COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MAGGIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):

Senatori PACINI ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (*Testo unificato approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1092);

LUCCHESI ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5, 9, 10

BOCCHI FAUSTO 8, 9

GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . 5, 9

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 3, 9

LUCCHESI PINO 5, 9

PROIETTI FRANCO 7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,10.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno e della proposta di legge senatori Pacini ed altri: Disciplina del volo da diporto o sportivo (Testo unificato approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1092) e della proposta di legge Lucchesi ed altri: Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso (1201).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno e della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri: « Disciplina del volo da diporto o sportivo », già approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 dicembre 1983, e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lucchesi, Becchetti, Grippo, Artese, Franchi Roberto, Corsi e Stegagnini: « Disciplina del volo da diporto, sportivo e per fini di lavoro e di soccorso ».

L'onorevole Ligato ha facoltà di svolgere la relazione.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. I provvedimenti all'esame della Commissione presentano, ad avviso del relatore, caratteri di profonda diversità: il primo, infatti, si limita a recepire quello, già presentato nella scorsa legislatura, al quale al Senato è stata abbinata una proposta di legge, iniziative che sono poi confluite in un testo unificato. Il secondo, che ha come primo firmatario il collega Lucchesi, è diretto ad includere, oltre al volo da diporto o sportivo, anche quello per lavoro e per soccorso.

Ambedue i progetti di legge trovano, comunque, la propria motivazione nel numero sempre crescente di appassionati per il volo, ed anche la federazione sportiva e la federazione italiana aeronautica hanno dato la propria adesione a tali iniziative legislative. L'aumento di interesse nei confronti di tale sport è un fatto non circoscritto solo al nostro paese, ma che interessa tutto il mondo industrializzato. Per altro, l'espansione di tale fenomeno comporta la nascita di alcuni problemi relativamente alla sicurezza del trasporto aereo, sicurezza intesa in senso più ampio sia per quanto riguarda le persone, sia per quanto riguarda le cose e gli impianti. Credo che non sarebbe fuori luogo stabilire un collegamento fra il testo unificato al nostro esame e il disegno di legge del Governo per quanto concerne l'istituzione del comitato di sicurezza del volo di cui, per altro, dovremo discutere al termine di questa sede legislativa.

Il gran numero di deltaplani, per richiamarci a queste macchine volanti, ed il non altrettanto elevato ma comunque crescente numero di apparecchi ultraleggeri creano indubbiamente problemi diversi e determinano la necessità di parametri di valutazione differenti. Rispetto alla macchina che serve solo per il volo sportivo e che non è dotata di motore per le operazioni di atterraggio e decollo (e che quindi, sostanzialmente, partecipa più dell'aliante che non dell'aeromobile vero e proprio) si pongono problemi di sicurezza ma in misura abbastanza limitata, non potendo quelle macchine estremamente leggere costituire un pericolo

reale anche quando si muovono in aree interessate alle operazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio di aeromobili commerciali.

Diverso è il caso di una macchina appesantita da una struttura-motore, che abbia dimensioni più ampie e che possa essere classificata tra i deltaplani anziché nella categoria degli ultraleggeri.

Tanto più diventa complessa la situazione se viene considerata l'ipotesi contenuta nella proposta Lucchesi. Il collega pone una prospettiva che apparentemente può anche sembrare utile: quella dell'impiego degli apparecchi ultraleggeri per finalità di soccorso, finalità che sostanzialmente vanno al di là di quelle proprie dei deltaplani non solo perché si passerebbe dalla macchina monoposto a quella biposto, ma anche perché vi sarebbe un appesantimento delle condizioni operative (per altro risultante chiaramente dall'allegato alla proposta di legge n. 1201, che indica un peso lordo massimo di 150 chilogrammi ed una velocità massima di 102 chilometri).

Ora, la proposta Lucchesi, pur essendo stata abbinata al testo unificato in discussione, prospetta in effetti un'ipotesi che ritengo diversa. Il concetto di fondo è che questo tipo di macchina, destinato al volo da diporto e sportivo, sia sottratto alla regolamentazione generale prevista per gli aeromobili, dalla certificazione al rispetto delle norme di sicurezza (condizioni di idoneità del pilota e altre limitazioni che il legislatore o l'autorità amministrativa hanno inteso indicare per l'esercizio dell'attività di volo sportivo e da diporto in genere).

