perché è chiaro che le quote attuali (500/1000/1500 ft), in caso di piantata motore, non consentono un'efficace manovra di emergenza.

Infine, occorre un colpo di spugna su tutti i divieti sulla fruibilità degli aeroporti minori, che non trovano un'obiettiva giustificazione se non nel senso di fastidio che provano alcuni gestori aeroportuali nei confronti dell'aviazione minore.

Ben si comprende, ad esempio, come l'aviazione minore debba essere tenuta lontana dai principali aeroporti nazionali (Fiumicino e Malpensa) ma non si comprende come, per atterrare sull'aeroporto di Brescia Montichiari, che ha pochissimi voli di linea, il gestore pretenda un preavviso di 24 ore per l'operatività del volo.

Occorre poi evitare che, per tenere lontana l'aviazione minore, si ricorra all'esclusione attraverso l'asserita mancanza di parcheggi.

Poiché gli aeroplani minori occupano una superficie molto limitata, è quindi sufficiente creare presso ogni aeroporto uno spazio a loro riservato per risolvere questo problema, evitando strumentalizzazioni per tenere questi aeromobili lontani dagli aeroporti.

Infine, occorre stabilire sanzioni per i gestori che rifiutino di approvvigionare gli aeroplani minori di carburante o che rifiutino pretestuosamente l'arrivo dei medesimi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega di competenze relative agli aeromobili leggeri)

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delega all'Aero club d'Italia (AeCI), in relazione ai soli aeromobili non eccedenti il peso al decollo di kg. 2.500, che non siano adibiti a lavoro aereo, l'attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione e di controllo, nonché la tenuta dei registri e degli albi degli aeromobili medesimi.

2. L'ENAC approva le tariffe da corrispondersi all'AeCI per l'espletamento dei servizi di cui al comma 1.

3. Il provvedimento di approvazione delle tariffe di cui al comma 2 è soggetto a revisione annuale.

4. L'ENAC provvede con apposito regolamento a riservare marche speciali per gli aeromobili di cui al presente articolo.

5. Gli aeromobili già immatricolati alla data di entrata in vigore della presente legge conservano le marche attuali.

Art. 2.

(Gestione degli aeroporti non aperti al traffico commerciale)

1. L'ENAC trasferisce, a titolo gratuito, la gestione degli aeroporti non aperti al traffico commerciale all'AeCI.

2. L'AeCI può a sua volta delegare la gestione di ogni aeroporto agli aero club federati.

3. La delega di cui al comma 2 può essere revocata con provvedimento del Consiglio

federale dell'AeCI. Sia la delega sia la revoca debbono essere tempestivamente comunicate all'ENAC.

4. L'ENAC approva le tariffe praticate dal gestore di ogni aeroporto.

Art. 3.

(Riorganizzazione dello spazio aereo)

1. Entro il 31 dicembre 2013 l'ENAC, di concerto con la Società nazionale per l'assistenza al volo (ENAV), provvede alla riorganizzazione dello spazio aereo italiano, attenendosi ai seguenti criteri:

a) riduzione delle dimensioni degli spazi aerei controllati, tenuto conto delle prestazioni degli aeromobili attuali;

b) permeabilità degli spazi aerei ad ogni tipo di volo, ivi compresi i voli a vista muniti delle necessarie dotazioni di bordo per il controllo del loro volo;

c) limite inferiore della *Terminal control aerea* – Area terminale di controllo (TMA): non minore di 3000 ft/gnd.

Art. 4.

(Fruibilità degli aeroporti)

1. Con la sola eccezione degli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, cessano di avere efficacia tutte le limitazioni, ivi comprese quelle orarie, attuate con provvedimenti dell'ENAC o del gestore aeroportuale, che non consentano la fruibilità degli aeroporti nazionali agli aeromobili di cui all'articolo 1.

2. I gestori provvedono alla realizzazione di aree di parcheggio riservate agli aeromobili di cui all'articolo 1 e garantiscono, durante l'orario di apertura dell'aeroporto medesimo, il rifornimento di ogni tipo di carburante di uso aeronautico ai medesimi aeromobili.

3. I gestori aeroportuali che non osservino le disposizioni previste dal presente articolo sono soggetti ad una sanzione amministrativa da euro 5.000 fino ad euro 75.000, da irrogarsi da parte dell'ENAC.

€ 1,00