



Stefano Arcifa
Felice Lima

Osservazioni sul nuovo
Regolamento Aviosuperfici

OSSERVAZIONI SUL NUOVO REGOLAMENTO AVIOSUPERFICI

Stefano Arcifa

Felice Lima

1. SCOPO DI QUESTO SCRITTO.

Scopo di questo scritto è offrire a coloro che dovranno uniformarsi a quanto prescritto dal Regolamento sulla “*Liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)*”, pubblicato il 9 giugno 2023 e che entrerà in vigore il 9 dicembre 2023, un contributo di pensiero che possa facilitarne la comprensione e interpretarne la disciplina.

Abbiamo avuto la possibilità di interloquire con ENAC nel corso della genesi del Regolamento, ma non siamo né autori né coautori di esso e non intendiamo con questo scritto ergerci a difensori dello stesso.

Né, ovviamente, quella che segue è una *interpretazione autentica* del Regolamento. E’ solo una proposta di interpretazione, nel modo che ci sembra più aderente al testo e più funzionale allo scopo di limitare l’impatto del Regolamento sul prezioso mondo delle aviosuperfici italiane.

Insomma, una sorta di *manuale di sopravvivenza* per un bene tanto prezioso come le aviosuperfici italiane.

2. LA GENESI DEL REGOLAMENTO.

Come espressamente enunciato nella premessa del Regolamento, l’art. 701 del Codice della Navigazione dispone che «*le aviosuperfici, ivi comprese le elisuperfici, sono aree, diverse dagli aeroporti, non appartenenti al demanio aeronautico e sono disciplinate dalle norme speciali, ferme restando le competenze dell’ENAC in materia di sicurezza*».

La premessa del Regolamento dà per certo che questa norma “*riconosca*” a ENAC la competenza in materia di sicurezza sulle aviosuperfici, ma, invece, la lettera della

norma farebbe pensare che essa non attribuisca a ENAC «*competenze in materia di sicurezza*», ma dia per presupposte quelle competenze come fondate su altre norme che non sono individuate e sembrano, allo stato, inesistenti. Ma è possibile una interpretazione giurisprudenziale che ritenga la norma fondante quelle competenze. Con conseguente responsabilità di ENAC nel caso di incidenti conseguenti a condizioni di non sicurezza delle aviosuperfici. E per legittimare il proprio Regolamento ENAC ne fornisce l'interpretazione testé detta.

Con il primo comma delle premesse, ENAC illustra anche le ragioni per le quali si ritiene legittimata a emettere un Regolamento. La cosa non appare così certa e, peraltro, proprio tale incertezza sembra avere indotto ENAC a premettere quelle considerazioni.

Ciò premesso in diritto, in fatto il 30.8.2007 è occorso un tragico incidente nella bella aviosuperficie di Castiadas, nel quale hanno perso la vita il pilota di un aereo di AG e le sue due passeggere.

Nonostante sia certo che l'incidente è stato causato esclusivamente dalla condotta del pilota del velivolo (gravemente inappropriata), che peraltro aveva anche la licenza scaduta, con sentenza del 12.3.2021 (che si può leggere qui <https://tinyurl.com/sentenz>), il Tribunale di Cagliari ha condannato i gestori dell'aviosuperficie e alcuni funzionari ENAC a pene detentive e a risarcire gli ingentissimi danni conseguenti alla morte di tre persone.

La sentenza era gravemente errata per i motivi che si possono leggere qui <https://tinyurl.com/notasen> e, il 25.5.2023, è stata totalmente riformata dalla Corte di Appello, che ha assolto tutti gli imputati e revocato le condanne ai risarcimenti.

Nonostante il suo esito favorevole, questa dolorosissima vicenda (basti pensare agli ingenti costi di assistenza legale e ai grandissimi patemi d'animo) è stata l'occasione per comprendere i gravi rischi che corrono i gestori delle aviosuperfici e i funzionari ENAC con riferimento a incidenti che potrebbero accadere e nella cui dinamica causale taluno potrebbe includere caratteristiche della pista e/o azione e omissioni del gestore e di ENAC.

Il pericolo che taluno invochi la responsabilità dei gestori delle aviosuperfici e dei funzionari di ENAC è aggravato dal fatto che, come espressamente enunciato nelle citate premesse del Regolamento, «*l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha emesso diverse raccomandazioni sollecitando la rimozione delle criticità relative alle aviosuperfici individuate nel corso della sua attività investigativa*».

Sicché i responsabili di ENAC hanno inteso adottare un provvedimento che ponesse l'ente al riparo da ulteriori esperienze come quella di Castiadas.

Il fondato timore del nostro ambiente era che questo obiettivo venisse perseguito a costo di limitare drasticamente l'operatività delle molte aviosuperfici del nostro Paese. E la bozza di Regolamento aveva tanti punti di grande criticità per noi.

Ci si è impegnati in tanti perché ENAC prendesse atto della disfunzionalità di quelle prescrizioni. Penso al grandissimo impegno profuso da AOPA e alle osservazioni presentate da Piloti di Classe. Anche noi due abbiamo inviato a ENAC nostre argomentate osservazioni e proposte.

In occasione di un incontro fra AOPA (rappresentata dal Presidente Gaspari) e la *parte tecnica* di ENAC, ci si è confrontati con Funzionari e Dirigenti attenti e appassionati, che hanno dimostrato sincera disponibilità a venire incontro alle esigenze del nostro mondo.

Alcune delle nostre osservazioni sono state accolte, altre, purtroppo, no.

3. L'IMPIANTO COMPLESSIVO E I CARDINI DEL REGOLAMENTO

Ribadendo che il testo definitivo ha sì tenuto conto di tante nostre osservazioni (“*nostre*” non solo nel senso di noi due, ma nel senso di provenienti dal mondo del volo), ma è stato adottato da altri e non è in tutto conforme a come ci sarebbe piaciuto che fosse, proviamo a esporne gli aspetti positivi e le criticità, partendo dal suo impianto complessivo.

3.1 - Il primo e più importante degli aspetti positivi del Regolamento è che esso definisce con maggiore chiarezza rispetto a prima le responsabilità dei gestori delle aviosuperfici.

In sostanza, ENAC, difendendo sé stessa, ha anche difeso quelli di noi che hanno la responsabilità di gestire un'aviosuperficie.

Il principio cardine del regolamento è che, accogliendo le nostre (di tutti noi) osservazioni, è stato affermato incontrovertibilmente che **UNICO responsabile delle scelte relative alle operazioni su una aviosuperficie è il pilota.**

Nella Bozza di Regolamento era previsto che il gestore dovesse avere competenze relative alle prestazioni degli aeromobili, attribuendogli implicitamente la responsabilità di stabilire quali fossero o no compatibili con le caratteristiche della sua aviosuperficie.

Tale previsione era del tutto illogica e pericolosissima, perché il gestore di una aviosuperficie può essere anche un operatore estraneo al mondo del volo e perché solo il pilota può decidere se si ritiene o no in grado di operare con quello specifico aeromobile in quella specifica situazione (carico dell'aeromobile, caratteristiche della pista, condizioni meteo, ecc.).

Essa è stata totalmente rimossa.

3.2 – Il secondo preziosissimo principio cardine del Regolamento è che **le aviosuperfici non devono avere caratteristiche specifiche e/o requisiti minimi**. Per esempio lunghezze o larghezze minime, fasce di rispetto minime, assenza di ostacoli, eccetera.

Le aviosuperfici possono essere in qualunque modo. Anche molto discutibile, per esempio con rilevanti ostacoli nelle immediate vicinanze, con spazi estremamente ridotti, eccetera.

E' questo un enorme risultato, che evita la chiusura o il declassamento di tante aviosuperfici con rilevanti caratteristiche di criticità.

3.3 – Il terzo importante principio cardine è che **non sono richieste qualifiche specifiche per essere gestore di una aviosuperficie**.

Non è necessario che il gestore sia ingegnere o pilota o esperto di aeroporti, eccetera.

Il contraltare inevitabile di questi preziosi e vantaggiosi principi ispiratori del Regolamento è che, perché il pilota possa essere ritenuto unico responsabile delle sue operazioni in aviosuperficie, è indispensabile che i gestori delle aviosuperfici descrivano in maniera adeguata le caratteristiche delle aviosuperfici medesime.

Lo schema logico è, in sostanza: **io ti spiego bene com'è fatta la mia aviosuperficie e tu decidi sotto la tua esclusiva responsabilità se la vuoi usare o no**.

Questa cosa, oltre a essere logicamente imprescindibile ai fini appena detti, è anche francamente molto opportuna, dato che è noto a tutti come le descrizioni di diverse aviosuperfici siano oggi molto approssimative, quando non addirittura palesemente false (pensiamo a certe lunghezze della pista dichiarate in maniera lontana dal vero).

Come si è detto, la pista non deve essere conforme a uno standard e può essere anche molto "*originale*", ma le difformità dallo standard vanno dichiarate.

A titolo di esempio, invitiamo tutti a visionare il sito dell'aviosuperficie di Castiadas – <https://aviocastiadas.com> – e, soprattutto, il Briefing Package – <https://tinyurl.com/castiadas> – che sono davvero un eccellente riferimento.

La grande qualità di questo sito non è obbligatoria, essendone sufficiente anche meno, ma è certamente un bellissimo esempio che chiarisce molto bene tanti aspetti del problema che stiamo discutendo.

4. GLI ONERI A CARICO DEI GESTORI

Con riferimento agli oneri che il Regolamento pone a carico dei gestori, va detto che molti di essi vi erano già da prima e gran parte di essi non dipendono nemmeno da ENAC.

Si pensi, per esempio, all'obbligo di annotare tutti i movimenti di aeromobili sulla pista e conservarne documentazione per cinque anni.

Si tratta di obbligo previgente, imposto non da ENAC ma dal Ministero dell'Interno.

Gli unici oneri nuovi di un qualche rilievo sono:

- l'obbligo per i gestori di seguire dei corsi con cadenza triennale e

- l'obbligo di asseverare con una perizia giurata la dichiarazione delle caratteristiche della pista.

Quanto al primo, ENAC, a fronte delle preoccupazioni che abbiamo manifestato per il possibile costo in denaro e tempo di questi corsi, ha assicurato che si tratterà di corsi gratuiti, consistenti in lezioni online con test di verifica dell'attenzione prestata, secondo lo schema già in uso per i corsi di abilitazione al pilotaggio dei droni (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/droni/come-si-diventa-pilota-uas-drone-open-a1a3>) (per il corso dei droni è previsto il pagamento di un diritto fisso di €31,00).

ENAC ha spiegato la ragione dei corsi per i gestori con la necessità di far sì che essi abbiano idea di cosa è rilevante e perché nella loro attività.

E deve riconoscersi che, effettivamente, se gestore può essere chiunque, anche persona del tutto priva di esperienze di volo e di aviosuperfici, è ragionevole e funzionale dargli alcune informazioni su ciò che deve aver cura di fare.

Quanto alla perizia, essa non deve descrivere la pista, ma solo confermare la veridicità della descrizione fatta dal gestore.

Avverso questa previsione, AOPA e il Presidente Gaspari si sono battuti con determinazione, ma ENAC, purtroppo, non ha inteso rinunciarvi.

A noi essa, benché sgradita, non appare tuttavia irragionevole.

ENAC ha la responsabilità di accertarsi della sicurezza dell'aviosuperficie.

Se si fidasse della sola parola del gestore (che, peraltro, come detto, potrebbe essere un *profano* alle cose del volo), non starebbe sorvegliando, ma delegando, per giunta all'interessato, questa responsabilità.

