

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

Commento				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente il commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Nome organizzazione o del soggetto che commenta	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
1	ENAV	RAIT.3112 punto a)	11	<p>Il riferimento a “boschivi” andrebbe eliminato.</p> <p>Andrebbe aggiunto che le restrizioni si applicano, oltre che agli aeromobili non partecipanti alle operazioni di spegnimento, anche agli aeromobili che non siano impegnati in attività di pronto intervento o di salvaguardia della vita umana.</p> <p>Andrebbe aggiunto inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In presenza del fuoco e di tali voli partecipanti alle operazioni di spegnimento, l’ente ATS fornisce i servizi di traffico aereo ai voli GAT, per quanto possibile in funzione delle informazioni possedute, che potrebbero comunque risultare incomplete. (eventuale traffico BAT deve provvedere alla propria separazione); • I servizi ATS forniti agli aeromobili impegnati nella lotta antincendio sono limitati, in relazione alla classe di spazio aereo impegnato, dalla conoscenza da parte del CTA dell’area impegnata per le operazioni e delle relative modalità di utilizzazione e non sono finalizzati a proteggere gli aeromobili dal fuoco e dai suoi effetti; • Agli aeromobili non partecipanti alle operazioni di spegnimento è fatto obbligo di applicare le restrizioni indicate dall’Autorità; • è responsabilità dei Piloti verificare che le autorizzazioni del controllo del traffico aereo siano compatibili con le restrizioni imposte dall’Autorità”. <p>Per coerenza al punto 2) andrebbe eliminato il riferimento agli “specifici avvisi”.</p>	a) Lotta contro gli incendi 1) In caso di incendi, agli aeromobili non partecipanti alle operazioni di spegnimento o che non siano impegnati in attività di pronto intervento o di salvaguardia della vita umana si applicano le seguenti restrizioni: [...]	Parzialmente accettato	<p>Eliminato il riferimento ai soli incendi “boschivi”</p> <p>La fornitura dei servizi in presenza di operazioni condotte per attività anti incendio è in fase di trattazione in apposito tavolo tecnico istituito dal Dipartimento Protezione Civile. Il testo del requisito sarà eventualmente aggiornato al termine della citata attività.</p>
2	ENAV	RAIT.3125 punto a)	12	<p>Eliminare/modificare la frase “<i>nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell’ente ATS responsabile.</i>”</p> <p>Non rientra tra gli obiettivi dei servizi del traffico aereo gestire le discese con paracadute. Come indicato nell’ultima frase del comma: Durante le attività di lancio (ndr. che includono la discesa con il paracadute), le zone di discesa con paracadute non sono classificate e l’ente ATS non fornisce i servizi.</p>		Non accolto	<p>L’effettuazione delle discese con il paracadute, con esclusione delle discese di emergenza, in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dei competenti enti dei servizi del traffico aereo è espressamente previsto dal requisito SERA.3125</p> <p>Non è richiesta all’ente ATS la gestione delle discese con paracadute ma solo la notifica al restante traffico se l’area è interessata dai lanci in corso oppure no, così come l’emissione o</p>

