

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1084

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **DE GHISLANZONI CARDOLI**

Disciplina dell'attività dei mezzi aerei ultraleggeri a motore
da adibire all'impiego in agricoltura

Presentata il 27 giugno 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esiguità e la senescenza della quota di popolazione oggi disponibile per l'esecuzione delle pratiche agricole rappresentano un indubbio fattore di allarme e di squilibrio socio-economico. Senza l'impiego di adeguate tecnologie e macchinari, il lavoro finisce per diventare una prestazione antieconomica, insufficiente e limitativa dell'attività imprenditoriale dell'azienda agricola. In altri termini, anche per il peculiare ordinamento dell'azienda agricola, sono l'alto costo del lavoro e l'inadeguata redditività del suo investimento a determinare la crisi delle nostre campagne: crisi non solo di settore, ma territoriale, perché anche l'indotto si trasferisce in altre attività economiche. Risulta quindi evidente che per potenziare le economie del territorio è indispensabile aumentare il rendimento, in

termini di produttività, dell'operatore agricolo, mediante il ricorso a tutti i mezzi messi a disposizione della moderna tecnologia.

L'impiego dei mezzi aerei in agricoltura, nel quadro del necessario sviluppo dell'impresa rurale, è determinante: esso ormai costituisce un valido supporto fitoiatrico per le colture viticole, nonché per la difesa anticrittogamica dei cereali, delle colture industriali, delle colture legnose e per il diserbo dei seminativi.

Le applicazioni aeroagricole di fitofarmaci sono dunque utilissime nel fronteggiare la carenza di manodopera, e costituiscono un'ottima possibilità per difendere adeguatamente le nostre colture agrarie e forestali.

Per tali ragioni l'impiego dei mezzi aerei in agricoltura avrebbe dovuto meri-

tare maggiore attenzione. Invece, finora, non si è mai provveduto ad emanarne un'idonea regolamentazione, con gravi ripercussioni sia sul piano operativo, sia su quello delle necessarie opportunità di sviluppo.

La presente proposta di legge si propone di colmare appunto tale vuoto legislativo, in particolare per quanto riguarda l'uso dei mezzi aerei denominati ultraleggeri a motore (ULM), che per le loro caratteristiche sono estremamente indicati per l'impiego in agricoltura.

È opportuno rammentare che i mezzi aerei si possono dividere grosso modo in due categorie: ad «ala fissa» (aerei e ultraleggeri) e ad «ala rotante» (elicotteri e autogiri). Tuttavia, nel nostro Paese non vi sono concrete possibilità di impiego per il classico aereo agricolo, per almeno due motivi: innanzitutto non esiste un tessuto aziendale ed organizzativo adatto (i nostri più grandi appezzamenti sono poca cosa se paragonati a quelli americani, australiani, dell'est europeo, del sud della Spagna o anche dei cosiddetti «Paesi in via sviluppo»); la seconda difficoltà è rappresentata dagli organi preposti al volo, che limitano comunque ai soli aeroporti e alle aviosuperfici riconosciute il traffico degli aeromobili immatricolati al registro aeronautico italiano. I mezzi ad ala rotante, seppur interessanti per l'ottima manovrabilità, hanno costi di esercizio elevati e non si prestano alla distribuzione dei fitofarmaci a causa degli effetti indesiderati (principalmente la dispersione del prodotto nell'atmosfera) provocati dalla turbolenza dell'aria generata dal motore.

Al contrario, i mezzi ultraleggeri a motore sono macchine estremamente interessanti per l'impiego agricolo, per più di una ragione. Innanzitutto, sono di costo accessibile, non necessitano di grosse infrastrutture e sono ben manovrabili. Inoltre, la loro bassa velocità operativa (60-90 chilometri orari) permette di ben indivi-

duare gli ostacoli, quali piante e soprattutto linee elettriche e telefoniche, che abbondantemente costellano le nostre campagne. Si può anche aggiungere che l'ULM è la macchina che consente di raggiungere lo scopo della distribuzione dei fitofarmaci rispettando al massimo l'ecosistema: lavora infatti usando pressioni estremamente basse (mai superiori a 2-2,5 bar) e usa ugelli irroratori tali che le goccioline, di dimensioni relativamente grosse, non subiscono nebulizzazione e conseguente dispersione, anche perché l'ULM lavora solo in calma di vento.

È bene ricordare che a metà degli anni ottanta l'allora Ministro dell'agricoltura Pandolfi, nel varare la legge 8 novembre 1986, n. 752, includeva, all'articolo 4, tra i pochi mezzi innovativi per l'utilizzo agricolo, proprio gli ultraleggeri a motore, per i quali era previsto, in aggiunta ad incentivi per la sperimentazione, anche un contributo pari al 20 per cento del costo. Ciò è stato tuttavia vanificato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 404 del 1988 di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, recante «Disciplina del volo da diporto o sportivo», che, ha sottratto gli ULM alla disciplina degli aeromobili convenzionali, così come previsto dal codice della navigazione, ma ne ha escluso gli impieghi diversi dalla «attività da diporto e sportiva».

Alla luce degli importanti impieghi che gli ultraleggeri a motore possono avere nelle pratiche agricole, e delle sperimentazioni fatte con successo da alcuni istituti universitari italiani, appare opportuno ampliare le possibilità previste dalla legge 25 marzo 1985, n. 106, e regolamentare l'impiego dell'ULM in agricoltura, considerando l'ultraleggero specificatamente attrezzato per l'uso agricolo alla stregua delle altre macchine agricole, soggetto quindi alle stesse regole, benefici, limitazioni e assicurazioni.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La distribuzione dei prodotti fitosanitari di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 194, può essere effettuata utilizzando i velivoli ultraleggeri a motore.

2. Il Ministro della sanità, con proprio decreto, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, individua i principi attivi e le colture su cui può essere effettuata la distribuzione di cui al comma 1.

3. I velivoli ultraleggeri a motore di cui al comma 1, da adibire all'impiego agricolo, purché compresi nei limiti di peso e con le caratteristiche tecniche indicate nell'allegato A annesso alla presente legge, non sono considerati aeromobili, ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione, e non sono soggetti alle disposizioni vigenti in materia di aeromobili.

4. Il Ministro delle politiche agricole e forestali determina con proprio decreto, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le modifiche e le integrazioni da apportare all'allegato A annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica ed alla sicurezza dell'impiego dei mezzi aerei ultraleggeri a motore in agricoltura.

ART. 2.

1. Con apposito regolamento, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede alla disciplina:

a) dell'accertamento dell'idoneità psicofisica necessaria per svolgere attività di volo con i mezzi ultraleggeri a motore da adibire all'impiego in agricoltura, di cui all'articolo 1;

b) dell'attività preparatoria per l'uso dei mezzi;

c) della circolazione e della sicurezza dei mezzi;

d) dell'obbligo dell'assicurazione per danni a terzi.

2. Il regolamento di cui al comma 1 è emanato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle politiche agricole e forestali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 3.

1. Il Ministro delle politiche agricole e forestali si avvale dell'Aero Club d'Italia per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso dei mezzi aerei ultraleggeri a motore di cui all'articolo 1, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria, con le modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 2.

2. Le tariffe fissate dall'Aero Club d'Italia per l'espletamento delle funzioni di cui al comma 1 sono soggette all'approvazione del Ministro delle politiche agricole e forestali.

ART. 4.

1. In caso di inosservanza delle disposizioni di cui alla presente legge o del regolamento di cui all'articolo 2, si applica la sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma da lire 100 mila a lire 1 milione.

2. Se l'inosservanza concerne disposizioni in materia di assicurazione per danni a terzi si applica la sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma da lire 400 mila a lire 1.600.000.

ALLEGATO A
(articolo 1, comma 3)

**Caratteristiche dei mezzi aerei ultraleggeri
a motore ad ala fissa da adibire all'impiego agricolo**

a) struttura monoposto, provvista di motore a due tempi con peso massimo al decollo non superiore a 500 chilogrammi;

b) struttura monoposto, provvista di motore a quattro tempi catalizzato, con peso massimo al decollo non superiore a 550 chilogrammi;

c) velocità operativa compresa tra 60 e 90 chilometri orari;

d) capacità di decollo e di atterraggio da strisce di terreno libero di lunghezza non superiore a 100 metri e da qualsiasi area idonea di analoghe caratteristiche, comprese strade di campagna, previo consenso di chi dispone dell'area stessa;

e) serbatoio dei fitofarmaci di capacità non superiore ai 150 litri;

f) impianto di irrorazione, completo di motore proprio, di serbatoio e di barra a doppia ala completa di ugelli irroratori;

g) attività di volo effettuabile esclusivamente dall'alba al tramonto, in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il terreno sottostante, gli ostacoli e la eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico;

h) trattamenti antiparassitari e diserbanti effettuabili ad una altezza non superiore a cinque metri rispetto alla sommità della coltura in trattamento;

i) iscrizione all'Utenti motori agricoli e conseguente assicurazione come mezzo agricolo.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0009670