5. LE SINGOLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO

Ciò posto sui principi generali ispiratori del Regolamento, commentiamo le singole disposizioni più controverse di esso, tratte dall'Edizione n. 1 del 5.5.2023, che, per comodità di consultazione, alleghiamo in calce a questo nostro scritto.

Articolo 3 – Gestione ed uso delle aviosuperfici

Il **comma 3** dispone:

«Il gestore fornisce agli utenti tutte le informazioni necessarie per la conduzione in sicurezza dell'attività, in particolare relative a:

a) caratteristiche fisiche (dimensioni, pavimentazione, impianti, equipaggiamenti, distanze dichiarate) attraverso adeguati elaborati grafici evidenziando eventuali non conformità rispetto ai criteri definiti negli articoli Articolo 14 e Articolo 20;

b) punto identificativo dell'aviosuperficie espresso in coordinate geografiche espresse nel sistema WGS84;

c) localizzazione (altitudine s.l.m., località, indirizzo, orientamento pista e/o direzioni preferenziali di decollo/atterraggio in caso di elisuperfici);

d) circuiti di traffico;

e) utenza telefonica e contatti per le comunicazioni (indirizzo e-mail, PEC);

f) fotografie descrittive, di cui almeno due scattate in prossimità del centro pista, orientate nelle due direzioni (preferenziali) di decollo e atterraggio e/o video illustrativi delle operazioni di decollo e atterraggio;

g) mappatura degli ostacoli nell'ambiente circostante come definito nelle parti seconda e terza, aggiornata almeno ogni tre anni;

h) modalità con cui è assicurato il dispositivo di primo soccorso e di protezione antincendio, ove questi sono previsti ai sensi del presente Regolamento»

Dunque, afferma il dovere del gestore (di cui si è già detto) di fornire agli utenti *«tutte le informazioni necessarie per la conduzione in sicurezza dell'attività»*, indicando le informazioni minime obbligatorie.

Va sottolineato che le indicazioni circa le *«modalità con cui è assicurato il dispositivo di primo soccorso e di protezione antincendio»* vanno comunicate SOLO *«ove questi sono previsti ai sensi del presente Regolamento»* (in particolare, negli artt. 16, 21 e 22).

Ripetiamo ancora una volta che il sito dell'aviosuperficie di Castiadas – <https://tinyurl.com/castiadas> – costituisce un eccellente esempio di applicazione di questa normativa, fatta parecchio tempo prima della sua promulgazione.

Può essere opportuno sottolineare che nella descrizione della pista di Castiadas sono indicate, oltre alla *runway*, una *clearway*, una *stopway* e una *displaced threshold area*. Ovviamente, NON E' NECESSARIO che l'aviosuperficie abbia questi spazi.

Se ci sono è corretto rappresentarli, ma se non ci sono non succede proprio nulla, essendo sufficiente descrivere la pista come obiettivamente è.

I **commi 4 e 5** dispongono che:

«Il gestore è responsabile della costante rispondenza dell'aviosuperficie alle informazioni messe a disposizione e rese con le modalità di cui all'Articolo 5, oltre al mantenimento in efficienza delle infrastrutture e delle dotazioni impiantistiche installate.

Ogni variazione rispetto alle informazioni di cui al comma 3 deve essere comunicata e messa a disposizione dal gestore mediante le modalità di cui all'Articolo 5».

La sostanza di questa disposizione è che, una volta comunicata una certa condizione dell'aviosuperficie, il gestore deve comunicare nello stesso modo qualsiasi modifica.

Il **comma 6** dispone che:

«Il pilota, prima dell'uso dell'aviosuperficie, è tenuto ad acquisire dal gestore le informazioni necessarie per la conduzione delle operazioni in sicurezza»

Si tratta di una disposizione molto importante, perché **pone chiaramente a carico del pilota** l'onere di ricercare presso il gestore le informazioni necessarie per operare in sicurezza.

Dunque, l'eventuale mancanza di informazioni importanti imporrà al pilota di NON operare nell'aviosuperficie e, se lo farà, **sarà lui e non il gestore** responsabile della mancata acquisizione delle informazioni.

Il **comma 8** dispone che:

«Il Gestore, laddove indicato nel presente Regolamento, assicura un sistema di protezione o procedure atte a mantenere libera l'aviosuperficie da persone, animali e cose durante le operazioni di volo».

Si tratta di una disposizione molto *critica*, che ha fatto temere che il gestore sia gravato di oneri molto difficili da soddisfare, relativi alla libertà dell'aviosuperficie da persone, animali e cose.

Ma non è così.

Il testo del 5° comma dell'art. 3 della Bozza di Regolamento sulla quale ci si è confrontati con ENAC disponeva che:

*«Il Gestore **deve** assicurare un sistema di protezione o procedure atte a mantenere sgombra l'aviosuperficie da persone, animali e cose durante le operazioni di volo».*

Imponendo così un obbligo di carattere generale.

ENAC ha condiviso le nostre osservazioni sul punto e il testo approvato dispone, invece, che:

*«Il Gestore, **laddove indicato nel presente Regolamento**, assicura un sistema di protezione o procedure atte a mantenere libera l'aviosuperficie da persone, animali e cose durante le operazioni di volo».*

Dunque, il testo approvato è radicalmente diverso da quello della bozza e non prevede un obbligo generale del gestore di adottare «un sistema di protezione» da persone e animali, ma di farlo solo «*laddove indicato nel presente Regolamento*».

Peraltro, l'obbligo di recinzione, che in tanti hanno paventato, è previsto solo dal comma 2 dell'art. 18, relativo alle «*elisuperfici utilizzate per attività di trasporto aereo commerciale con voli di linea*».

Il **comma 9** dispone che:

«L'uso di un'aviosuperficie è subordinato al consenso del gestore ed è limitato ai voli intracomunitari»

Non è prevista una forma particolare per ottenere il consenso del gestore, che, quindi, potrà essere scritta, orale e anche di carattere generale (per esempio in aviosuperfici i cui gestori autorizzano in via generale chiunque a operare senza la necessità di una richiesta volta per volta).

A noi sembra che sarebbe prudente, quando non impedito dalla particolare attività svolta sull'aviosuperficie, che il gestore indicasse come obbligatorio un contatto preventivo – anche solo telefonico – del pilota con lui o con un suo incaricato per ciascun volo (Castiadas richiede una mail su un *form* che si trova nel sito).

Questa scelta ha due vantaggi, entrambi molto rilevanti.

Per un verso, contattando il gestore o un suo incaricato, il pilota potrà avere eventuali informazioni *particolari* sulle condizioni operative della pista (si pensi, a mero titolo di esempio, all'erba un po' più alta del solito o all'esistenza per quel giorno di un programma di attività sul campo che richieda particolari cautele). Insomma, un importante incremento della sicurezza delle operazioni.

E, per altro verso, quando il pilota non chiamasse e atterrasse e/o decollasse senza quel previo contatto, **assumerebbe integralmente su di sé, sollevandone il gestore, ogni eventuale responsabilità per quanto possa accadere.**

Avevamo chiesto di eliminare la limitazione ai soli voli intracomunitari, fermo restando che chi avesse voluto fare voli extracomunitari avrebbe comunque dovuto rispettare la normativa doganale. Abbiamo, in sostanza, fatto notare che questa non è questione connessa alla sicurezza delle aviosuperfici, ma ad altra materia (quella doganale).

I tecnici di ENAC si sono detti concordi, ma ci hanno detto che, poiché l'approvazione del Regolamento è soggetta al parere di vari Ministeri, era possibile che la modifica richiesta non venisse accettata.

Articolo 4 – Requisiti del Gestore

Come già detto, non sono richiesti requisiti particolari in capo al gestore, ma solo che egli si procuri *«un nulla osta rilasciato dal Questore della Provincia di residenza della persona fisica o del soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, previa valutazione anche della inesistenza di controindicazioni agli effetti dell'ordine e della sicurezza pubblica nonché della sicurezza dello Stato»* (cosa già prevista dal Regolamento previgente e che si qualifichi mediante *«il superamento di un corso di formazione concluso con test di verifica, erogato da ENAC»* da ripetersi *«almeno ogni tre anni»*).

Come si è detto, ENAC ha detto che si tratterà di un corso gratuito erogato via internet come si fa per quello relativo al rilascio dell'attestato per pilotare i droni (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/droni/come-si-diventa-pilota-uas-drone-open-a1a3>).

Il comma 5 dispone che *«la perdita dei requisiti del gestore comporta la sospensione dell'attività sull'infrastruttura, fino al ripristino delle condizioni di cui al comma 1»*.

Articolo 5 – Istituzione

L'articolo 5 disciplina le modalità di istituzione dell'aviosuperficie.

«1. Il gestore trasmette all'ENAC prima della data di inizio della gestione dell'aviosuperficie la documentazione attestante:

- a) il possesso dei requisiti soggettivi in capo al gestore ai sensi dell'Articolo 4;*
- b) il consenso del proprietario all'utilizzo dell'area;*
- c) le valutazioni sull'impatto acustico dell'aviosuperficie;*
- d) le informazioni da pubblicare ai sensi dell'Articolo 3, comma 3.*

2. I dati tecnici caratteristici dell'aviosuperficie sono asseverati, tramite apposita dichiarazione, da un tecnico professionista abilitato iscritto ai seguenti albi professionali:

- a) Ordine degli Ingegneri;*
- b) Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori (settore "architettura");*
- c) Collegio dei Geometri e Geometri Laureati.*

(...)

4. La dichiarazione asseverata dal tecnico professionista è inoltre trasmessa all'ENAC quando le caratteristiche fisiche, le dotazioni impiantistiche e la configurazione dell'ambiente circostante l'aviosuperficie sono modificate.

5. L'attività volativa sull'aviosuperficie inizia dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC che avviene entro 30 giorni dalla trasmissione di tutta la documentazione di cui al comma 1, previa verifica dell'Ente.

6. Le modifiche degli elementi indicati nell'Articolo 3, comma 3 sono comunicate dal gestore all'ENAC.

7. Le informazioni ed i dati relativi alle aviosuperfici sono rese pubbliche anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente.

(...)»

Le «*valutazioni sull'impatto acustico dell'aviosuperficie*» non sono un capriccio di ENAC, ma sono imposte dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447. In particolare, fa espresso riferimento alle «*aviosuperfici*» l'art. 8 della legge.

Si fanno misurando con un fonometro le emissioni prodotte dall'attività e comparandole con i limiti di legge, di cui al D.C.P.M. 14 novembre 1997.

Come già detto, i dati tecnici caratteristici dell'aviosuperficie non devono essere rilevati necessariamente da un professionista iscritto a un Albo.

E' necessario soltanto che il professionista «*asseveri*» come conforme al vero la descrizione fatta dal Gestore.

Articolo 6 – Raccolta dati dei movimenti su aviosuperfici

L'articolo 6 prescrive la raccolta dei dati relativi ai movimenti.

E' una disposizione che c'era già prima.

Adesso viene semplificato il modo, che prima prevedeva un registro cartaceo e ora prevede genericamente una «raccolta dei dati in formato digitale», sicché si può usare anche un qualunque software gratuito, tipo Access. Con un *form* in internet o con un registro cartaceo da cui ricopiare poi i dati su una memoria elettronica.

Articolo 7 – Attività su aviosuperfici

L'articolo 7 disciplina l'attività operativa sulle aviosuperfici.

Prevede che su di esse si possano svolgere «operazioni aeree commerciali e non commerciali».

Prescrive che «l'attività di volo sulle aviosuperfici è effettuata a contatto visivo con il terreno, nel rispetto delle regole del volo a vista e, limitatamente agli aeromobili, nelle ore diurne ad eccezione degli elicotteri che operano in elisuperfici dotate di segnalazione luminosa e sistema di guida planata di cui all'Articolo 14, comma 3 lett. d)».