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

				Per quanto sopra, con riferimento a SERA.3125 andrebbero chiarite le condizioni alle quali emettere o negare l’autorizzazione. Lo stesso vale per SERA.3115, 3120 e SERA.3130 (vedi anche RAIT.3130).			meno di informazioni, avvisi e/o autorizzazioni in accordo alla normativa vigente.
3	ENAV	RAIT.3125 punto b) e punto i)	12	<p>La procedura costringe l’ente ATS a compiti estranei alla certificazione 373 dell’ANSF con impatto sul workload del personale.</p> <p>Quanto sopra appare valido in generale per quanto concerne la gestione delle zone ed in particolare per la procedura di contemporaneità che non dovrebbe avere impatto sugli enti ATS.</p> <p>Non è utilizzabile l’espressione ente ATS responsabile.</p> <p>Verificare la coerenza dell’uso dei termini per evitare ambiguità in merito alla reale occupazione dell’area durante le ore di attività (es. ore di attivazione vs lanci in corso vs orario di attività della zona etc...)</p> <p>Dovrebbe essere salvaguardato il principio per il quale l’ente ATS non dovrebbe autorizzare l’attraversamento durante il lancio.</p> <p>Il punto i) 6) andrebbe eliminato, la procedura di contemporaneità locale dovrebbe essere trasparente per l’ente ATS.</p>		Parzialmente accolto	<p>Modificato il termine “responsabile” con “competente”, in linea con quanto previsto dal regolamento SERA.</p> <p>La procedura è in linea con la regolamentazione di riferimento, inclusa la gestione del workload e la necessità di stipulare lettere di accordo ai sensi del regolamento 2017/373, ed è stata emanata e vagliata a seguito di specifico safety assessment.</p> <p>La sua eventuale modifica richiede una revisione del safety assessment di cui sopra</p>
4	ENAV	RAIT.3125 punto g)	13	Sarebbe più corretto parlare di coordinamento, l’ente ATS non dovrebbe autorizzare l’attività.		Noted	L’implementazione di quanto richiesto richiede una revisione del safety assessment di cui al precedente commento
5	ENAV	RAIT.3126	14	<p>Non è chiaro quali siano le regole applicabili ai palloni non inclusi nel Reg. 2018/395.</p> <p>Sarebbe opportuno introdurre l’obbligatorietà di un coordinamento preventivo con il gestore e l’ente ATS.</p>		Non accolto	<p>Il requisito in oggetto fa riferimento alle sole operazioni condotte in accordo a quanto previsto nel Regolamento europeo di riferimento.</p> <p>Per i palloni liberi non pilotati si applica quanto previsto dalla Regolamentazione europea n. 2017/373, n. 2020/947 ed annesse AMC/GM</p>
6	ENAV	RAIT.3136 nuovo punto b)	18	Se sono aeree e corridoi riservati, oltretutto ad apparecchi che non usufruiscono dei servizi ATS, non dovrebbero essere classificati.		Non accolto	Gli apparecchi VDS non usufruiscono dei servizi ma la classificazione e la relativa fornitura dei servizi è necessaria per stabilire le minime VMC applicabili.
7	ENAV	RAIT.4001 Punto e)	22	Il contenuto di tale punto potrebbe essere descritto in due punti distinti.	<p>- Il piano di volo può essere presentato in volo per l’attraversamento dei confini internazionali con un preavviso che possa garantire la sua ricezione da parte dell’appropriato ente ATS almeno dieci minuti prima dell’arrivo stimato dell’aeromobile al punto previsto di attraversamento del confine.</p> <p>- Possono essere stipulate lettere di operazioni tra l’operatore HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) o EMS (Emergency Medical Service) e l’ente ATS responsabile nello spazio aereo in cui si trova la base operativa</p>	Accolto	Inserito nuovo punto f) con contestuale ridenominazione dei punti successivi.

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

					HEMS/EMS, anche al fine di agevolare la presentazione del piano di volo. Tali lettere di operazioni devono contenere la comunicazione scritta all’ente ATS dei dati permanenti dell’attività HEMS/EMS (es. tipo elicottero/velivolo, equipaggiamenti) e il loro puntuale aggiornamento da parte dell’operatore. A seguito di ciò, il pilota o la base operativa HEMS/EMS possono comunicare direttamente all’ente ATS i dati variabili connessi allo specifico volo.		
8	ENAV	RAIT.4003 Punto i)	24	Al punto 1) andrebbe specificato che il pilota utilizzerà la fraseologia indicata uscendo dallo spazio aereo controllato.	i) Il pilota deve chiudere il piano di volo abbreviato uscendo dallo spazio aereo controllato, o dall’ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati, utilizzando la fraseologia riportata in Allegato A. Oltre tale punto non è più fornito il servizio di allarme. Quando la destinazione è all’interno di uno spazio aereo controllato il piano di volo abbreviato è considerato chiuso in accordo a quanto indicato in SERA 4020. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza ai casi per i quali si riceve, in qualunque modo, comunicazione che l’efficienza operativa dell’aeromobile è menomata e che il volo necessita di ricerca e/o soccorso.	Accolto	
9	ENAV	RAIT.5005	27	Punto c)3): chiarire se gli ATZ degli aeroporti non aperti al traffico VFR notturno possono essere attraversati di notte.		Accolto	Inserito nuovo punto 10) In occasione della prossima revisione del regolamento sarà rivisto il punto c)3) alla luce del concetto di “traffico di aeroporto”
10	ENAV	RAIT.5010 Punto c)	29	Ricondurre SAR e AIB al GAT, seppure con esenzioni come quella indicata, appare inappropriato e non senza conseguenze (es. si pensi alla fornitura di separazione che determinerebbe l’impossibilità di autorizzare due voli SAR nel CTR da VFR speciale). Tali attività speciali continuano a necessitare di regimi di regole speciali dedicate come quelle del BAT.		Non accolto	I voli SAR e AIB rientrano tra le operazioni speciali che possono usufruire di deroghe alle regole GAT per l’effettuazione delle loro missioni. Ciò non esclude la possibilità che possano essere condotta come traffico aereo operativo.
11	ENAV	RAIT.6005 Punti a) e c)	30	I punti a) e C) non sono coerenti con gli obblighi derivanti dal Reg. 2017/373 relativi alla pubblicazione di RMZ e TMZ.		Non accolto	Il requisito è inerente alla designazione e non alla pubblicazione di tali zone.
12	ENAV	RAIT.6008	31	Il testo, potenzialmente in contrasto con i principi di classificazione di Spazio Aereo appare comunque non necessario alla luce di quanto già introdotto con RAIT.		Non accolto	Si ritiene necessario quanto riportato.
13	ENAV	RAIT.7010	32	Punto a): Eliminare il riferimento al D.P.R perché fuorviante e inappropriato; di conseguenza eliminare il punto c).		Non accolto	Non si comprende il rationale del commento considerato che il testo discende dall’art. 231 “Priorità di traffico”, il quale necessita di essere tenuto in debita considerazione in applicazione delle misure di salvaguardia di cui al regolamento EU 549/2004. Nello specifico,

