

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.J.465</b>	<b>General</b>				
	Obstacle limitation requirements should be distinguished between: (a) non-instrument runways; (b) non-precision approach runways; (c) precision approach runways; and (d) runways meant for take-off.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.to 9		<b>NO</b>	Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista: non strumentale, strumentale di non precisione e di precisione. Le eventuali distinzioni sono comunque fatte in base al codice di pista.
<b>CS ADR-DSN.J.470</b>	<b>Non-instrument runways</b>				
	(a) The following obstacle limitation surfaces should be established for a non-instrument runway: (1) conical surface; (2) inner horizontal surface; (3) approach surface; and (4) transitional surfaces. (b) The heights and slopes of the surfaces should not be greater than, and their other dimensions not less than, those specified in Table J-1. (c) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an approach or transitional surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object. (d) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above the conical surface or inner horizontal surface except when the object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.ti 9.1, 9.2 e 9.3	9.1 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di avvicinamento o quella di transizione fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o l'estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile. 9.2 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di salita al decollo, la superficie orizzontale interna la superficie conica e la superficie orizzontale esterna fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile, oppure è dimostrato che questo non influirebbe negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse.	<b>NO+</b>	Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista: non strumentale, strumentale di non precisione e di precisione. Le eventuali distinzioni sono comunque fatte in base al codice di pista.  Nella CS in esame non si fa riferimento nè alla OHS, nè alla TOCS; nel Regolamento RCEA la OHS e la TOCS sono definite indipendentemente dalla classificazione operativa della pista.
	(e) Existing objects above any of the conical surface, inner horizontal surface, approach surface and transitional surfaces should, as far as practicable, be removed except when the object is shielded by an existing immovable object, or after safety assessment it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes. (f) In considering proposed construction, account should be taken of the possible future development of an instrument runway and consequent requirement for more stringent obstacle limitation surfaces.	RCEA Cap. 4 par. 9 punto 9.3	9.3 Manufatti o qualsiasi ostacolo esistente che forano le superfici di avvicinamento, di transizione, di salita al decollo, la superficie orizzontale interna o quella conica devono, per quanto praticabile, essere rimossi, fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il manufatto o qualsiasi ostacolo è in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile oppure è dimostrato che questo non influisce negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse. Nel caso non sia possibile procedere alla rimozione di ostacoli esistenti, l'ENAC stabilisce le necessarie condizioni e limitazioni all'operatività dell'aeroporto.	<b>YES</b>	NO+ con riferimento al punto (e): Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista. YESon riferimento al punto (f): previsione non esplicita in RCEA, ma tenuta in considerazione nell'ambito dei Piani di Sviluppo Aeroportuali; per le superfici di delimitazione ostacoli si tiene conto della situazione attuale.
<b>CS ADR-DSN.J.475</b>	<b>Non-precision approach runways</b>				
	(a) The following obstacle limitation surfaces should be established for a non-precision approach runway: (1) conical surface; (2) inner horizontal surface; (3) approach surface; and (4) transitional surfaces. (b) The heights and slopes of the surfaces should not be greater than, and their other dimensions not less than, those specified in Table J-1, except in the case of the horizontal section of the approach surface (see paragraph (c) below). (c) The approach surface should be horizontal beyond the point at which the 2.5 % slope intersects: (1) a horizontal plane 150 m above the threshold elevation; or (2) the horizontal plane passing through the top of any object that governs the obstacle clearance altitude/height (OCA/H); whichever is the higher.	