È anche vero che vi è una spinta costante, sul piano della ricerca e dell'attività industriale, per passare da questa fase artigianale della costruzione delle macchine da diporto ad una fase successiva; però è anche difficilmente configurabile il limite ottimale nella costruzione di tali macchine: infatti, vi è un momento in cui l'appesantimento può anche rispondere a motivi di sicurezza della macchina stessa. E questo appesantimento determina condizioni diverse per quanto riguarda i limiti di velocità massima e minima nella stessa macchina e la sua capacità di manovra: quindi, dalla fase del miglioramento sotto il profilo della sicurezza si passa a quella di una modifica delle caratteristiche tecniche del velivolo. Pertanto, saremmo in presenza di un aeromobile vero e proprio e come tale soggetto alla normativa prevista dal codice, cioè alla certificazione concernente la macchina in se stessa ed i motori.

In base ad esperienze acquisite da altri paesi, si può dire che ci si è mossi, in questa prima fase, su un terreno di sperimentazione per cui non sono facilmente configurabili i limiti e le prescrizioni insuperabili. Per la verità, il testo proveniente dal Senato è aperto, nel senso che rinvia la disciplina di molti aspetti alla fase amministrativa proprio per la difficoltà di puntualizzarla in sede legislativa stabilendo canoni rigidi che poi non possono essere interpretati ma, appunto, solo rigidamente applicati.

Anche nelle discipline degli altri paesi si parte sempre da una limitazione del peso e della velocità, sia che si tratti di macchine dotate di motore, sia che si tratti di macchine prive di motore; una caratteristica abbastanza coerente è quella delle macchine monoposto. Questo entra – per dirla in termini aeronautici – in rotta di collisione con la proposta di Lucchesi che comporta necessariamente, sia per finalità di soccorso, sia per altri scopi, l'utilizzo di macchine pluriposto.

Nell'ipotesi considerata dall'VIII Commissione del Senato, la macchina monoposto leggera non può avere un peso superiore a 30 chili (o a 40, se provvista di motore) e comunque non può avere una potenza superiore ai 5 cavalli. Siamo in presenza, quindi, di una macchina da impiegare in aree ben delimitate (la stessa ipotesi normativa prevista dal documento di studio predisposto da Civilavia tende a restringere le aree operative in cui utilizzare tali apparecchi, che raggiungono facilmente anche i 10 mila piedi di altitudine e quindi possono interferire con estrema facilità nelle rotte commerciali o militari), su zone non popolate,

perciò preferibilmente rurali, prive di difficoltà orografiche (che invece caratterizzano larga parte del territorio del nostro paese) da superare, e possibilmente lontane dalle linee della navigazione aerea nazionale ed internazionale, che si intersecano abbastanza numerose sui cieli del nostro paese.

Secondo alcune indagini statistiche, vi sarebbero almeno 5 mila giovani che praticano il volo sportivo con i deltaplani; in numero certamente inferiore a cento sono invece coloro che utilizzano gli ultraleggeri. Quindi, l'attenzione dei colleghi del Senato e del Governo si è rivolta essenzialmente alla parte più rilevante del fenomeno, cioè all'attività da diporto o sportiva esercitata con il deltaplano. Per la verità, pur ponendomi in modo assai problematico rispetto ai due progetti di legge in esame, propenderei ad attestarmi sul testo unificato approvato dal Senato, salvo a verificare se esista la possibilità di individuare gli ambiti entro i quali autorizzare l'attività dei deltaplani e dei velivoli ultraleggeri. In tal senso, il disegno di legge approvato dal Senato si mantiene molto più sulle generali di quanto non faccia la proposta di legge del collega Lucchesi, che, invece, allarga l'ambito del provvedimento, spostando il suo campo d'applicazione da un livello meramente artigianale ad un livello che comporta grosse spinte da parte del settore industriale, oltre al fatto che le esigenze del volo per fini di lavoro e di soccorso sono tali da creare problemi di sicurezza ulteriore, data la conformazione orografica particolarmente accidentata del nostro paese.

Un problema sul quale vorrei che la Commissione svolgesse una riflessione è quello relativo alle attitudini psicofisiche di coloro che saranno chiamati a pilotare i velivoli in questione. A tale proposito, vorrei citare l'esperienza maturata negli Stati Uniti dove, pur essendo stati emanati regolamenti, direttive e circolari, almeno nella prima fase d'applicazione sono stati lasciati ampi margini di autodisciplina a chi esercitava questo tipo di attività. Per altro, non so se esistano in Italia le condizioni generali di cultura aeronautica per poter mutuare *sic et simpliciter* quell'esperienza. A me non pare che tali condizioni esistano e, comunque, suggerirei di adottare una linea di cautela, quanto meno nella prima fase.