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

				In questo caso aderire alla regolamentazione europea senza eccedere i margini di flessibilità concessa dalla stessa è particolarmente importante per evitare conseguenze in operazioni.			l'Articolo 13 “Salvaguardie” non impedisce agli Stati membri di applicare misure di cui essi ravvisino la necessità per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa.
14	ENAV	Art.2 Definizioni	8	Le definizioni 8) e 10) differiscono dalle definizioni del Reg. 2017/373 (def.126 e def. 6) e andrebbero eliminate. Reg 2017/373 def.126. «ente AFIS»: ente istituito per fornire i servizi AFIS e di allarme; Reg 2017/373 def.6 «servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS)»: servizio istituito per fornire informazioni di volo per il traffico aeroportuale, assicurato da un fornitore di servizi di traffico aereo designato;		Parzialmente accolto	L'inserimento delle definizioni, opportunamente aggiornate, è necessario per rendere edotto il personale navigante in quanto il regolamento EU 2017/373 è rivolto ai soli fornitori di servizi.
15	VVF	RAIT.7010	32	Prevedere anche l'attività di Soccorso pubblico	1) Traffico aereo, sia generale che operativo, svolto per esigenze di soccorso pubblico, ricerca e salvataggio e per effettuare il servizio medico di emergenza;	Accolto	
16	VVF	Sezione 14 RAIT.1405 0 Par a)	42	Prevedere anche l'attività di Soccorso pubblico	a) Gli aeromobili di Stato.... omissis.... Con l'Ente ATS: 1) Soccorso Pubblico 2) Pronto intervento ecc...	Non accolto	La denominazione di volo BAT, discendente da quanto riportato nell'art. 748 del C.d.N., non prevede tale fattispecie e pertanto non può essere utilizzato l'acronimo in oggetto. La definizione di volo BAT è comunque in fase di rivalutazione e la richiesta sarà tenuta in debito conto
17	VVF	CAPO 1 Art 2 Definizioni	7	Punto 7) Separare in due punti distinti le definizioni “Apparecchio VDS avanzato” e “Buster Air Traffici (BAT)”	7) Apparecchio VDS avanzato”: 8) Buster Air Traffici (BAT):	Accolto	
18	VVF	CAPO 1 Art 2 Definizioni	7	Da rivedere definizione di volo BAT per ricomprendere anche l'attività di Soccorso pubblico che la legge attribuisce al CNVVF, ai sensi del Decreto Legislativo 139/06 e s.m.i. e del Decreto legislativo 01/2018 (codice di protezione civile).	Prima delle parole “pronto intervento,” aggiungere “Soccorso pubblico”.	Noted	Vedere riscontro al commento n. 16
19	VVF	CAPO 1 Art 2 Definizioni	8	Punto 12): Teoricamente il traffico aereo OAT potrebbe riguardare anche altri aeromobili di Stato, diversi da quelli militari, sebbene, al momento, non ne sono state declinate le norme/procedure.	Si suggerisce di aggiungere dopo “Autorità per l'Aviazione Militare” le parole “ovvero dalle competenti Amministrazioni dello Stato” oppure di eliminare “e per il quale le norme e le procedure sono state specificate dalla autorità per l'aviazione militare”.	Accolto	Eliminato “e per il quale le norme e le procedure sono state specificate dalla autorità per l'aviazione militare”.
20	VVF	RAIT.3112	11	b) Ricerca e salvataggio. In altre parti del testo è declinato come Ricerca e Soccorso (es. RAIT 7010).	Si propone di unificare in “Ricerca e salvataggio”.	Non accolto	Il regolamento europeo n. 2018/1139 prevede l'utilizzo del termine ricerca e soccorso, mentre il Regolamento EU n.923/2012 SERA prevede indistamente ambedue i termini. Al fine di standardizzare il testo è stato inserito il termine “Soccorso” in tutte le parti interessate.