RCEA Cap. 4 par. 3 p.to 3.5	3.5 La pendenza della superficie di avvicinamento si misura nel piano verticale che contiene il prolungamento dell'asse pista o del sentiero di avvicinamento – anche se disassato o non rettilineo - approvato dall'ENAC. La superficie di avvicinamento per una pista strumentale di codice 3 e 4 diventa orizzontale oltre il più alto dei due punti seguenti: a) punto dove il piano inclinato previsto incontra il piano orizzontale, situato a 150 m al di sopra della soglia; b) punto dove lo stesso piano inclinato incontra il piano orizzontale passante sulla sommità di ogni oggetto, che determina l'altitudine/altezza del superamento degli ostacoli (OCA/H).	<b>NO+</b>	NO+ con riferimento al punto (a): nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	<p>(d) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an approach surface within 3 000 m of the inner edge or above a transitional surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object.</p> <p>(e) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above the approach surface beyond 3 000 m from the inner edge, the conical surface or inner horizontal surface except when the object would be shielded by an existing immovable object, or after a safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.</p> <p>(f) Existing objects above any of the surfaces required by paragraph (a) should as far as practicable be removed except when the object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.</p>	RCEA Cap. 4 par. 9 p.ti 9.1, 9.2 e 9.3	<p>9.1 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di avvicinamento o quella di transizione fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o l'estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile.</p> <p>9.2 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di salita al decollo, la superficie orizzontale interna la superficie conica e la superficie orizzontale esterna fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile, oppure è dimostrato che questo non influirebbe negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse.</p> <p>9.3 Manufatti o qualsiasi ostacolo esistente che forano le superfici di avvicinamento, di transizione, di salita al decollo, la superficie orizzontale interna o quella conica devono, per quanto praticabile, essere rimossi, fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il manufatto o qualsiasi ostacolo è in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile oppure è dimostrato che questo non influisce negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse. Nel caso non sia possibile procedere alla rimozione di ostacoli esistenti, l'ENAC stabilisce le necessarie condizioni e limitazioni all'operatività dell'aeroporto.</p>	NO+	<p>Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista.</p> <p><b>NO+</b>: Differenza significativa sulla valutazione ostacoli; nella CS in esame si fa riferimento ad una distanza di 3.000 m dal bordo interno della AS, al di sotto della quale non sono ammessi oggetti foranti la superficie. Nel RCEA non c'è questa distinzione in termini di distanza dal bordo interno della AS.</p> <p>La CS, inoltre, non fa riferimento alla TOCS, a differenza del Regolamento RCEA (la TOCS sarà oggetto di paragrafi specifici per i decolli). Per quanto riguarda la OHS, vedi p.to successivo.</p>
CS ADR-DSN.J.480	<b>Precision approach runways</b>				
	<p>(a) The following obstacle limitation surfaces should be established for a precision approach runway category I:</p> <p>(1) conical surface;</p> <p>(2) inner horizontal surface;</p> <p>(3) approach surface; and</p> <p>(4) transitional surfaces.</p>	RCEA Cap. 4 par. 8 p.to 8.4	8.4 L'istituzione della OFZ è richiesta per operazioni di avvicinamento in categoria II o III e deve essere rispettata per tutta la durata delle stesse. L'ENAC può richiedere l'istituzione della OFZ per operazioni di avvicinamento in categoria I che deve essere rispettata in condizioni meteorologiche prossime ai limiti per la categoria.	NO+	Il Regolamento RCEA stabilisce che anche per le operazioni in CAT I, l'ENAC può disporre l'adozione di una OFZ, nella quale sono inserite anche la Inner Approach Surface, la Inner Transitional Surface e la Balked Landing Surface. Tali superfici sono indicate nella GM1 ADR-DSN.J.480
	<p>(b) The following obstacle limitation surfaces should be established for a precision approach runway category II or III:</p> <p>(1) conical surface;</p> <p>(2) inner horizontal surface;</p> <p>(3) approach surface and inner approach surface;</p> <p>(4) transitional surfaces and inner transitional surfaces; and</p> <p>(5) balked landing surface.</p>	RCEA Cap. 4 par. 8 p.to 8.4	8.4 L'istituzione della OFZ è richiesta per operazioni di avvicinamento in categoria II o III e deve essere rispettata per tutta la durata delle stesse. L'ENAC può richiedere l'istituzione della OFZ per operazioni di avvicinamento in categoria I che deve essere rispettata in condizioni meteorologiche prossime ai limiti per la categoria.	NO	Nel Regolamento RCEA per operazioni in Cat II e Cat III è prevista l'adozione della OFZ, nella quale sono inserite la Inner Approach surface, la Inner Transitional Surface e la Balked Landing Surface