Nel proporre nuovamente di adottare come testo-base quello del disegno di legge n. 1092, sottolineo che più opportunamente la materia oggetto della proposta di legge Lucchesi potrà essere trattata, in una fase successiva, in sede di regolamento amministrativo che il ministro si farà eventualmente carico di emanare.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo concorda con il relatore nel proporre l'approvazione del disegno di legge in esame, analogamente a quanto è avvenuto al Senato e per fare in modo che si arrivi nel più breve tempo possibile alla regolamentazione dell'attività dei deltaplani e degli apparecchi cosiddetti leggeri.

Anche per orientare la discussione che seguirà, ribadisco che il Governo insiste affinché venga approvato il disegno di legge che ha già ottenuto l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento: ciò ci consentirebbe di allinearci, sia pure con una regolamentazione minima, ad altri paesi industrializzati.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI. Vorrei innanzi tutto esprimere il mio apprezzamento per il tono equilibrato della relazione del collega Ligato e, nello stesso tempo, attirare l'attenzione dei colleghi su problemi aggiuntivi rispetto a quelli presi in considerazione dal provvedimento varato dal Senato. La regolamentazione del volo per fini di lavoro e di soccorso – l'unico elemento che differenzi la proposta di legge di cui sono primo firmatario dal disegno di legge in esame – costituisce indubbiamente una materia settoriale che, però, è oggi sottoposta ad una evoluzione il cui ritmo nessuno può controllare, tanto più

che, signor rappresentante del Governo – desidero rispondere alle sue scarne argomentazioni –, noi oggi ci troviamo a tentare di ricomprendere in un provvedimento legislativo una situazione di fatto già esistente, non regolamentata in alcun modo e che ha avuto uno sviluppo spontaneo importante non solo sotto il profilo del turismo o dell'*hobby* con il quale poche decine di persone trascorrono il proprio tempo libero rischiando la vita su apparecchi alquanto precari, ma anche dal punto di vista delle strutture produttive nazionali – alle quali, come al solito, prestiamo pochissima attenzione – che stanno cercando di farsi strada nel settore; ciò anche per evitare che, come al solito, non provvedendosi in nessuna maniera ad esercitare forme di tutela, il risultato finale sia che (nella fase antecedente, da una parte, nella fase attuale dall'altra, e per quanto riguarda la nostra proposta di legge nella fase futura in ordine alla quale ci troveremo, fra dieci anni, a discutere) si parli di vicende che già hanno avuto un loro corso e di attrezzature non abilitate dall'industria italiana, sostanzialmente importate dall'estero, accumulando così anche in questo settore i soliti ritardi tecnologici che da sempre, nel bene e nel male, costituiscono fonte di preoccupazione per ciascuno di noi.

È parso allora opportuno ad alcuni parlamentari, tra i quali il sottoscritto, a fronte di un disegno di legge governativo e di una proposta di legge di iniziativa di alcuni senatori, adottare un atteggiamento mentale di tipo diverso dal tradizionale che ci costringerebbe, fra dieci anni, a riconsiderare aspetti importanti che stanno maturando giorno dopo giorno anche all'interno della realtà del nostro paese. Il saggio legislatore, infatti, dovrebbe immaginare degli scenari e porre delle condizioni entro le quali essi possano avere uno sviluppo disciplinato da norme di legge. Non è questo un aspetto secondario del problema; personalmente ritengo che provvedimenti di legge che vadano a regolamentare stati di fatto siano assolutamente di secondo livello o, comunque, siano delle « toppe » legislative nei confronti di situazioni già determinatesi nel nostro paese. Su scala ridotta, rischieremo di fare – ed abbiamo grosse responsabilità, da questo punto di vista, anche come parlamentari – quanto stiamo facendo, ad esempio, nel settore delle telecomunicazioni, avviandoci oggi a legalizzare situazioni che di fatto hanno già preso piede all'interno del paese in maniera non reversibile.