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

21	VVF	RAIT.3112	11	Il testo “dell’autorità di Stato competenti” va modificato per coerenza, trattandosi di più autorità.	declinare come “delle autorità di Stato competenti”.	Accolto	
22	VVF	RAIT.3112	11	Modificare il paragrafo b) in modo che l’attività di ricerca e salvataggio sia esclusivamente quella SAR ad aeromobile/soccorso in mare e non distinguendola dall’attività di Soccorso pubblico svolta istituzionalmente dal CNVVF.	b) Ricerca e salvataggio ad aeromobile / soccorso in mare. 1) Tra le operazioni di ricerca e salvataggio, quelle di soccorso ad aeromobile / soccorso in mare (SAR) sono svolte in conformità.....	Non accolto	L’attività di ricerca e soccorso di cui al presente regolamento non è solo quella svolta in mare
23	VVF	RAIT.3112	11	Inserire il punto c) per prevedere l’attività di Soccorso Pubblico svolto e coordinato dal CNVVF ai sensi del DLvo 139/06 e del DLvo 01/2018 (codice di Protezione civile).	c) Soccorso pubblico Le operazioni di soccorso pubblico sono svolte in conformità alle disposizioni del CNVVF e fanno riferimento al Centro Operativo Nazionale del CNVVF per mezzo della Sala operative VVF di Coordinamento ed Assistenza al Volo (SOCAV). L’attività del traffico aereo generale può subire penalizzazioni a seguito della istituzione di un divieto di sorvolo dell’area di ricerca e soccorso e/o di altre particolari restrizioni pubblicate a mezzo NOTAM. Tutte le informazioni fornite dal CNVVF o da altri aeromobili in volo, e trasmesse all’ente ATS che precedono o modificano le suddette restrizioni possono essere diffusi sulle frequenze terra-bordo-terra da parte degli enti ATS interessati.	Parzialmente accolto	Le implicazioni derivanti da tale proposta di modifica, quali ad esempio l’attività in capo all’ente ATS, necessitano di essere opportunamente analizzate e definite anche con gli altri attori interessati. Il punto verrà rivisto in relazione ai risultati del tavolo tecnico del Dipartimento della Protezione Civile.
24	VVF	RAIT.5010	29	Prevedere anche l’attività di Soccorso pubblico	c) Per le operazioni di Soccorso Pubblico, HEMS, SAR e AIB.....	Accolto	
25	HERON AIR Società di gestione Aeroporto Padova	Sezione 6 Classificazioni degli Spazi Aerei	31	Come noto ci sono situazioni in cui su un aeroporto, come quello di Padova, i servizi del traffico aereo vengono forniti in orari ridotti rispetto agli orari di operatività aeroportuale. Per esempio, su Padova ENAV fornisce i servizi fino ad una certa ora dal martedì alla domenica e il lunedì non fornisce servizi. In tali casi, quando ENAV non assicura il servizio informazioni di volo, l’attività di volo viene comunque svolta applicando delle procedure di chiamata all’aria (tipo TIBA). Si propone di armonizzare la sezione 6 con l’Allegato D che cita: 1.2 Le procedure di trasmissione sono applicate in uno spazio aereo designato dove esiste: a) la necessità di integrare le informazioni sui rischi di collisione fornite al di fuori dello spazio aereo controllato; oppure	2) L’ENAC può designare come zona RMZ-TIBA (Traffic Information Broadcast by Aircraft) in accordo all’allegato D del Regolamento le ATZ degli aeroporti dove: - non sono forniti i servizi di traffico aereo aeroportuale; - non sono forniti servizi del traffico aereo in determinati giorni ed orari.	Non accolto	Quanto richiesto è già espressamente riportato all’allegato D del regolamento inerente l’”Introduzione e applicabilità delle trasmissioni previste da RAIT.6005”

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

				<p>b) una temporanea interruzione dei normali servizi di traffico aereo; oppure</p> <p>c) la necessità di mitigare l’assenza di fornitura dei servizi di traffico aereo al di fuori dell’orario di servizio dei relativi enti ATS.</p>			
26	Milano Mongolfiere	RAIT.3126 Voli con palloni pilotati		<p>Come per i voli con alianti dovrebbe essere riportato anche per i palloni l’intero testo che si trova su AIP ITALIA ENR 1.1.8 ATTIVITA’ SPECIALI</p> <p>Reg. ENAC ‘RAIT’, RAIT.3126</p> <p>ENR 1.1.8.1 Voli con palloni</p>	Copiare integralmente testo per i palloni AIP	Non accolto	Il testo riportato in RAIT.3125 riguarda unicamente i voli con palloni pilotati, le cui disposizioni discendono da quanto previsto al Regolamento UE 2018/395, come citato nel requisito RAIT.3125 stesso
27	Milano Mongolfiere	RAIT.6008 Attraversamento delle zone regolamentate, temporaneamente riservate (TRA), cross border (CBA), corridoi e rotte.		<p>NELLE DEFINIZIONI NON VIENE MENZIONATO IL TERMINE VCA</p> <p>c) L’attraversamento dei corridoi VCA è consentito alle seguenti condizioni:</p> <p>1) negli orari di attivazione dei corridoi VCA possono attraversare o entrare solo i VCA autorizzati;</p> <p>2) altri aeromobili possono entrare o attraversare i corridoi VCA, o loro parti, solo dopo aver ricevuto conferma dall’ente ATS appropriato indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo, che nel corridoio VCA o nella sua parte, non sono in corso operazioni con VCA.</p> <p>3) al termine dell’attraversamento il pilota dell’aeromobile riporta di non essere più nel corridoio</p>	Inserire VCA nelle definizioni	Accolto	Inserite definizioni “Aeromobile VCA” e “Corridoio VCA” come da regolamento ENAC “ Requisiti nazionali per le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)”
28	Trentino Trasporti S.p.A. IT-ATM/ANS-008	SEZ. 7 – D)	32	Visto che l’AFIU di Trento gestisce il movimento dei veicoli e delle persone sull’area di manovra si prega di inserirlo nell’elenco di cui al punto D) della SEZ. 7	L’AFIU gestisce il movimento dei veicoli e delle persone sull’area di manovra sugli aeroporti Albenga/Riviera Airport, Bolzano, Crotona, Foggia/Gino Lisa, Padova, Rieti, Salerno/Pontecagnano, Torino/Aeritalia, Trento/Mattarello e Venezia/Lido, conformemente alle prescrizioni contenute nel Regolamento UE 2017/373.	Accolto	La medesima modifica è stata apportata per gli aeroporti di Biella, Marina di Campo, Reggio Emilia, Lucca e Aosta, dove viene effettuata la medesima gestione
29	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	CAPO II, Cap. 1, par. RAIT 3137 “Manifestazioni aeree”, let. C)	18	Nel paragrafo in questione, alla lettera c, ove si subordina la possibilità per l’organizzatore della manifestazione di richiedere il nulla osta alla Direzione Territoriale all’ottenimento della l’approvazione da parte dell’Aero Club – si potrebbe determinare qualche problematica in termini di tempistiche, atteso che spesso l’autorizzazione viene rilasciata dall’Aero Club Italia in prossimità delle date fissate per la manifestazione, con tempi stretti per la successiva acquisizione delle necessarie valutazioni ATS, emission NOTAM e rilascio nulla osta.	L’organizzatore della manifestazione propone all’Aero Club d’Italia l’effettuazione della manifestazione e, (successivamente all’approvazione ottenuta) , contestualmente richiede alla Direzione Territoriale (D.T.) il relativo nulla osta che darà seguito alle procedure per la pubblicazione di informazioni aeronautiche.	Accolto	