	(c) The heights and slopes of the surfaces should not be greater than, and their other dimensions not less than, those specified in Table J-1, except in the case of the horizontal section of the approach surface in paragraph (d) below.	RCEA Cap. 4 par. 3 p.to 3.5	3.5 La pendenza della superficie di avvicinamento si misura nel piano verticale che contiene il prolungamento dell'asse pista o del sentiero di avvicinamento – anche se disassato o non rettilineo - approvato dall'ENAC. La superficie di avvicinamento per una pista strumentale di codice 3 e 4 diventa orizzontale oltre il più alto dei due punti seguenti:	NO	
	<p>(d) The approach surface should be horizontal beyond the point at which the 2.5 % slope intersects:</p> <p>(1) a horizontal plane 150 m above the threshold elevation; or</p> <p>(2) the horizontal plane passing through the top of any object that governs the obstacle clearance limit; whichever is the higher.</p>	RCEA Cap. 4 par. 3 p.to 3.5	<p>a) punto dove il piano inclinato previsto incontra il piano orizzontale, situato a 150 m al di sopra della soglia;</p> <p>b) punto dove lo stesso piano inclinato incontra il piano orizzontale passante sulla sommità di ogni oggetto, che determina l'altitudine/altezza del superamento degli ostacoli (OCA/H).</p>	NO	
	(e) Fixed objects should not be permitted above the inner approach surface, the inner transitional surface or the balked landing surface, except for frangible objects which because of their function should be located on the strip. Mobile objects should not be permitted above these surfaces during the use of the runway for landing.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.to 9.7	9.7 Nessun oggetto, fisso o mobile può penetrare la OFZ durante operazioni di atterraggio in categoria II o III, ad eccezione degli AVL montati su supporto frangibile. Nessun oggetto fisso o mobile può penetrare l'OFZ durante operazione di atterraggio in CAT I sugli aeroporti per i quali l'ENAC ha disposto l'adozione di OFZ CAT I.	NO	
	(f) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an approach surface or a transitional surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.to 9.1	9.1 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di avvicinamento o quella di transizione fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o l'estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile.	NO	Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(g) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above the conical surface and the inner horizontal surface except when an object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.to 9.2	9.2 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di salita al decollo, la superficie orizzontale interna la superficie conica e la superficie orizzontale esterna fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inanimabile, oppure è dimostrato che questo non influirebbe negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse.	NO	Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista. Nella CS in esame non si fa riferimento alla TOCS (poiché si tratta di atterraggi, la TOCS è trattata nella CS ADR-DSN J.485) ed alla OHS, come riportato al Cap. 4 p.to 9.2 del Regolamento RCEA.
	(h) Existing objects above an approach surface, a transitional surface, the conical surface and inner horizontal surface should, as far as practicable, be removed except when an object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.	RCEA Cap. 4 par. 9 p.to 9.3	9.3 Manufatti o qualsiasi ostacolo esistente che forano le superfici di avvicinamento, di transizione, di salita al decollo, la superficie orizzontale interna o quella conica devono, per quanto praticabile, essere rimossi, fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il manufatto o qualsiasi ostacolo è in ombra rispetto a un esistente manufatto inanimabile oppure è dimostrato che questo non influisce negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse. Nel caso non sia possibile procedere alla rimozione di ostacoli esistenti, l'ENAC stabilisce le necessarie condizioni e limitazioni all'operatività dell'aeroporto.	NO	Nel Regolamento RCEA i principi esposti sono applicabili in generale, senza particolari distinzioni tra i vari tipi di pista. Nella CS in esame non si fa riferimento alla TOCS (poiché si tratta di atterraggi, la TOCS è trattata più avanti nel CS ADR-DSN J.485), come riportato al Cap. 4 p.to 9.3 del Regolamento RCEA.