Sotto questo profilo, quindi, appare quanto meno discutibile il fatto che si esamini un problema limitandosi ad un solo aspetto dello stesso, cioè all'attività sportiva praticata da alcuni giovanotti che utilizzano il sabato e la domenica per buttarsi con il deltaplano. A mio avviso, avrebbe poco senso varare una legge che si limitasse ad esaminare tale aspetto della questione, come emerge dal testo inviatoci dal Senato. In questa materia, infatti, guardando (e non lo facciamo molto spesso) al di là del nostro naso, si potrebbe osservare che altri paesi, da noi definiti ad alto tasso di industrializzazione, si stanno muovendo in maniera diversa anche dal punto di vista regolamentare e, soprattutto, danno luogo ad esperienze nelle quali si verificano concretamente le potenzialità di taluni mezzi, che non sono aerei di tipo commerciale, in ordine all'esercizio di funzioni non esclusivamente di natura sportiva. Mi riferisco all'utilizzo di apparecchi immaginati inizialmente come deltaplani, sui quali è applicato un motore, per fini diversi da quelli originari: in particolare, per finalità di soccorso e di lavoro.

È noto a tutti – mi auguro – che l'impiego del deltaplano a motore o senza (ma soprattutto di quest'ultimo) avviene soprattutto nelle vallate alpine o, comunque, attraverso lo sfruttamento del dislivello fra il luogo dal quale la macchina viene lanciata e quello su cui è destinata ad atterrare. Se, quindi, il problema del soccorso è di grande interesse per paesi diversi orograficamente dal nostro, ritengo che lo sia in modo peculiare per l'Italia, un paese cioè largamente interessato da un sistema montuoso sia nel-

la parte settentrionale, sia nella parte meridionale. Faccio soltanto un esempio tra i molti che si possono fare: quello di un paese o di una serie di frazioni montane irraggiungibili, durante la stagione invernale (come è accaduto molte volte), per intere giornate con i normali mezzi a causa dell'interruzione dei collegamenti viari, ferroviari ed aerei, ma perfettamente raggiungibili - ed in maniera spedita - tramite l'impiego dei mezzi di cui si parla nella mia proposta di legge.

Vorrei ora soffermarmi su un altro aspetto della questione il cui mancato esame, a mio avviso, costituirebbe un errore assoluto di prospettiva perché lungo questa linea si stanno muovendo con grandissima efficacia i paesi della CEE.

È ormai largamente dimostrato che un'apparecchiatura basata sui principi ispiratori del deltaplano e che utilizzi poi un motore è ampiamente sfruttabile nei lavori di tipo agricolo, con particolare riguardo all'irrigazione dei terreni, in quanto essa non provoca gli effetti, di distruzione delle colture in termini di appiattimento delle pianticelle prodotti normalmente dalle strutture tradizionali. Le cose stanno così; io non ho letto la documentazione fornita dagli uffici, ma ritengo che se non tenessimo conto di questo aspetto commetteremmo un errore di valutazione sul quale saremmo costretti a ritornare a breve periodo. Da questo punto di vista, l'ipotesi contenuta nella proposta di legge di cui sono primo firmatario tiene conto della realtà esistente in altri paesi e spinge oggettivamente a guardare avanti ed a cercare oggi di designare un possibile quadro di riferimento, certamente perfettibile, per il futuro, non si limita, cioè, a sanzionare situazioni di fatto già esistenti come invece fa il disegno di legge che ci è stato trasmesso dal Senato.

Esprimo, pertanto, l'auspicio che la Commissione, pur decidendo in piena autonomia le soluzioni che riterrà più opportune e magari per questo ricorrendo ad un gruppo di lavoro informale, che ci permetterebbe di acquisire esperienze più tecniche di quelle che ciascuno di noi può avere in materia, nella discussione che seguirà tenga conto anche delle esigenze che mi sono permesso di sottolineare e che rappresentano anch'esse una realtà del nostro paese.

FRANCO PROIETTI. L'oggetto dei provvedimenti in discussione, come ha giustamente rilevato il relatore, costituisce indubbiamente una materia estremamente interessante e nuova. Per tale motivo ed anche per una serie di altre ragioni ritengo che la nostra Commissione, prima di pervenire all'approvazione del progetto di legge, debba comunque svolgere un'attività informativa presso i rappresentanti delle associazioni sportive nate in questi anni ed anche con quelli di Civilavia, dell'Aeroclub d'Italia e dell'industria del settore.