Avevamo chiesto la rimozione di questo limite, che non ci sembra giustificato, perché la possibilità di volare in VFR notturno o in IFR è già disciplinata da altri regolamenti, sicché non comprendiamo perché escludere che una aviosuperficie possa avere una situazione fisica e delle dotazioni tali da rendere pienamente legittimi il VFR notturno e/o l'IFR.

Anche con riferimento a questa osservazione i tecnici di ENAC avevano manifestato disponibilità, ma poi il testo approvato è questo.

Questo articolo del Regolamento lascia chiarissimo che responsabile delle operazioni sulle aviosuperfici è **IL PILOTA**.

Il comma 6 dispone molto chiaramente che «l'operatore aereo o il pilota valuta l'ambiente circostante l'infrastruttura al fine di determinare se la configurazione dello stesso, in termini di ostacoli, consente di effettuare le manovre di decollo e di atterraggio, in condizioni di sicurezza, in relazione alle capacità prestazionali del proprio aeromobile».

E' proprio quello che serviva per evitare futuri incubi giudiziari come quello di Castiadas.

Il comma 3 dispone che *«è responsabilità dell'operatore aereo o del pilota la scelta del sito operativo, diverso da un aeroporto, per le operazioni di atterraggio, decollo e/o la movimentazione di carichi esterni, nel rispetto dei regolamenti relativi alle operazioni aeree (Regolamento (UE) n.965/2012: articoli CAT.OP.MPA.105, NCC.OP.100, NCO.OP.100, SPO.OP.100) e delle licenze del personale di volo, in conformità alle eventuali limitazioni e prescrizioni dettate dalle competenti Autorità».*

Cogliamo l'occasione per dire che non condividiamo la tesi che circola nel nostro ambiente secondo la quale il Paragrafo NCO.OP.100 dello *Annex VII the draft Commission Regulation on 'Air Operations – OPS'* di EASA, che si intitola *«Use of aerodromes and operating sites»* e dispone che *«The pilot-in-command shall only use aerodromes and operating sites that are adequate for the type of aircraft and operation concerned»* dovrebbe essere interpretato nel senso che il pilota in comando può decidere liberamente che un certo *sito operativo* è adeguato per il suo volo.

Quella norma, come anche il 3° comma dell'art. 7 del Regolamento che stiamo commentando impongono al pilota di scegliere gli aeroporti e i siti dove operare fra quelli idonei – secondo leggi e regolamenti (e non secondo la sua personale opinione) e secondo tutte le circostanze – al tipo di aereo con cui vola e al tipo di missione che deve svolgere.

Tanto per fare un esempio, un pilota non potrà ritenere *«adequate»* una aviosuperficie per un volo IFR.

Articolo 13 – Attività dell'ENAC

L'articolo 13 disciplina l'attività di sorveglianza di ENAC.

I commi 8 e 9 dispongono che:

«8. L'ENAC può d'intesa con l'Aeroclub d'Italia, delegare quest'ultimo Ente allo svolgimento di un'attività di sorveglianza che assicuri che l'infrastruttura di volo non subisca modifiche rispetto alla configurazione iniziale che ne garantisce l'operatività in sicurezza, salve le responsabilità del pilota nell'uso dell'aviosuperficie non conforme alle capacità prestazionali del proprio aeromobile.

9. L'ENAC può concludere il medesimo accordo di cui al comma precedente con altri soggetti qualificati».

Si tratta di disposizioni giuridicamente molto bizzarre e, comunque, palesemente illegittime.

Se, infatti, il potere di sorveglianza di ENAC si fonda, come essa stessa sostiene nelle premesse del Regolamento, sull'art. 701 del Codice della Navigazione che attribuirebbe specificamente a ENAC la responsabilità della sicurezza delle aviosuperfici, non può certamente ENAC decidere da sé di incaricare altri di questo potere pubblico, potendo una cosa del genere essere fatta solo con una disposizione di *rango* pari al Codice della Navigazione: una legge, in sostanza.

Per spiegare la cosa con un esempio comprensibile anche ai non giuristi, si consideri che l'art. 1 della legge 23 aprile 1959, n. 189, definisce i compiti della Guardia di Finanza, e le attribuisce, fra gli altri, quello di «*eseguire la vigilanza in mare per fini di polizia finanziaria e concorrere ai servizi di polizia marittima, di assistenza e di segnalazione*». E si immagini che, assurdamente, la Guardia di Finanza adotti un Regolamento con il quale afferma di potere delegare questa attività ai Corpi di Polizia Municipale delle città costiere.

Oppure si immagini che un giorno, recatici in un Commissariato di Polizia per presentare una denuncia, ci venga detto che il Ministro dell'Interno ha fatto un Regolamento in forza del quale le denunce vengono ricevute dagli uffici postali ma, si badi, ... d'intesa con Poste Italiane e «*con altri soggetti qualificati*».

Articolo 20 – Aviosuperfici terrestri: caratteristiche tecniche

L'articolo 20 del Regolamento si presta a numerosi dubbi e criticità, che, però, a nostro parere, possono essere agevolmente risolti.

Dispone che:

«1. Le caratteristiche fisiche sono determinate in ragione della lunghezza della pista disponibile.

2. Le caratteristiche fisiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:

- a) larghezza della pista;*
- b) andamento piano-altimetrico e resistenza del fondo della pista e delle aree di manovra;*
- c) dimensione e caratteristiche prestazionali della superficie di sicurezza (safety area).*

3. Le dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:

- a) dotazione di manica a vento;*
- b) segnaletica orizzontale.*

4. Le condizioni dell'ambiente circostante sono determinate individuando la presenza di ostacoli da riportare nella mappa di cui all'Articolo 3, comma 3, lett. g).

5. *Le specifiche delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche da applicare all'infrastruttura sono riportati nelle CS ADR-DSN di cui alla EASA ED Decision 2014/013/R e successive modifiche (allegato 2).*

6. *Il gestore, individuate le specifiche applicabili all'aviosuperficie in ragione della lunghezza della pista, verifica la rispondenza delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche della propria infrastruttura ai requisiti sopracitati, riscontrando la presenza di eventuali non conformità e dandone informazione.*

7. *Ai fini dell'individuazione degli ostacoli di cui al comma 4, si tengono in considerazione le superfici limitazioni ostacoli previste per le piste non strumentali (Non-Instrument Runway). In allegato 2 sono richiamate le CS applicabili».*

Il rischio di criticità deriva dal modo in cui è scritta la norma e dal riferimento alle complessissime «CS ADR-DSN di cui alla EASA ED Decision 2014/013/R e successive modifiche (allegato 2)».

Ma una analisi dello schema della norma dovrebbe far passare le paure o almeno le più rilevanti di esse.

Nonostante il 5° comma sia scritto molto male e faccia temere che le aviosuperfici debbano avere determinate caratteristiche fisiche conformi alle CS di cui si è testé detto, il 6° comma dice chiaramente che le caratteristiche descritte nelle CS non sono quelle che le aviosuperfici devono avere, ma sono indicate solo per individuare le caratteristiche non conformi di cui il gestore dovrà informare l'utenza.

In sostanza, come già detto più volte, le aviosuperfici possono essere in qualunque modo, ma il gestore deve informare l'utenza su come concretamente sono.

E l'onere di informazione del gestore avrà come oggetto le caratteristiche indicate nell'art. 3 del regolamento e (comma 3 dell'art. 3) le «*eventuali non conformità rispetto ai criteri definiti negli articoli Articolo 14 e Articolo 20*» (il testo è proprio quello appena riportato, con gli evidenti refusi).

Dunque, le «*eventuali non conformità rispetto ai criteri definiti negli articoli Articolo 14 e Articolo 20*» non saranno di impedimento all'operatività dell'aviosuperficie, ma dovranno essere portate a conoscenza degli utenti.

Per individuare cosa il gestore deve comunicare agli utenti, ENAC avrebbe potuto redigere un apposito elenco.

Questo sarebbe stato molto comodo per i gestori, ma avrebbe comportato scelte a cui l'Ente regolatore ha ritenuto di sottrarsi, facendo riferimento alle CS e prescrivendo che i gestori comunichino tutto quello che è *non conforme* rispetto ad esse.

Si pone, quindi, per i gestori il problema di individuare queste eventuali *non conformità*.

E per aiutarli in questa fatica improba svolgeremo qui di seguito alcune considerazioni tecniche.

Ma prima riteniamo utile segnalare che, a nostro sommo avviso, i gestori potranno agevolmente sottrarsi all'improba fatica di individuare le *non conformità* descrivendo la loro aviosuperficie in dettaglio e non trascurando nulla che possa anche solo astrattamente essere rilevante.

In sostanza, per fare un esempio di agevole comprensione, il gestore di un'aviosuperficie che ha un albero di alto fusto sul vicino prolungamento della pista, invece di faticare per capire se questo albero crea o no una *non conformità* rispetto alle CS e, quindi, va *comunicato*, può direttamente inserire l'albero nelle foto e nel disegno dall'aviosuperficie, in modo che, ove esso integrasse una non conformità, il relativo onere di comunicazione sia assolto.

Nella foto che riportiamo qui sotto, tratta dal Briefing Package di Castiadas, è improbabile che il traliccio della linea elettrica indicato con il n. 1 integri una *non conformità* rispetto alle CS, data la sua notevolissima distanza dalla pista. ma è comunque fotografato e descritto nella legenda.

DIREZIONE SUD 19 / SOUTH VIEW 19



Ciò detto, lo standard di riferimento indicato dall'art. 20 del Regolamento per definire gli oneri di comunicazione sono le CS ADR-DSN (Certification Specifications Aerodrome Design) contenute nella *EASA ED Decision 2014/013/R*) che consta nella edizione corrente di 328 pagine.

Purtroppo, però, non tutte le venticinque CS prese a riferimento da ENAC indicano un dato numerico, come si vedrà.

Esaminando nel dettaglio l'Allegato 2 al Regolamento:

1. *“Dimensioni della pista”*

CS di riferimento: B.045 “larghezza della pista”

La *Specification* B.045 assegna un codice numerico (da 1 a 4) alla “*dimensione appropriata*” della larghezza di pista in relazione alla distanza tra le ruote del carrello principale dei velivoli che la impegneranno; fino a 6 metri di larghezza del carrello (**codice 1**) la larghezza della pista dovrà essere almeno di 18 metri, da margine a margine.

E' da ritenere che la quasi generalità delle aviosuperfici soddisfi già questo criterio.

2. *“Andamento plano-altimetrico e resistenza del fondo della pista e delle aree di manovra”*

CS di riferimento: B.060 “pendenza longitudinale della pista”

Per piste con **codice 1**, la pendenza (determinata dividendo la differenza in metri tra la massima e la minima elevazione tra le due testate per la lunghezza) non dovrà eccedere i 2%

CS di riferimento: B.065 “variazione di pendenza lungo la lunghezza della pista”

Quando non è possibile evitare che la pendenza sia uniforme, la variazione di pendenza tra una porzione e l'altra non può eccedere il 2%, indicando anche un raggio di raccordo tra i cambi di pendenza.

CS di riferimento: B.070 “visibilità a distanza delle variazioni di pendenza”

La CS determina i criteri di visibilità longitudinale lungo la pista nel caso di variazioni di pendenza.

La CS afferma che almeno metà della pista deve essere visibile da altezze di 1,5, 2 o 3 metri, a seconda della lunghezza della pista (determinata dalla CS A.005 non considerata però nell'allegato 2) che, nel caso di lunghezza fino a 800 metri (**codice A**) la visibilità di almeno metà della pista deve essere assicurata da un'altezza di metri 1,5.