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

30	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 f)	12	E' il pilota del vettore lancio che comunica con Ente ATS (il Direttore di lancio è impossibilitato perchè non ha la fonia aeronautica e non è dotato di radio di collegamento con Ente ATS).	f) L'attività di lancio paracadutisti deve essere considerata in corso dal momento nel quale il pilota del vettore lanci comunica all'ente ATS di essere pronto al lancio, fino a quando l'ultimo paracadutista non abbia riportato al suolo. L'ente ATS responsabile deve esserne informato di conseguenza, senza ritardo.	Accolto	
31	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 h)	13	Sarebbe opportuno specificare che si applica la procedura di comunicazione da parte del gestore, solo sugli aeroporti aperti al traffico commerciale.	h) in aggiunta al precedente punto f), quando l'attività di lancio si sta svolgendo su di un aeroporto aperto al traffico commerciale, prima di riprendere le normali attività, l'ente ATS deve ricevere comunicazione dal gestore aeroportuale che l'area di movimento è libera ed agibile. Invece sugli aeroporti minori/aviosuperfici, il traffico riprende la normale attività appena conclusa l'attività di lancio con l'ultimo paracadutista al suolo (come definita al precedente punto f)).	Non accolto	Non si ravvede la necessità di specificare che tale disposizioni trova applicazione solo su determinati aeroporti anziché su tutti.
32	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 i) 1)	13	Oltre agli Operatori aerei, è auspicabile che anche altri aeromobili possano sottoscrivere la procedura operativa di contemporaneità con la Scuola di Paracadutismo Enac.	1) durante le ore di attivazione per le attività di lancio, è consentito l'ingresso nella zona di lancio agli aeromobili utilizzati per il lancio e agli aeromobili, dotati di apparato radio, operati da operatori aerei/privati che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo le procedure di contemporaneità locale di cui al punto 3), previo nulla osta da parte del gestore dell'infrastruttura. Agli aeromobili diversi da quelli impiegati per le attività di lancio e da quelli oggetto della procedura di contemporaneità locale è consentito l'ingresso nella zona di lancio dopo che i piloti hanno ottenuto la conferma dell'assenza di discese con paracadute in corso, da parte dell'ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM.	Parzialmente accolto	Inserito nel regolamento apposito testo “ommerciali e non commerciali” al fine di illustrare compiutamente a quali operatori aerei si applica il requisito
33	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 i) 2)	13	Oltre agli Operatori aerei, è auspicabile che anche altri aeromobili possano sottoscrivere la procedura operativa di contemporaneità con la Scuola di Paracadutismo Enac.	2) Il movimento degli aeromobili a terra e la messa in rotazione a terra di eliche e rotori sono consentiti all'interno della zona di lancio, per l'intera durata dell'attività di lancio, solo agli operatori aerei e privati che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo la procedura di contemporaneità locale di cui al punto 3).	Parzialmente accolto	Inserito nel regolamento apposito testo “ommerciali e non commerciali” al fine di illustrare compiutamente a quali operatori aerei si applica il requisito
34	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 i) 3) iv)	14	Oltre agli Operatori aerei, è auspicabile che anche altri aeromobili possano sottoscrivere la procedura operativa di contemporaneità con la Scuola di Paracadutismo Enac.	i. iv) dichiara l'obbligo dell'operatore aereo/privato di garantire l'applicazione della procedura di contemporaneità locale da parte dei piloti coinvolti.	Parzialmente accolto	Inserito nel regolamento apposito testo “ommerciali e non commerciali” al fine di illustrare compiutamente a quali operatori aerei si applica il requisito

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

35	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 i) 4)	14	Oltre agli Operatori aerei, è auspicabile che anche altri aeromobili possano sottoscrivere la procedura operativa di contemporaneità con la Scuola di Paracadutismo Enac.	4) La procedura di cui al punto 3) è sottoscritta dal direttore della scuola di paracadutismo e dai rappresentanti legali degli operatori aerei/privati che la applicano. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la procedura al gestore dell’infrastruttura interessata e, per conoscenza, a tutti i soggetti sottoscrittori. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la comunicazione di avvenuta sottoscrizione della procedura alla direzione aeroportuale competente per territorio e alla direzione operazioni competente sulla scuola di paracadutismo. La ricevuta della pec costituisce titolo dei soggetti firmatari per iniziare ad applicare la procedura.	Parzialmente accolto	Inserito nel regolamento apposito testo “ommerciali e non commerciali” al fine di illustrare compiutamente a quali operatori aerei si applica il requisito
36	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 f)	12	E’ il pilota del vettore lancio che comunica con Ente ATS (il Direttore di lancio è impossibilitato perché non ha la fonia aeronautica e non è dotato di radio di collegamento con Ente ATS).	f) L’attività di lancio paracadutisti deve essere considerata in corso dal momento nel quale il pilota del vettore lanci comunica all’ente ATS di essere pronto al lancio, fino a quando l’ultimo paracadutista non abbia riportato al suolo. L’ente ATS responsabile deve esserne informato di conseguenza, senza ritardo.	Accolto	
37	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 h)	13	Sarebbe opportuno specificare che si applica la procedura di comunicazione da parte del gestore, solo sugli aeroporti aperti al traffico commerciale.	h) in aggiunta al precedente punto f), quando l’attività di lancio si sta svolgendo su di un aeroporto aperto al traffico commerciale, prima di riprendere le normali attività, l’ente ATS deve ricevere comunicazione dal gestore aeroportuale che l’area di movimento è libera ed agibile. Invece sugli aeroporti minori/aviosuperfici, il traffico riprende la normale attività appena conclusa l’attività di lancio con l’ultimo paracadutista al suolo (come definita al precedente punto f)).	Non accolto	Vedi commenti n.31
38	Asd Scuola Paracadutistica veronese	RAIT.3125 i) 1)	13	Oltre agli Operatori aerei, è auspicabile che anche altri aeromobili possano sottoscrivere la procedura operativa di contemporaneità con la Scuola di Paracadutismo Enac.	durante le ore di attivazione per le attività di lancio, è consentito l’ingresso nella zona di lancio agli aeromobili utilizzati per il lancio e agli aeromobili, dotati di apparato radio, operati da operatori aerei/privati che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo le procedure di contemporaneità locale di cui al punto 3), previo nulla osta da parte del gestore dell’infrastruttura. Agli aeromobili diversi da quelli impiegati per le attività di lancio e da quelli oggetto della procedura di contemporaneità locale è consentito l’ingresso nella zona di lancio dopo che i piloti hanno ottenuto la conferma dell’assenza di discese con paracadute in corso, da parte dell’ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM.	Parzialmente accolto	Inserito nel regolamento apposito testo “ommerciali e non commerciali” al fine di illustrare compiutamente a quali operatori aerei si applica il requisito

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

39	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Cap. 4 sez. 8 Pag. 35		v'è un contrasto tra i 30 minuti previsti dalla regola RAIT 8025 della bozza e i 20 minuti previsti dal par. 2.3 appendice 6 delle regole dell'aria vigenti? o si riferiscono a circostanze diverse?	Se vi fosse contrasto sarebbe opportuno uniformare l'intervallo di tempo (in 20 minuti?)	Non accolto	I due termini temporali fanno riferimento a circostanze diverse
40	Aeronord sas	RAIT.5005 Regole del volo a vista	27	Il volo degli aerostati, per loro stessa natura, non prevede il decollo dagli aeroporti. Il paragrafo in oggetto scritto in questa maniera rende di fatto impossibile il volo notturno con gli aerostati in quanto non è fattibile decollare con aerostato da un aeroporto aperto al traffico notturno. Il problema non si pone per l'atterraggio in quanto, salvo emergenza, l'atterraggio con i palloni viene sempre pianificato di giorno, dopo l'alba. Rif. punto BOP.BAS.185 del reg. 2018/395 e relativi aggiornamenti.	3) I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne che: ...omiss... iii. per gli aerostati, i quali sono autorizzati al decollo anche al di fuori dagli aeroporti aperti al traffico VFR notturno, secondo le procedure dell'operatore	Noted	Sono in corso approfondimenti sull'attività in oggetto, con particolare riferimento a possibili modifiche al regolamento “Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)”

Consultazione – Modulo commenti

Regolamento “Regole dell’Aria Italia (RAIT)”

■ campi a cura di ENAC

(*) accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto

(**) [in caso di “accolto”]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.
[in caso di “parzialmente accolto”]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente . ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.
[in caso di “notato”]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.
[in caso di “non accolto”]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglibile. ENAC non cambierà il testo.