Sulla base di tali argomentazioni e tenuto anche conto del fatto che le considerazioni che svolgeva ora il collega Lucchesi mi convincono dell'opportunità di un approfondimento, dobbiamo innanzi tutto domandarci quali siano le motivazioni che spingono il legislatore a regolamentare la materia in oggetto. Ciò può dipendere dal fatto che tale tipo di attività ha assunto dimensioni tali da cominciare a creare problemi per la sicurezza oppure dal fatto che essa si strutturi come un'attività di tipo commerciale che, come tale, necessita di una regolamentazione. Evidentemente dobbiamo prestare attenzione a non emanare normative troppo rigide che rischierebbero di ostacolare lo sviluppo di tale attività.

Riteniamo opportuno, così come proposto dal collega Lucchesi, che venga costituito un gruppo di lavoro informale in seno al quale l'approfondimento tecnico potrà essere senz'altro più esauriente. D'altro canto, ritengo che i provvedimenti in esame costituiscano solo l'inizio di una regolamentazione che dovrà toccare anche altre macchine volanti quali gli aerostati che, malgrado siano meno diffusi dei deltaplani, cominciano ad esercitare un forte richiamo su molti sportivi. Tra l'altro, se il volo del deltaplano non

interferisce con quello dei velivoli normali, altrettanto non avviene per il volo dell'aerostato.

FAUSTO BOCCHI. I provvedimenti in discussione costituiscono indubbiamente un *minus* rispetto ai grandi problemi, concernenti il settore del trasporto aereo, che esistono nel nostro paese e rispetto ai quali questo ed i precedenti governi, nonostante le promesse e gli impegni assunti davanti al Parlamento, non sono stati in grado - e non lo sono nemmeno oggi - di presentarci, ad esempio, un piano degli aeroporti che credo sia molto più importante - per le implicazioni che un simile provvedimento avrebbe sulla sicurezza del volo - del progetto di legge al nostro esame. Non è stato in grado - e non lo è tuttora - di proporre la riforma del Ministero dei trasporti in relazione a Civilavia della quale, per altro, esponenti della maggioranza e del Governo parlano in continuazione denunciandone le gravi condizioni. Non è stato in grado - e non lo è tuttora - di uniformare le concessioni per le società di gestione aeroportuale. Il Governo non è capace di superare incongruenze e conflittualità fra le varie amministrazioni dello Stato. Ad esempio, per quanto riguarda l'Azienda per l'assistenza al volo, ripetutamente membri del Governo e rispettabilissimi colleghi della maggioranza lamentano l'inefficienza dell'Azienda stessa, con le conseguenze che possiamo verificare anche in queste ore.

Ma il Governo non è neppure in grado di far fronte alle gravi situazioni di tensione e conflittualità esistenti nei collegamenti tra gli aeroporti e le città; al riguardo, faccio presente il problema dei taxi a Fiumicino o quello della circolazione nell'ambito aeroportuale, per superare il quale è dovuto intervenire il Parlamento, varando una leggina.

Ricordo inoltre, signor sottosegretario, che esiste un'infinità di aeroporti nei quali si svolgono attività di volo turistico nei quali, addirittura, atterrano o decollano voli internazionali, che non sono regolamentati, che non hanno ricevuto l'autorizzazione all'apertura al traffico turistico, che dispongono di determinate strutture solo grazie all'iniziativa ed alla capacità dei locali aeroclub (al riguardo, vorrei ricordare l'aeroporto di Parma, che meriterebbe ben altra attenzione).

Pertanto, credo che tali esigenze dovrebbero essere soddisfatte proprio per dare credibilità a normative che noi variamo forse solo allo scopo di metterci un po' la coscienza a posto.

Nel merito dei provvedimenti, ha già espresso la nostra posizione il collega Proietti e quindi mi limiterò a richiamare soltanto alcune questioni. Il relatore ha messo in evidenza, con puntualità, le diverse finalità della normativa che stiamo esaminando e noi condividiamo le perplessità che egli ha manifestato su alcuni punti che cercheremo di approfondire.

È evidente l'esigenza di regolamentare anche questo aspetto, che non dobbiamo poi caricare di significati superiori a quelli reali in quanto, altrimenti, finiremo per non capire più nulla: ecco perché io ho voluto mettere in rilievo, sia pure in termini critici, tutte le questioni che noi ci aspettiamo vengano realmente affrontate.