<b>CS ADR-DSN J.485</b>	<b>Runways meant for take-off</b>				
	(a) The safety objective of the take-off climb surface slopes and dimensions is to allow safe take-off operations by defining the limits above which new obstacles should not be permitted unless shielded by an existing immovable object. (b) A take-off climb surface should be established for a runway meant for take-off. (c) The dimensions of the surface should be not less than the dimensions specified in Table J-2, except that a lesser length may be adopted for the take-off climb surface where such lesser length would be consistent with procedural measures adopted to govern the outward flight of aeroplanes. (d) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above a take-off climb surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object. (e) Existing objects that extend above a take-off climb surface should as far as practicable be removed except when an object is shielded by an existing immovable object, or after safety assessment it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.	RCEA Cap. 4 par. 2 p.to 2.2  RCEA Cap. 4 par. 9 p.ti 9.2 e 9.3	2.2 La Take off Climb Surface è stabilita per ogni direzione di decollo.  9.2 Nuovi manufatti o estensioni degli stessi non possono forare la superficie di salita al decollo, la superficie orizzontale interna la superficie conica e la superficie orizzontale esterna fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il nuovo manufatto o estensione risulterebbe in ombra rispetto a un esistente manufatto inanimabile, oppure è dimostrato che questo non influirebbe negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse.  9.3 Manufatti o qualsiasi ostacolo esistente che forano le superfici di avvicinamento, di transizione, di salita al decollo, la superficie orizzontale interna o quella conica devono, per quanto praticabile, essere rimossi, fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il manufatto o qualsiasi ostacolo è in ombra rispetto a un esistente manufatto inanimabile oppure è dimostrato che questo non influisce negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse.	YES	NO+: per i punti (a) e (c); nella CS in esame è prevista la possibilità di una minore dimensione della TOCS, nel caso in cui tale minore dimensione sia in linea con misure procedurali adottate per governare il volo di decollo degli aeroplani (cfr. p.to c). YES: La tabella J2 EASA differisce dalla tabella 4.1 del Regolamento RCEA per la dimensione del lato interno della TOCS (pari a 150 m per pista di codice 1 e 2 in presenza di clearway - cfr. nota della tabella J2 EASA) Per nuovi manufatti o estensioni degli stessi, il Regolamento RCEA prevede la possibilità di autoizzazione a seguito di safety assessment, condizione questa non prevista nella CS in esame.
<b>CS ADR-DSN J.490</b>	<b>Other objects</b>				
	(a) Objects which do not project through the approach surface but which would nevertheless adversely affect the optimum siting or performance of visual or non-visual aids should, as far as practicable, be removed. (b) Anything which may, after safety assessment, endanger aeroplanes on the movement area or in the air within the limits of the inner horizontal and conical surfaces should be regarded as an obstacle and should be removed in so far as practicable.  --> See tables in the original document	RCEA Cap. 4 par. 9 p.ti 9.4 e 9.5  RCEA Cap. 4 par. 12 p.to 12.2	9.4 Ostacoli che non forano la superficie di avvicinamento di una pista o quella relativa ad un suo previsto prolungamento, ma che possono influire negativamente sulle prestazioni ottimali degli aiuti alla navigazione visivi e non visivi devono essere rimossi a cura del gestore, nel sedime aeroportuale. La rimozione degli ostacoli che si trovano al di fuori del sedime aeroportuale è richiesta dall'ENAC.  9.5 Devono essere rimossi, a cura del gestore tutti quegli oggetti che possono essere di ostacolo agli aeromobili nell'area di movimento.  12.2 Le zone da sottoporre a limitazione sono quelle interessate dalle superfici di avvicinamento, di decollo ed orizzontale interna ed esterna, con le dimensioni conformi a quanto riportato nelle tabelle 4.1 e 4.2 del presente Capitolo.	NO +	Nella CS in esame devono essere rimossi tutti gli oggetti che possono essere pericolosi per gli aeroplani situati al di sotto delle superfici IHS e CS. Nel Regolamento RCEA si fa invece riferimento a tutte le superfici delimitazioni ostacolo definite nel Cap. 4 tab. 4.1 e 4.2