CS di riferimento: B.075 “distanza tra la variazioni di pendenza lungo la pista”

La CS indica i criteri per le ammissibili distanze minime tra una variazione di pendenza e l'altra, lungo l'asse della pista.

Si tratta a nostro avviso di criterio difficilmente riscontrabile nella quasi generalità delle aviosuperfici.

CS di riferimento: B.080 “pendenza trasversale della pista”

La CS indica in non meno dell'1% e non più del 2% la pendenza trasversale della pista, al fine di favorire il drenaggio dell'acqua, per piste di lunghezza fino a 1200 metri (Codici A e B tabella CS A.005)

CS di riferimento: B.085 “resistenza della pista”

La CS parla genericamente di “sufficiente resistenza per le normali operazioni”, rinviando per la determinazione del metodo di misurazione al Reg. UE 139/2014

3. Dimensione e caratteristiche prestazionali della superficie di sicurezza (safety area)

CS di riferimento: B.150 “Runway strip to be provided”

La norma prevede genericamente la necessità di strip di sicurezza lateralmente alla pista, prima della soglia pista e oltre la pista

CS di riferimento: B.155 “lunghezza della strip di pista”

La norma indica in 30 metri la lunghezza delle strip prima della soglia pista e dopo la fine della pista per aeroporti con **codice 1 e non strumentali**

CS di riferimento: B.160 “larghezza delle strip di pista”

La CS indica in 30 metri dalla *center line* e per tutta la lunghezza della pista, la strip laterale per aeroporti non strumentali con **codice 1**

CS di riferimento: B.160 “oggetti sulle strip di pista”

La CS indica la necessità di rimuovere dalle strip di sicurezza oggetti o avvallamenti che possono compromettere la sicurezza delle operazioni ed essere di ostacolo.

Dovrà quindi essere indicato se esistono nel caso concreto e se non possono essere rimossi.

CS di riferimento: B.175 “livellamento delle strip di pista”

Per quanto applicabile alle aviosuperfici, la CS indica la necessità che le strip laterali siano allo stesso livello della pista, per almeno 30 metri dal centro di essa.

4. Superfici limitazioni ostacoli

Lo scopo delle CS di questo capitolo è quello di mantenere uno spazio libero da ostacoli intorno l'aeroporto per garantire la sicurezza delle operazioni

E' questa la parte più complessa delle CS indicate nell'Allegato 2, la cui non conformità alle attuali aviosuperfici è altamente probabile.

CS di riferimento: H.415 “superficie conica”
H.420 “superficie orizzontale interna
H.425 “superficie di avvicinamento”
H.430 “superficie di transizione”
H.435 “superficie per la salita dopo il decollo”

La CS H.405, prevedendo appunto la possibilità che le condizioni pratiche non soddisfano la norma, descrive una serie di limitazioni del rischio attuabili (segnalazione/illuminazione degli ostacoli; variazioni della distanza disponibile di pista ecc.).

Per meglio comprendere la classificazione delle superfici sopra indicate, si faccia riferimento alle **Figure GM-H-1 e H-2** che inseriamo qui di seguito.

In pratica, ognuna di queste superfici, dovrebbe essere individuata in pianta e in elevazione, e indicati gli eventuali ostacoli presenti

5. Criteri per la determinazione degli ostacoli

CS di riferimento: J.470 “piste non strumentali”

La CS indica i criteri con i quali determinare le limitazioni per ostacoli per le piste con avvicinamento non di precisione e quali “superfici” prendere in considerazione.

I riferimenti numerici sono contenuti nella **Tavola J-1**. La classificazione da considerare è sempre quella della **classe 1** delle piste “non-instrument”.

CS di riferimento: J.485 “pista destinata per il decollo”

La **Tavola J-2** indica le misure delle pendenze e delle distanze delle superfici considerate, in questo caso.

Figura GM-H-1:

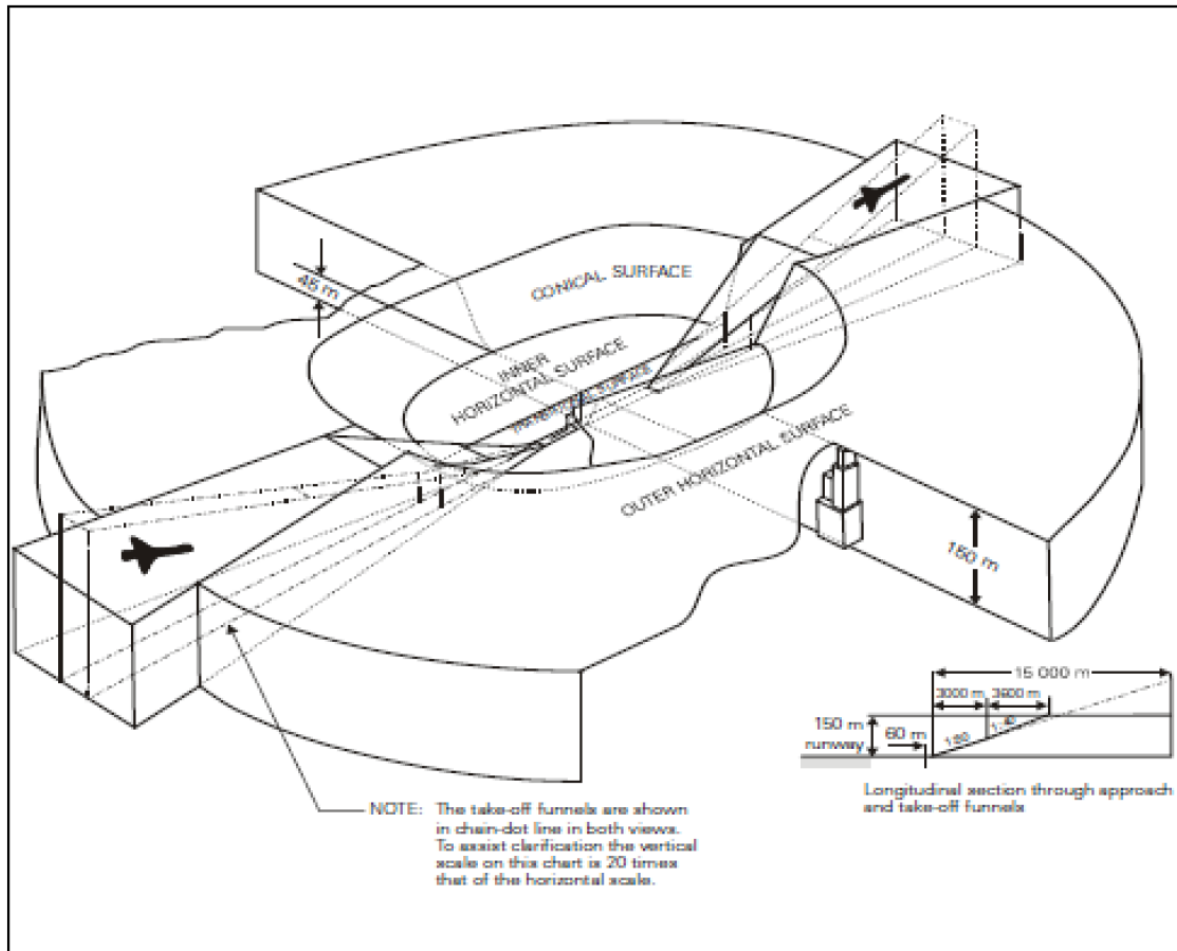


Figure GM-H-1. Disposition of Outer Horizontal Surface

Figura H-2:

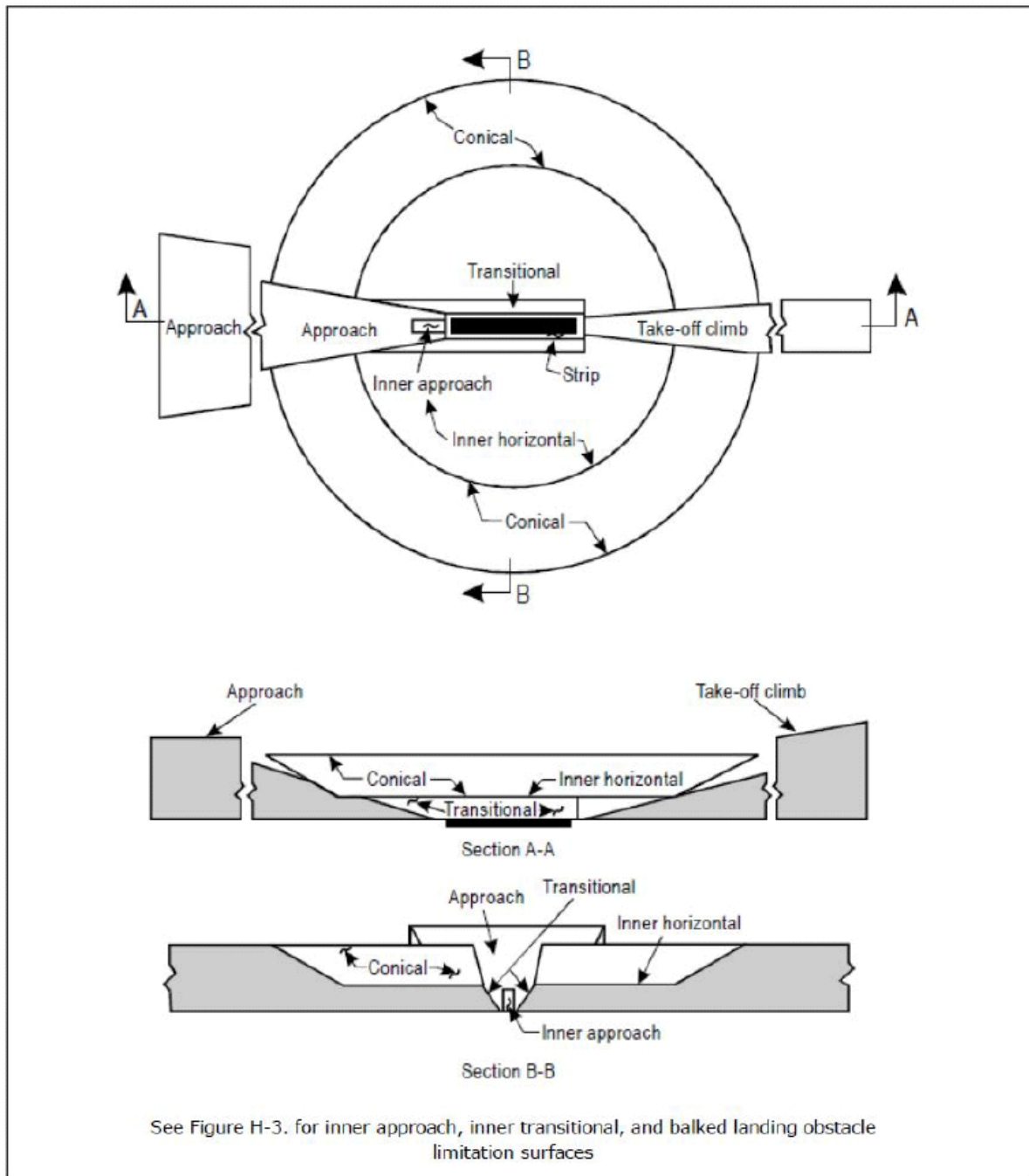


Figure H-2. Obstacle limitation surfaces

| APPROACH RUNWAYS | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|---------|---------|---------|---|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|
| RUNWAY CLASSIFICATION | | | | | | | | | | |
| Surface and dimensions ^a | Non-instrument Code number | | | | Non-precision approach Code number | | | Precision approach category | | |
| | | | | | | | | I Code number | II or III Code number | |
| Divergence (each side) | 10 % | 10 % | 10 % | 10 % | 15 % | 15 % | 15 % | 15 % | 15 % | 15 % |
| First section | | | | | | | | | | |
| Length | 1 600 m | 2 500 m | 3 000 m | 3 000 m | 2 500 m | 3 000 m | 3 000 m | 3 000 m | 3 000 m | 3 000 m |
| Slope | 5 % | 4 % | 3.33 % | 2.5 % | 3.33 % | 2 % | 2 % | 2.5 % | 2 % | 2 % |
| Second section | | | | | | | | | | |
| Length | - | - | - | - | - | 3 600 m ^b | 3 600 m ^b | 12 000 m | 3 600 m ^b | 3 600 m ^b |
| Slope | - | - | - | - | - | 2.5 % | 2.5 % | 3 % | 2.5 % | 2.5 % |
| Horizontal section | | | | | | | | | | |
| Length | - | - | - | - | - | 8 400 m ^b | 8 400 m ^b | - | 8 400 m ^b | 8 400 m ^b |
| Total length | - | - | - | - | - | 15 000 m | 15 000 m | 15 000 m | 15 000 m | 15 000 m |
| TRANSITIONAL | | | | | | | | | | |
| Slope | 20 % | 20 % | 14.3 % | 14.3 % | 20 % | 14.3 % | 14.3 % | 14.3 % | 14.3 % | 14.3 % |
| INNER TRANSITIONAL | | | | | | | | | | |
| Slope | - | - | - | - | - | - | - | 40 % | 33.3 % | 33.3 % |
| BALKED LANDING SURFACE | | | | | | | | | | |
| Length of inner edge | - | - | - | - | - | - | - | 90 m | 120 m ^c | 120 m ^c |
| Distance from threshold | - | - | - | - | - | - | - | c | 1 800 m ^d | 1 800 m ^d |
| Divergence (each side) | - | - | - | - | - | - | - | 10 % | 10 % | 10 % |
| Slope | - | - | - | - | - | - | - | 4 % | 3.33 % | 3.33 % |
| a. | All dimensions are measured horizontally unless specified otherwise. | | | | e. Where the code letter is F (Code element 2 of Table A-1), the width is increased to 140 m. | | | | | |
| b. | Variable length (CS ADR-DSN.J.475(c) or CS ADR-DSN.J.480(d)). | | | | | | | | | |
| c. | Distance to the end of strip. | | | | | | | | | |
| d. | Or end of runway whichever is less. | | | | | | | | | |

Table J-1. Dimensions and slopes of obstacle limitation surfaces — Approach runways

Tavola J-2:

| RUNWAYS MEANT FOR TAKE-OFF | | | |
|---------------------------------------|---|---------|---------------------------------|
| Surface and dimensions ^a | Code number | | |
| | 1 | 2 | 3 or 4 |
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| TAKE-OFF CLIMB | | | |
| Length of inner edge | 60° m | 80° m | 180 m |
| Distance from runway end ^b | 30 m | 60 m | 60 m |
| Divergence (each side) | 10 % | 10 % | 12.5 % |
| Final width | 380 m | 580 m | 1 200 m 1 800 m ^c |
| Length | 1 600 m | 2 500 m | 15 000 m |
| Slope | 5 % | 4 % | 2 % ^d |
| a | All dimensions are measured horizontally unless specified otherwise. | | |
| b | The take-off climb surface starts at the end of the clearway if the clearway length exceeds the specified distance. | | |
| c | 1 800 m when the intended track includes changes of heading greater than 15° for operations conducted in IMC, VMC by night. | | |
| d | See GM1 ADR-DSN.J.485(a) and (e) . | | |
| e | Where clearway is provided the length of the inner edge should be 150 m. | | |

Table J-2. Dimensions and slopes of obstacle limitation surfaces — Runways meant for take-off

6. Dotazione di manica a vento

CS di riferimento: K.490 “indicatore della direzione del vento”

La CS descrive dimensione e localizzazione della manica a vento

7. Indicatore di direzione

CS di riferimento: K.494 “indicatore di direzione di atterraggio”

La CS indica dimensioni e localizzazione della “T” di atterraggio.

Riteniamo che l’indicatore è di nessuna utilità sulle aviosuperfici (e ormai dismesso anche negli aeroporti) visto che dovrebbe, tra l’altro, essere azionato ad ogni cambio di “*pista in uso*”.

Il consiglio è quindi quello di scrivere che non è presente e non si ritiene necessario lo sia, essendo la “*pista in uso*” SEMPRE coincidente con quella determinata dalla direzione del vento.

Ovviamente, nel caso in cui la particolare conformazione dei luoghi imponga un'unica direzione di atterraggio (come, per esempio, avviene nell'aeroporto di Asiago), si avrà cura di dirlo chiaramente nella comunicazione relativa all'uso della pista.

8. Segnaletica orizzontale piste pavimentate

CS di riferimento: L.525 “marcature di designazione della pista”
L.530 “marcatatura del centro della pista”
L.535 “marcatatura di soglia pista”

Le CS descrivono misure e posizionamento dei “markers” per le piste pavimentate

9. Segnaletica orizzontale piste non pavimentate

CS di riferimento: P.810 “marcature dei bordi di piste non pavimentate”

La CS prescrive l'applicazione di marcature di bordo-pista (“cinesini” o lastre orizzontali) quando la pista è facilmente confondibile con il terreno circostante. I markers conici non devono eccedere l'altezza di 0.5 metri



REGOLAMENTO

LIBERALIZZAZIONE DELL'USO DELLE AREE DI

ATTERRAGGIO

(AVIO-IDRO-ELISUPERFICI)

Edizione n° 1 del 05/05/2023

INDICE

| | |
|--|----|
| PARTE PRIMA - NORME GENERALI | 5 |
| Articolo 1 Aviosuperficie: definizioni..... | 5 |
| Articolo 2 Applicabilità..... | 5 |
| Articolo 3 Gestione ed uso delle aviosuperfici..... | 5 |
| Articolo 4 Requisiti del Gestore..... | 7 |
| Articolo 5 Istituzione | 7 |
| Articolo 6 Raccolta dati dei movimenti su aviosuperfici | 8 |
| Articolo 7 Attività su aviosuperfici..... | 9 |
| Articolo 8 Elisuperfici occasionali..... | 9 |
| Articolo 9 Idrosuperfici occasionali..... | 10 |
| Articolo 10 Aviosuperfici occasionali..... | 11 |
| Articolo 11 Comunicazioni | 11 |
| Articolo 12 Limitazioni..... | 12 |
| Articolo 13 Attività dell'ENAC..... | 13 |
| PARTE SECONDA - ATTIVITA' SU AVIOSUPERFICI CON ELICOTTERI..... | 14 |
| Articolo 14 Elisuperfici: caratteristiche tecniche | 14 |
| Articolo 15 Elisuperfici in elevazione: requisiti applicabili | 14 |
| Articolo 16 Protezione antincendio | 15 |
| Articolo 17 Norme per l'uso | 15 |
| Articolo 18 Attività di trasporto aereo commerciale con elicotteri | 16 |
| Articolo 19 Attività di addestramento al volo con elicotteri..... | 16 |
| PARTE TERZA - ATTIVITÀ SU AVIOSUPERFICI (escluse elisuperfici) CON AEROMOBILI ad esclusione degli elicotteri..... | 17 |
| Articolo 20 Aviosuperfici terrestri: caratteristiche tecniche | 17 |
| Articolo 21 Trasporto aereo commerciale con aeromobili | 17 |
| Articolo 22 Attività di addestramento al volo con aeromobili | 18 |
| PARTE QUARTA - DISPOSIZIONI FINALI..... | 19 |
| Articolo 23 Sanzioni..... | 19 |
| Articolo 24 Entrata in vigore..... | 19 |
| Articolo 25 Norme transitorie | 19 |
| Allegato 1 | 20 |
| Allegato 2..... | 21 |

PREMESSE

1. L'articolo 690 del Codice della Navigazione dispone che, al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616 ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa, per le singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.
2. L'articolo 701 del Codice della Navigazione riconosce ad ENAC la competenza in materia di sicurezza sulle aviosuperfici. Con il presente regolamento, ENAC individua le modalità attraverso le quali esercita la sorveglianza volta a garantire la sicurezza dei beni (pista, struttura, regolarità della documentazione e segnalazione dei dati).
3. I Regolamenti emanati da ENAC, unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'Aviazione Civile, come riconosciuto dalla Corte di Cassazione (Cass. 19 agosto 2021, n.23148), in virtù dell'autonomia propria della materia del diritto della navigazione ed in forza della specialità che la governa, sono fonti di diritto di rango secondario che disciplinano la materia aeronautica.
4. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha emesso diverse raccomandazioni sollecitando la rimozione delle criticità relative alle aviosuperfici individuate nel corso della sua attività investigativa.

PARTE PRIMA - NORME GENERALI

Articolo 1 Aviosuperficie: definizioni

- 1 Per «elisuperficie» si intende un'aviosuperficie, che non sia un eliporto, destinata all'uso esclusivo degli elicotteri.
- 2 Per «idrosuperficie» si intende un'aviosuperficie destinata all'uso esclusivo di idrovolanti o elicotteri muniti di galleggianti.
- 3 Per «aviosuperficie in pendenza (AP)» si intende una aviosuperficie la cui pendenza, ottenuta dividendo la differenza tra l'elevazione massima e quella minima lungo l'asse dell'aviosuperficie per la lunghezza di questa, superi il due per cento.
- 4 Per «aviosuperficie non in pendenza (ANP)» si intende una aviosuperficie la cui pendenza, ottenuta dividendo la differenza tra l'elevazione massima e quella minima lungo l'asse dell'aviosuperficie per la lunghezza di questa, non ecceda il due per cento.
- 5 Per «elisuperficie in elevazione» si intende una elisuperficie posta su una struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno.

Articolo 2 Applicabilità

- 1 Le disposizioni del presente Regolamento si applicano alle aviosuperfici come definite dall'Articolo 1.
- 2 Le disposizioni del presente Regolamento non si applicano:
 - a) al personale, ai mezzi ed alle infrastrutture militari, delle Forze di Polizia, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e del Dipartimento della Protezione Civile;
 - b) alle aree di decollo e atterraggio dove si svolge servizio medico di emergenza con elicottero (HEMS), disciplinate dal Regolamento ENAC «Infrastrutture a servizio dell'attività HEMS»;
 - c) alle elisuperfici ubicate su piattaforma o natante.
- 3 Le disposizioni del presente Regolamento disciplinano:
 - a) la gestione e l'uso delle aviosuperfici;
 - b) la sorveglianza dell'ENAC sulle aviosuperfici;
 - c) le caratteristiche fisiche e le dotazioni impiantistiche delle aviosuperfici.

Articolo 3 Gestione ed uso delle aviosuperfici

- 1 L'aviosuperficie è gestita da persona fisica o da soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, ad eccezione di quelle occasionali definite negli articoli Articolo 8, Articolo 9 e Articolo 10.

- 2 La gestione dell'aviosuperficie è subordinata al consenso, espresso in forma scritta, del proprietario dell'area su cui l'aviosuperficie è ubicata; se l'area è appartenente allo Stato o a Enti pubblici, la gestione è subordinata al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente Autorità amministrativa.
- 3 Il gestore fornisce agli utenti tutte le informazioni necessarie per la conduzione in sicurezza dell'attività, in particolare relative a:
- a) caratteristiche fisiche (dimensioni, pavimentazione, impianti, equipaggiamenti, distanze dichiarate) attraverso adeguati elaborati grafici evidenziando eventuali non conformità rispetto ai criteri definiti negli articoli Articolo 14 e Articolo 20;
 - b) punto identificativo dell'aviosuperficie espresso in coordinate geografiche espresse nel sistema WGS84;
 - c) localizzazione (altitudine s.l.m., località, indirizzo, orientamento pista e/o direzioni preferenziali di decollo/atterraggio in caso di elisuperfici);
 - d) circuiti di traffico;
 - e) utenza telefonica e contatti per le comunicazioni (indirizzo e-mail, PEC);
 - f) fotografie descrittive, di cui almeno due scattate in prossimità del centro pista, orientate nelle due direzioni (preferenziali) di decollo e atterraggio e/o video illustrativi delle operazioni di decollo e atterraggio;
 - g) mappatura degli ostacoli nell'ambiente circostante come definito nelle parti seconda e terza, aggiornata almeno ogni tre anni;
 - h) modalità con cui è assicurato il dispositivo di primo soccorso e di protezione antincendio, ove questi sono previsti ai sensi del presente Regolamento.
- 4 Il gestore è responsabile della costante rispondenza dell'aviosuperficie alle informazioni messe a disposizione e rese con le modalità di cui all'Articolo 5, oltre al mantenimento in efficienza delle infrastrutture e delle dotazioni impiantistiche installate.
- 5 Ogni variazione rispetto alle informazioni di cui al comma 3 deve essere comunicata e messa a disposizione dal gestore mediante le modalità di cui all'Articolo 5.
- 6 Il pilota, prima dell'uso dell'aviosuperficie, è tenuto ad acquisire dal gestore le informazioni necessarie per la conduzione delle operazioni in sicurezza.
- 7 Il gestore dovrà segnalare all'ENAC, con le modalità da esso prescritte, gli eventi aeronautici come previsto nel "Regolamento (UE) n.376/2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile" e nel "Regolamento (UE) n.2015/1018 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'Aviazione Civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del Regolamento (UE) n.376/2014". Fanno eccezione gli eventi occorsi ad apparecchi per volo da diporto o sportivo a cui tale obbligo non si applica.
- 8 Il Gestore, laddove indicato nel presente Regolamento, assicura un sistema di protezione o procedure atte a mantenere libera l'aviosuperficie da persone, animali e cose durante le operazioni di volo.

- 9 L'uso di un'aviosuperficie è subordinato al consenso del gestore ed è limitato ai voli intracomunitari.

Articolo 4 Requisiti del Gestore

- 1 La persona fisica, o il soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, che gestisce l'aviosuperficie è in possesso:
- a) di un nulla osta rilasciato dal Questore della Provincia di residenza della persona fisica o del soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, previa valutazione anche della inesistenza di controindicazioni agli effetti dell'ordine e della sicurezza pubblica nonché della sicurezza dello Stato;
 - b) di un'attestazione di qualificazione rilasciata da ENAC secondo le modalità di cui al seguente comma.
- 2 Per l'ottenimento dell'attestazione di qualificazione, la persona fisica, o il soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, dimostra di avere conoscenze e competenze in materia di:
- a) caratteristiche fisiche e dotazione impiantistiche applicabili alle aviosuperfici descritte nelle parti seconda e terza;
 - b) monitoraggio e mantenimento delle condizioni di efficienza delle infrastrutture.
- 3 Le predette conoscenze si intendono acquisite tramite il superamento di un corso di formazione concluso con test di verifica, erogato da ENAC.
- 4 La qualifica di Gestore si intende mantenuta tramite la frequenza del corso di cui al precedente comma, ripetuto almeno ogni tre anni. In assenza del mantenimento la qualifica cessa di avere efficacia.
- 5 La perdita dei requisiti del gestore comporta la sospensione dell'attività sull'infrastruttura, fino al ripristino delle condizioni di cui al comma 1.

Articolo 5 Istituzione

- 1 Il gestore trasmette all'ENAC prima della data di inizio della gestione dell'aviosuperficie la documentazione attestante:
- a) il possesso dei requisiti soggettivi in capo al gestore ai sensi dell'Articolo 4;
 - b) il consenso del proprietario all'utilizzo dell'area;
 - c) le valutazioni sull'impatto acustico dell'aviosuperficie;
 - d) le informazioni da pubblicare ai sensi dell'Articolo 3, comma 3.
- 2 I dati tecnici caratteristici dell'aviosuperficie sono asseverati, tramite apposita dichiarazione, da un tecnico professionista abilitato iscritto ai seguenti albi professionali:
- a) Ordine degli Ingegneri;

- b) Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori (settore "architettura");
 - c) Collegio dei Geometri e Geometri Laureati.
- 3 Per la gestione di un'elisuperficie in elevazione, il gestore dichiara:
- a) il possesso delle autorizzazioni previste dalla vigente normativa urbanistica in materia di edificabilità;
 - b) la conformità dell'elisuperficie alle specifiche disposizioni emanate dal Ministero dell'Interno in materia di protezione antincendio.
- 4 La dichiarazione asseverata dal tecnico professionista è inoltre trasmessa all'ENAC quando le caratteristiche fisiche, le dotazioni impiantistiche e la configurazione dell'ambiente circostante l'aviosuperficie sono modificate.
- 5 L'attività volativa sull'aviosuperficie inizia dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC che avviene entro 30 giorni dalla trasmissione di tutta la documentazione di cui al comma 1, previa verifica dell'Ente.
- 6 Le modifiche degli elementi indicati nell'Articolo 3, comma 3 sono comunicate dal gestore all'ENAC.
- 7 Le informazioni ed i dati relativi alle aviosuperfici sono rese pubbliche anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente.
- 8 L'ENAC notifica l'avvenuta istituzione dell'aviosuperficie al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Dipartimento per la Mobilità Sostenibile, al Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza ed alla Questura competente, al Ministero della Difesa – allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, al Ministero dell'Economia e delle Finanze – Comando Generale Guardia di finanza, all'Agenzia delle Dogane, alla società ENAV nonché alla Regione ed al Comune competenti nel cui territorio sono ubicate le aviosuperfici.

Articolo 6 Raccolta dati dei movimenti su aviosuperfici

- 1 Il pilota richiede al gestore il consenso all'uso dell'aviosuperficie e gli comunica i seguenti dati per ciascun movimento:
- a) nominativo pilota ed eventuale copilota;
 - b) tipo dell'aeromobile;
 - c) marche dell'aeromobile;
 - d) numero di persone a bordo;
 - e) orario di partenza e destinazione;
 - f) orario di arrivo e provenienza;
 - g) tipo del volo.

- 2 Il gestore istituisce un sistema di raccolta dei dati in formato digitale. Tali dati sono conservati dal gestore per almeno cinque anni e, a richiesta, sono resi disponibili alle Autorità di pubblica sicurezza ed all'ENAC.

Articolo 7 Attività su aviosuperfici

- 1 Sulle aviosuperfici sono consentite operazioni aeree commerciali e non commerciali.
- 2 Le aviosuperfici oggetto del presente regolamento corrispondono ai siti operativi utilizzati per atterraggio e decollo, come definiti e regolati dal Regolamento (UE) n. 965/2012 e s.m.i..
- 3 È responsabilità dell'operatore aereo o del pilota la scelta del sito operativo, diverso da un aeroporto, per le operazioni di atterraggio, decollo e/o la movimentazione di carichi esterni, nel rispetto dei regolamenti relativi alle operazioni aeree (Regolamento (UE) n.965/2012: articoli CAT.OP.MPA.105, NCC.OP.100, NCO.OP.100, SPO.OP.100) e delle licenze del personale di volo, in conformità alle eventuali limitazioni e prescrizioni dettate dalle competenti Autorità.
- 4 L'attività di volo sulle aviosuperfici è effettuata a contatto visivo con il terreno, nel rispetto delle regole del volo a vista e, limitatamente agli aeromobili, nelle ore diurne ad eccezione degli elicotteri che operano in elisuperfici dotate di segnalazione luminosa e sistema di guida planata di cui all'Articolo 14, comma 3 lett. d).
- 5 Il pilota è responsabile del rispetto della normativa vigente in materia di uso del territorio e di tutela dell'ambiente.
- 6 L'operatore aereo o il pilota valuta l'ambiente circostante l'infrastruttura al fine di determinare se la configurazione dello stesso, in termini di ostacoli, consente di effettuare le manovre di decollo e di atterraggio, in condizioni di sicurezza, in relazione alle capacità prestazionali del proprio aeromobile.
- 7 Quando l'attività di volo avviene in montagna o comunque in zone ove non è possibile il contatto radio bilaterale con l'ente di controllo del traffico aereo competente, il pilota sintonizza la radio di bordo sulla frequenza di 130.000 MHz ed effettua periodiche chiamate all'aria, allo scopo di evitare conflitti di traffico. Le comunicazioni sono effettuate in accordo al Regolamento ENAC "Regole dell'Aria Italia".
- 8 L'ENAC revoca, sospende o modifica, in applicazione della normativa vigente, le operazioni sulle aviosuperfici, le certificazioni e le licenze rilasciate agli operatori e piloti sulla base dei pertinenti regolamenti quando è accertata la violazione dei requisiti di cui al presente Regolamento.

Articolo 8 Elisuperfici occasionali

- 1 È un'elisuperficie occasionale qualunque area di dimensioni idonee a permettere, a giudizio del pilota, operazioni occasionali di decollo e atterraggio.
- 2 Al fine di determinare l'adeguatezza della elisuperficie occasionale, il pilota effettua una ricognizione in volo per verificare che:
 - a) la dimensione minima dell'area di decollo e atterraggio è almeno una volta e

mezzo la distanza compresa fra i punti estremi dell'elicottero con i rotori in moto;

- b) l'andamento plano-altimetrico e le condizioni del fondo sono idonei alla effettuazione delle operazioni di atterraggio, di decollo e delle manovre in superficie;
- c) esiste un sufficiente spazio circostante libero da ostacoli ai fini dell'effettuazione, in condizioni di sicurezza, delle manovre di decollo e di atterraggio;
- d) gli ostacoli eventualmente presenti lungo le traiettorie di decollo e atterraggio sono tali da essere superati con i margini previsti dalle norme generali, sia in fase di atterraggio che di decollo;
- e) l'area destinata alle operazioni di decollo e atterraggio è libera da persone, animali o oggetti che possono ostacolare le operazioni;
- f) le fasi di decollo e di atterraggio non devono comportare il sorvolo di centri abitati, di agglomerati di case e assembramenti di persone, ad eccezione dei casi di cui al presente articolo, comma 3 lett. b).

3 L'uso di elisuperfici occasionali è consentito nei seguenti casi:

- a) effettuazione di attività di volo occasionale, non superiore a 100 movimenti per anno, in condizioni VFR diurno; l'elisuperficie occasionale è l'area avente raggio di 500 m dal punto individuato dalle coordinate indicate nella prima comunicazione;
- b) interventi di emergenza tra i quali rientrano: il trasporto sanitario d'urgenza e le operazioni di salvataggio, evacuazione, antincendio e soccorso.

4 Il pilota è l'unico responsabile della scelta dell'area e della condotta delle operazioni.

5 L'uso delle elisuperfici occasionali è limitato ai voli con origine e destinazione nel territorio nazionale, senza scali intermedi in territorio di altro Stato.

6 L'uso delle elisuperfici occasionali ubicate su un'area di proprietà privata è subordinato al consenso del proprietario dell'area; se le elisuperfici occasionali sono ubicate su un'area di proprietà dello Stato o di enti pubblici, l'uso è subordinato al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente autorità amministrativa.

Articolo 9 Idrosuperfici occasionali

1 L'uso delle idrosuperfici occasionali è limitato ai voli con origine e destinazione nel territorio nazionale, senza scali intermedi in territorio di altro Stato.

2 Per l'uso delle idrosuperfici occasionali non sono necessarie la figura del gestore di cui all'Articolo 3, né la segnaletica e l'assistenza antincendio.

3 Il pilota effettua preventivamente le valutazioni sull'adeguatezza dell'idrosuperficie sulla base delle condizioni di cui all'Articolo 8, comma 2 lett. c), d), e), f) tenuto conto

che le dimensioni dell'idrosuperficie devono essere idonee all'effettuazione della corsa di atterraggio e di decollo degli aeromobili di cui è previsto l'impiego.

- 4 L'uso delle idrosuperfici occasionali ubicate su un'area di proprietà privata è subordinato al consenso del proprietario dell'area; se le idrosuperfici occasionali sono ubicate su un'area di proprietà dello Stato o di enti pubblici, l'uso è subordinato al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente autorità amministrativa.
- 5 Nel caso di idrosuperfici occasionali che sono ubicate in aree aperte al traffico nautico pubblico non sono necessari nulla osta o concessioni d'uso, fermo restando la responsabilità dell'operatore o del pilota ad operare nel rispetto delle regole della navigazione.

Articolo 10 Aviosuperfici occasionali

- 1 È considerata aviosuperficie occasionale un'area che, a giudizio del pilota, consente operazioni occasionali di decollo e atterraggio di aeromobili, esclusivamente per la pratica del volo in montagna, nel caso di attività diversa dal trasporto aereo commerciale.
- 2 Al fine di determinare l'adeguatezza dell'aviosuperficie occasionale, il pilota effettua una ricognizione in volo volta a verificare che:
 - a) l'andamento plano-altimetrico e le condizioni del fondo sono idonei alla effettuazione delle operazioni di atterraggio, di decollo e delle manovre in superficie;
 - b) esiste un sufficiente spazio circostante libero da ostacoli ai fini dell'effettuazione, in condizioni di sicurezza, delle manovre di decollo e di atterraggio;
 - c) gli ostacoli eventualmente presenti lungo le traiettorie di decollo e atterraggio sono tali da essere superati con i margini previsti dalle norme generali, in fase di atterraggio e di decollo;
 - d) l'area destinata alle operazioni di decollo e atterraggio è libera da persone, animali o oggetti che possono ostacolare le operazioni;
 - e) le fasi di decollo e di atterraggio non devono comportare il sorvolo di centri abitati, di agglomerati di case e assembramenti di persone.
- 3 L'uso delle aviosuperfici occasionali ubicate su un'area di proprietà privata è subordinato al consenso del proprietario dell'area; se le aviosuperfici occasionali sono ubicate su un'area di proprietà dello Stato o di enti pubblici, l'uso è subordinato al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente autorità amministrativa.

Articolo 11 Comunicazioni

- 1 Prima di iniziare un volo di trasferimento su una elisuperficie occasionale, su una idrosuperficie occasionale o su una aviosuperficie occasionale, il pilota trasmette alla

Direzione Aeroportuale dell'ENAC e all'Autorità di pubblica sicurezza, territorialmente competenti, i seguenti dati:

- a) le coordinate geografiche e località nella quale l'elisuperficie, idrosuperficie o aviosuperficie di destinazione è ubicata;
- b) le informazioni di cui all'Articolo 6, comma 1;
- c) l'attività aerea locale che è svolta sull'elisuperficie, idrosuperficie o aviosuperficie di destinazione;
- d) la durata dell'attività aerea sull'elisuperficie, idrosuperficie o aviosuperficie di destinazione.

- 2 L'annullamento del volo o il ritardo superiore a sessanta minuti rispetto all'ora prevista di decollo, è immediatamente comunicato dal pilota agli enti di cui al presente articolo.

Articolo 12 Limitazioni

- 1 L'ubicazione, la gestione e l'uso di un'aviosuperficie sono subordinati;
 - a) al rispetto delle zone proibite, pericolose e regolamentate indicate nelle apposite pubblicazioni aeronautiche nazionali;
 - b) alle restrizioni temporanee o permanenti stabilite dalle competenti autorità civili o militari;
 - c) all'assenso del fornitore ATS responsabile o al coordinamento con esso, in funzione della tipologia di classificazione dello spazio aereo, nel caso di aviosuperficie situata all'interno di CTR, ATZ o il cui circuito di traffico interferisce con essi.
- 2 Le disposizioni del presente Regolamento non esonerano dal rispetto della normativa vigente con riguardo alle specifiche competenze di altre pubbliche autorità centrali e periferiche o di enti locali.
- 3 L'ENAC limita, sospende o fa cessare, con provvedimento motivato, la gestione e l'uso di un'aviosuperficie. La cessazione è comunque immediatamente disposta se ne viene fatta richiesta dalla Autorità di pubblica sicurezza.
- 4 L'ENAC limita per zone geografiche, con provvedimento motivato, l'attività aerea su aviosuperfici, comprese le elisuperfici ed idrosuperfici occasionali.
- 5 Le informazioni relative alla limitazione, alla sospensione ed alla cessazione della gestione di aviosuperfici sono trasmesse dall'ENAC ai soggetti di cui all'Articolo 5 comma 8 e pubblicate sul sito istituzionale dell'Ente.

Articolo 13 Attività dell'ENAC

- 1 Alla ricezione della documentazione di cui all'Articolo 5, ENAC verifica la completezza della stessa e la rispondenza ai requisiti del presente Regolamento.
- 2 Coerentemente con quanto previsto dall'art.701 del Codice della Navigazione, ENAC effettua attività di sorveglianza periodica in accordo ad un programma stabilito.
- 3 Il programma di sorveglianza di cui al precedente comma è elaborato in ragione della tipologia di attività svolta sull'infrastruttura e delle disponibilità di personale idoneo ad eseguire le verifiche. Per le aviosuperfici di cui all'Articolo 3 è prevista una verifica almeno ogni tre anni.
- 4 Il gestore, informato dell'inserimento dell'aviosuperficie nel programma di sorveglianza, garantisce al personale di ENAC l'accesso all'infrastruttura per la conduzione delle verifiche ispettive.
- 5 Costituisce motivo di sospensione dell'attività sull'aviosuperficie, l'impossibilità per ENAC di accedere all'infrastruttura.
- 6 L'attività di sorveglianza svolta da ENAC è finalizzata ad accertare, oltre al rispetto delle disposizioni del presente Regolamento, che lo stato di fatto dell'infrastruttura e dell'ambiente circostante è conforme a quanto desumibile dalle informazioni rese note dal gestore.
- 7 Ad esito della verifica l'ENAC può:
 - a) sospendere l'uso dell'aviosuperficie qualora venga accertato che lo stato di fatto dell'infrastruttura e dell'ambiente circostante è difforme da quanto desumibile dalle informazioni rese note dal gestore ai sensi dell'Articolo 3 comma 3;oppure
 - b) disporre i provvedimenti di cui all'Articolo 12 comma 3, qualora fosse accertata una violazione al presente Regolamento.
- 8 L'ENAC può d'intesa con l'Aeroclub d'Italia, delegare quest'ultimo Ente allo svolgimento di un'attività di sorveglianza che assicuri che l'infrastruttura di volo non subisca modifiche rispetto alla configurazione iniziale che ne garantisce l'operatività in sicurezza, salve le responsabilità del pilota nell'uso dell'aviosuperficie non conforme alle capacità prestazionali del proprio aeromobile.
- 9 L'ENAC può concludere il medesimo accordo di cui al comma precedente con altri soggetti qualificati.

PARTE SECONDA - ATTIVITA' SU AVIOSUPERFICI CON ELICOTTERI

Articolo 14 Elisuperfici: caratteristiche tecniche

- 1 Le caratteristiche fisiche e le dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura sono determinate in base alla tipologia di elicottero per cui la stessa è destinata.
- 2 Le caratteristiche fisiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:
 - a) dimensioni dell'area di atterraggio e decollo;
 - b) andamento plano-altimetrico e resistenza del fondo dell'area di atterraggio e decollo;
 - c) dimensione e caratteristiche prestazionali dell'area di sicurezza (safety area).
- 3 Le dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:
 - a) manica a vento;
 - b) segnaletica orizzontale;
 - c) segnaletica luminosa, se previste operazioni notturne;
 - d) sistema di guida visiva di planata, per infrastrutture destinate ad operazioni notturne in aree geografiche di particolare difficoltà per l'avvicinamento ed in zone urbane.
- 4 Le condizioni dell'ambiente circostante sono determinate individuando, lungo le direzioni preferenziali di decollo e atterraggio, la presenza di ostacoli da riportare nella mappa di cui all'Articolo 3, comma 3, lett. g).
- 5 Le specifiche delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche da applicare all'infrastruttura sono riportati nelle CS HPT-DSN di cui alla EASA ED Decision 2019/012/R e successive modifiche (allegato 1).
- 6 Il gestore, individuati le specifiche applicabili all'elisuperficie, sulla base del tipo di operazioni (diurna e notturna) e del tipo di prestazioni dell'elicottero, verifica la rispondenza delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche della propria infrastruttura ai requisiti sopracitati, riscontrando la presenza di eventuali non conformità e dandone informazione.
- 7 Ai fini dell'individuazione degli ostacoli di cui al precedente comma 4, si tengono in considerazione le seguenti superfici di limitazioni ostacoli: Approach Surface, Take-off climb surface. In allegato 1 sono richiamate le CS applicabili.

Articolo 15 Elisuperfici in elevazione: requisiti applicabili

- 1 Oltre a quanto previsto dall'Articolo 14, alle elisuperfici in elevazione si applicano i requisiti di seguito riportati.
- 2 L'area destinata ad elisuperficie è:
 - a) piana avente pendenza, compresa tra l'1% ed il 2%, idonea ad evitare l'accumulo di acqua o di altri liquidi;
 - b) dotata di protezione perimetrale esterna che non costituisce ostacolo.

- 3 Ciascun punto della superficie e delle strutture di sostegno deve resistere al carico massimo statico e dinamico dell'elicottero più pesante destinato ad operare, anche in caso di atterraggio violento.
- 4 Nell'area circostante l'area di decollo e di atterraggio non possono essere installati oggetti fissi a meno che tali oggetti non siano indispensabili alle operazioni e siano di tipo frangibile. L'altezza degli oggetti, che per la loro funzione sono collocati sul bordo dell'area di decollo e di atterraggio, non deve eccedere i 25 cm.
- 5 Qualora l'elisuperficie è posta su struttura adibita anche ad altri usi civili, devono essere predisposte soluzioni tecniche idonee ad evitare il propagarsi di incendi ed un sistema di evacuazione e/o raccolta del combustibile eventualmente fuoriuscito dall'elicottero; ed è, inoltre, assicurata, durante le operazioni, la protezione antincendio in accordo all'Articolo 16.

Articolo 16 Protezione antincendio

- 1 Sono dotate di protezione antincendio le elisuperfici:
 - a) in elevazione, poste su struttura adibita anche ad altri usi civili;
 - b) destinate ad essere base operativa per le operazioni di attività di trasporto aereo commerciale;
 - c) destinate ad essere base operativa per le operazioni di attività di addestramento al volo;
 - d) dove si svolge attività commerciale di cui al comma seguente.
- 2 Le elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e quelle utilizzate per attività di trasporto aereo commerciale sono dotate di protezione antincendio nel caso si svolgono con continuità operazioni di trasporto con una media giornaliera di movimenti:
 - a) uguale o superiore a due per ogni semestre di riferimento per le infrastrutture che presentano parametri non conformi ai requisiti di cui alle CS riportate nell'allegato 1;
 - b) uguale o superiore a sei per ogni semestre di riferimento per le infrastrutture che presentano parametri conformi ai requisiti di cui alle CS riportate nell'allegato 1.
- 3 La tipologia di protezione antincendio di cui dotare l'infrastruttura e le sue caratteristiche sono conformi alle disposizioni emanate dal Ministero dell'interno.
- 4 Per le elisuperfici su cui si svolgono operazioni di servizio medico di emergenza con elicottero (HEMS) si applicano le disposizioni di cui al Regolamento ENAC "Infrastrutture a servizio dell'attività HEMS".
- 5 Ai fini della conduzione delle operazioni di volo, il gestore dell'elisuperficie, tra le informazioni di cui all'Articolo 3, comma 3, fornisce le informazioni relative alle modalità con cui è assicurato il dispositivo di protezione antincendio.

Articolo 17 Norme per l'uso

- 1 L'uso di elisuperfici situate in aree urbane è consentito quando sono disponibili aree di atterraggio d'emergenza lungo le traiettorie di decollo e avvicinamento; tale limitazione non è richiesta per elicotteri che operano in classe di prestazione 1, come definita dal Regolamento (UE) n. 965/2012 e s.m.i..

Articolo 18 Attività di trasporto aereo commerciale con elicotteri

- 1 La base operativa di un operatore che effettua operazioni per le quali è richiesto un Certificato di Operatore Aereo è una elisuperficie gestita secondo le disposizioni di cui all'Articolo 3. Tale elisuperficie, oltre a soddisfare i requisiti di cui all'Articolo 14, è provvista di apparato radio di comunicazione terra/bordo/terra. Il gestore, inoltre, implementa una procedura per la gestione del primo soccorso sanitario.
- 2 Le elisuperfici utilizzate per attività di trasporto aereo commerciale con voli di linea, oltre a soddisfare i requisiti di cui al precedente comma, sono provviste di:
 - a) piani di emergenza per safety, evacuazione;
 - b) recinzione dell'intero complesso destinato a elisuperficie.
- 3 Per le elisuperfici di cui al precedente comma, il gestore rappresenta alla Direzione Aeroportuale competente per territorio eventuali esigenze legate alla gestione degli aspetti di security correlate al trasporto di persone e/o cose.
- 4 Le elisuperfici occasionali sono utilizzate per il trasporto aereo commerciale, nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli Articolo 8, Articolo 11 e Articolo 12.

Articolo 19 Attività di addestramento al volo con elicotteri

- 1 L'attività di addestramento al volo su elisuperfici è consentita nel rispetto delle disposizioni tecnico-operative vigenti ed in conformità alla documentazione di certificazione e di impiego dell'elicottero. La documentazione di impiego deve contenere le disposizioni ed informazioni necessarie al personale impiegato nelle operazioni di volo su elisuperfici.
- 2 La base operativa di un operatore che effettua attività di addestramento al volo è una elisuperficie gestita secondo le disposizioni di cui all'Articolo 3. Tale elisuperficie, oltre a quanto indicato all'Articolo 14, è inoltre provvista di utenza telefonica ed apparato radio di comunicazione terra/bordo/terra.
- 3 Non è consentito l'utilizzo di elisuperfici occasionali, se non per le attività di addestramento con istruttore a bordo.

**PARTE TERZA - ATTIVITÀ SU AVIOSUPERFICI (escluse elisuperfici) CON
AEROMOBILI ad esclusione degli elicotteri**

Articolo 20 Aviosuperfici terrestri: caratteristiche tecniche

- 1 Le caratteristiche fisiche sono determinate in ragione della lunghezza della pista disponibile.
- 2 Le caratteristiche fisiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:
 - a) larghezza della pista;
 - b) andamento plano-altimetrico e resistenza del fondo della pista e delle aree di manovra;
 - c) dimensione e caratteristiche prestazionali della superficie di sicurezza (safety area).
- 3 Le dotazioni impiantistiche dell'infrastruttura sono, almeno, le seguenti:
 - a) dotazione di manica a vento;
 - b) segnaletica orizzontale.
- 4 Le condizioni dell'ambiente circostante sono determinate individuando la presenza di ostacoli da riportare nella mappa di cui all'Articolo 3, comma 3, lett. g).
- 5 Le specifiche delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche da applicare all'infrastruttura sono riportati nelle CS ADR-DSN di cui alla EASA ED Decision 2014/013/R e successive modifiche (allegato 2).
- 6 Il gestore, individuate le specifiche applicabili all'aviosuperficie in ragione della lunghezza della pista, verifica la rispondenza delle caratteristiche fisiche e delle dotazioni impiantistiche della propria infrastruttura ai requisiti sopracitati, riscontrando la presenza di eventuali non conformità e dandone informazione.
- 7 Ai fini dell'individuazione degli ostacoli di cui al comma 4, si tengono in considerazione le superfici limitazioni ostacoli previste per le piste non strumentali (Non-Instrument Runway). In allegato 2 sono richiamate le CS applicabili.

Articolo 21 Trasporto aereo commerciale con aeromobili

- 1 L'uso di aviosuperfici per attività per le quali è richiesto il possesso di un Certificato di Operatore Aereo, è consentito esclusivamente per i voli:
 - a) non di linea;
 - b) con aeromobili con una massa massima certificata al decollo non superiore a 5.700 kg, certificati per una configurazione massima di posti passeggeri non superiore a diciannove, certificati per operare con equipaggio minimo di un comandante, e non dotati di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica.
- 2 Le aviosuperfici utilizzate per gli scopi di cui al precedente comma sono aviosuperfici gestite secondo le disposizioni di cui all'Articolo 3.

- 3 Oltre a quanto indicato all'Articolo 20, le aviosuperfici dove si svolge attività per le quali è richiesto il possesso di un Certificato di Operatore Aereo soddisfano i seguenti requisiti:
 - a) implementazione di una procedura per la gestione del primo soccorso sanitario;
 - b) dotazione di apparato radio di comunicazione terra/bordo/terra.
 - c) disponibilità di dotazioni e di personale qualificato, ai sensi del Decreto del Ministro dell'Interno del 06.08.2014, per assicurare i primi interventi di soccorso ed antincendio.
- 4 Per le aviosuperfici di cui al precedente comma il gestore rappresenta alla Direzione Aeroportuale competente per territorio eventuali esigenze legate alla gestione degli aspetti di security correlate al trasporto di persone e/o cose.
- 5 Il gestore fornisce informazioni sullo stato della pista in caso di contaminazioni della stessa.
- 6 È consentito l'uso di idrosuperfici occasionali per trasporto aereo commerciale nel rispetto delle previsioni di cui agli articoli Articolo 9, 11 e 12.
- 7 Sulle idrosuperfici è richiesta la presenza di una imbarcazione di appoggio capace di portare soccorso a tutte le persone a bordo degli aeromobili; è inoltre richiesta la presenza al punto di approdo a terra di mezzi di estinzione adeguati alla categoria dell'aeromobile.

Articolo 22 Attività di addestramento al volo con aeromobili

- 1 La base operativa di un operatore che effettui attività di addestramento al volo è una aviosuperficie gestita secondo le disposizioni di cui all'Articolo 3.
- 2 L'aviosuperficie, di cui al precedente comma, oltre a quanto indicato all'Articolo 20, è provvista di utenza telefonica ed apparato radio di comunicazione terra/bordo/terra, oltre che di dotazioni e personale qualificato per assicurare i primi interventi di soccorso, anche sanitario, ed antincendio.
- 3 Nelle idrosuperfici che costituiscono la base per attività di addestramento al volo sono presenti:
 - a) un'utenza telefonica ed apparato radio comunicazione terra/bordo/terra;
 - b) una imbarcazione di appoggio idonea ad intervenire in caso di emergenza.

PARTE QUARTA - DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23 Sanzioni

- 1 Ogni violazione accertata alle previsioni del presente Regolamento è sanzionata in base a quanto disposto dal Codice della Navigazione e dal Regolamento ENAC "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n.2018/1139 e del Regolamento (UE) n. 255/2010".

Articolo 24 Entrata in vigore

- 1 Il presente Regolamento entrerà in vigore dopo 6 mesi dalla data di pubblicazione sul sito ufficiale dell'ENAC (www.enac.gov.it).

Articolo 25 Norme transitorie

- 1 Il gestore delle aviosuperfici già censite alla data di pubblicazione deve ottemperare a quanto previsto dal presente Regolamento entro 6 mesi dalla data di pubblicazione.
- 2 Per le aviosuperfici istituite nel periodo compreso tra la data di pubblicazione e quella di entrata in vigore, il gestore deve ottemperare a quanto previsto dal presente Regolamento entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore.

Allegato 1

Individuazione delle specifiche di certificazione di riferimento, richiamate nell'Articolo 14, per le elisuperfici (Rif. EASA ED Decision 2019/012/R e successive modifiche)

| Caratteristica fisica/ dotazione impiantistica | CS HPT-DSN di riferimento (Rif. EASA ED Decision 2019/012/R) |
|---|--|
| dimensioni dell'area di atterraggio e decollo | B.100 - Final Approach and take-off areas (FATO) |
| andamento plano-altimetrico e resistenza del fondo dell'area di atterraggio e decollo | B.110 - Clearways B.120 - Touchdown and lift-off areas (TLOF) |
| dimensione e caratteristiche prestazionali dell'area di sicurezza (safety area) | B.130 - Safety Areas |
| superfici limitazioni ostacoli | E.410 - Approach surface E.420 - Take-off climb surface |
| criteri per la determinazione degli ostacoli | E.430 - Obstacle limitation requirements |
| dotazione di manica a vento | F.510 - Wind Direction Indicators |
| segnaletica orizzontale | F.520 - Heliport identification marking |
| segnaletica luminosa | F.670 - Final approach and take-off area lighting systems F.690 - Touchdown and lift-off area lighting system |
| sistema di guida visiva di planata | F.650 - Visual alignment guidance system F.660 - Visual approach slope indicator |

Allegato 2

Individuazione delle specifiche di certificazione di riferimento, richiamate nell'Articolo 20, per le aviosuperfici, escluse eli-idrosuperfici (Rif. EASA ED Decision 2014/013/R e successive modifiche)

| Caratteristica fisica/ dotazione impiantistica | CS ADR-DSN di riferimento |
|--|---|
| dimensioni della pista | B.045 - Width of runways |
| andamento plano-altimetrico e resistenza del fondo della pista e delle aree di manovra devono essere idonei alla effettuazione delle operazioni di approdo, di decollo e delle manovre in superficie | B.060 - Longitudinal slopes of runways B.065 - Longitudinal slope changes on runways B.070 - Sight distance for slopes on runways B.075 - Distance between slope changes on runways B.080 - Transverse slopes on runways B.085 - Runway strength |
| dimensione e caratteristiche prestazionali della superficie di sicurezza (safety area). | B.150 - Runway strip to be provided B.155 - Length of runway strip B.160 - Width of runway strip B.175 - Grading of runway strips B.165 - Objects on runway strips |
| Superfici limitazioni ostacoli | H.415 - Conical surface H.420 - Inner horizontal surface H.425 - Approach surface H.430 - Transitional surface H.435 - Take-off climb surface |
| Criteri per determinare ostacoli | J.470 - Non-instrument runways J.485 - Runways meant for take-off |
| dotazione di manica a vento | K.490 - Wind Direction Indicator |
| indicatore di direzione | K.495 - Landing direction indicator |
| segnaletica orizzontale piste pavimentate | L.525 - Runway designation marking L.530 - Runway centre line marking L.535 - Threshold marking |
| Segnaletica orizzontale piste non pavimentate | P.810 - Unpaved runway edge marker |