Noi siamo dell'avviso, pur senza condividere totalmente le proposte del relatore, che la proposta di legge Lucchesi sia da accantonare e che sia necessario un ulteriore approfondimento in modo da definire una regolamentazione che tenga veramente presente l'evolversi del settore, eventualmente facendo tesoro delle esperienze compiute in altri paesi.

Abbiamo quindi bisogno di rivedere una normativa che mi sembra sia stata definita al Senato in modo sbrigativo anche per il contributo, mi si consenta, molto limitato che gli uffici stessi hanno dato. Per tale ragione riteniamo sia opportuno costituire un comitato ristretto (ed anche acquisire una più vasta documentazione) che proceda all'elaborazione di una normativa certa, sulla quale possa basarsi l'impegno dell'imprenditoria del nostro paese in questo settore, una normativa che affronti con sicurezza gli obiettivi che le proposte di legge in esame intendono perseguire.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Non ho molti motivi di replica, tanto più che mi sono posto, nei confronti dei provvedimenti in esame, in termini problematici, dal momento che ritengo sia difficilmente delineabile, nella prima fase di avvio della discussione, una linea certa da seguire. D'altronde, il relatore ha il compito di evidenziare quali siano i punti di convergenza e quali quelli di differenziazione tra i provvedimenti sottoposti all'esame della Commissione.

Vorrei che fosse chiara una circostanza: non esiste una sola categoria di macchine da prendere in considerazione con i due progetti di legge in esame. Siamo piuttosto in presenza di una *deregulation*, per cui si passa dalla fase della previsione legislativa a quella della regolamentazione amministrativa, considerato il tipo di macchine che hanno caratteristiche molto limitate; infatti, macchine con caratteristiche diverse sono soggette alla normale certificazione.

PINO LUCCHESI. Quindi, un agricoltore che abbia cinque ettari di terreno e che usi il deltaplano per irrigarlo deve spendere otto milioni e mezzo per prendere il brevetto di pilota!

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Come relatore ho il dovere di evidenziare le diverse posizioni, il che non significa che io abbia una sorta di opposizione nei confronti della sua proposta di legge. La Commissione, infatti, potrà anche decidere di adottare la sua proposta di legge ed io non potrò fare altro che prenderne atto. Quando avremo capito cosa stiamo facendo, potrò anche concordare che questo si faccia, però non vorrei che novità vengano inserite in maniera surrettizia in un'attività della Commissione di cui sono relatore. Se poi la Commissione deciderà di deregolamentare la attività di volo fino ad un certo numero di tonnellate, si tratterà di una decisione autonoma, consapevole e responsabile della Commissione.

Il contadino che lei portava ad esempio non potrà mai irrigare il proprio campo con il deltaplano poiché questo comporterebbe l'adozione di un serbatoio e di un motore adeguati, il che porterebbe il suo velivolo a non rientrare più nelle caratteristiche di quelli di cui ci stiamo occupando.

Concordo perfettamente sull'opportunità di costituire un gruppo informale di lavoro: ci sono momenti in cui è difficilmente individuabile quale sia la posizione ottimale, perché la stessa ricerca, la stessa produzione industriale, le nuove esigenze spingono verso traguardi diversi.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è perfettamente d'accordo sull'opportunità di costituire il gruppo informale di lavoro. Rispetto a quanto ho detto nel mio precedente intervento, vorrei precisare che ci troviamo dinanzi a due attività completamente diverse, poiché nessuno ha intenzione di portare avanti la regolamentazione del volo dei deltaplani ed esclude quella degli alianti. Basti pensare al fatto che gli alianti non sono muniti di motore, mentre gli aeromobili ultraleggeri oggetto della proposta di legge in esame sono muniti di motori che possono arrivare fino ad una potenza di 80 cavalli.

Vorrei poi esprimere il mio apprezzamento all'onorevole Lucchesi per l'intervento che ha svolto; indubbiamente siamo in una fase di sperimentazione nella quale sarebbe forse positivo includere anche questi aeromobili. Non entro nel merito delle grosse problematiche sollevate dal collega Bocchi, poiché ritengo che esse siano estranee alla discussione che si sta svolgendo.

FAUSTO BOCCHI. Sono estranee al Ministero, che le ignora a tutti gli effetti!

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si fa carico di tali problemi, presi

in considerazione dal piano nazionale dei trasporti, che questa Commissione sta faticosamente elaborando.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di costituire un gruppo informale di lavoro, coordinato dal relatore, onorevole Ligato, cui affidare l'ulteriore esame dei provvedimenti.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO