



# REGOLAMENTO

---

## ZONE GEOGRAFICHE UAS



**SOMMARIO**

<b>Premessa</b> .....	4
<b>Art. 1 Finalità e oggetto</b> .....	5
<b>Art. 2 Ambito di applicazione</b> .....	5
<b>Art. 3 Definizioni normative</b> .....	6
<b>Art. 4 Classificazione delle zone geografiche UAS</b> .....	8
<b>Art. 5 Istituzione di una Zona Geografica</b> .....	10
<b>Art. 6 Pubblicazione delle zone geografiche UAS</b> .....	10
<b>Art. 7 Regole generali</b> .....	10
<b>Art. 8 Regole per operazioni UAS sul sedime aeroportuale</b> .....	11
<b>Art. 9 Regole per operazioni UAS che necessitano di spazi aerei riservati</b> .....	13
<b>Art. 10 Tariffe</b> .....	13
<b>Art. 11 Disposizioni sanzionatorie</b> .....	14
<b>Art. 12 Disposizioni abrogative</b> .....	14
<b>Art. 13 Modifica allegato</b> .....	14
<b>Art. 14 Entrata in vigore e decorrenza di efficacia</b> .....	14
<b>ALLEGATO Criteri per la definizione delle zone geografiche UAS a protezione degli ADA</b>	
16	
<b>A1 Aeroporti civili con procedure strumentali di volo</b> .....	16
<b>A2 Aeroporti civili senza procedure strumentali di volo</b> .....	17
<b>A3 Eliporti, elisuperfici e vertiporti civili senza procedure strumentali di volo o con procedure PinS proceed VFR</b> .....	20
<b>A4 Aeroporti militari</b> .....	21
<b>A5 Criteri per aeroporti con piste multiple</b> .....	22

***Premessa***

1. L'ENAC, ai sensi dell'art. 687 del Codice della Navigazione, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.
2. In virtù degli artt. 792 e 793 del Codice della Navigazione, l'ENAC vieta il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale per motivi di sicurezza, nonché, su richiesta della competente amministrazione, per motivi militari ovvero di sicurezza o di ordine pubblico.
3. L'ENAC, ai sensi dell'art. 15 del regolamento (UE) 2019/947, limita o vieta il sorvolo degli UAS su determinate aree geografiche per ragioni collegate alla sicurezza (*safety e security*), alla riservatezza e alla protezione dei dati personali (*privacy*) o per motivi di protezione ambientale (*environmental*).

**Art. 1**

*Finalità e oggetto*

1. Il presente regolamento:

- a) stabilisce i requisiti per l'istituzione delle zone geografiche UAS, in accordo a quanto previsto dall'art. 15 del regolamento (UE) 2019/947;
- b) stabilisce in quali casi è necessaria l'istituzione di riserva di spazio aereo per le operazioni UAS;
- c) definisce i criteri per condurre operazioni UAS sui sedimi aeroportuali.

**Art. 2**

*Ambito di applicazione*

1. Salvo quanto previsto al comma 2, il presente regolamento si applica alle operazioni UAS condotte all'interno delle zone geografiche UAS, inclusi i sedimi aeroportuali, che ricadono nell'ambito di applicazione:

- a) del regolamento (UE) 2019/947 e ss.mm.ii;
- b) dell'art.2, comma 3, lett. a) del regolamento (EU) 2018/1139 ad esclusione delle operazioni condotte secondo scenari standard nazionali concordati con l'ENAC e recepiti dalle competenti Amministrazioni.

2. Il presente regolamento non si applica:

- a. alle operazioni condotte con UAS militari;
- b. al personale del Ministero della Difesa impegnato in operazioni di difesa e sicurezza militare dello Stato, disciplinate secondo le speciali regolamentazioni adottate dall'Autorità per l'Aviazione Militare;
- c. alle operazioni condotte da altri soggetti, anche privati, limitatamente alle operazioni svolte per conto e sotto la responsabilità delle Amministrazioni di cui alla lettera b), per finalità di pubblica sicurezza, soccorso e difesa.

**Art. 3***Definizioni normative*

1. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento, si richiamano le definizioni di cui al regolamento (UE) 2019/947.

2. Si applicano, inoltre, le seguenti definizioni:

- a) **ADA** (Area di atterraggio): area attrezzata per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili coincidente con aeroporto, eliporto, aviosuperficie, elisuperficie, idrosuperficie, vertiporto;
- b) **AIP** (*Aeronautical Information Publication*): pubblicazione di informazioni aeronautiche edita da ENAV SpA ([www.enav.it](http://www.enav.it)), contenente le informazioni aeronautiche di carattere durevole essenziali per la navigazione aerea;
- c) **ARP** (*Aerodrome Reference Point*): punto di riferimento aeroportuale, la posizione geografica designata di un aeroporto civile o militare aperto al traffico civile. È disponibile in AIP Italia;
- d) **BV** (*Buffer Value*): margine spaziale posto a ulteriore protezione delle operazioni di volo;
- e) **D-Flight**: portale dedicato agli operatori UAS per la fornitura dei servizi di registrazione, di dichiarazione, di geo-consapevolezza, di identificazione a distanza e di replicazione delle informazioni sulle zone geografiche. Link: [https://www.d-flight.it/new\\_portal/](https://www.d-flight.it/new_portal/);
- f) **Entità Riconosciute (RE)**: organizzazioni che forniscono addestramento teorico e pratico ai piloti Remoti in categoria "specifica";
- g) **HRP** (*Helicopter Reference Point*): punto di riferimento di eliporto, la posizione designata di un eliporto o di un luogo di atterraggio;
- h) **Indicazioni Tecniche e Operative (ITO)**: contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo, procedurale o metodologico per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza dei requisiti normativi, nonché informazioni prettamente tecniche. Sono pubblicate in apposita sezione del sito istituzionale dell'ENAC;
- i) **Lettera di accordo/Lettera di operazione**: documento, condiviso e sottoscritto da due o più enti o organizzazioni, attraverso il quale viene definita la modalità di gestione di determinate operazioni UAS;

- j) **PinS** (*Point-in-Space operation*): operazione di volo basata sul GNSS e progettata solo per gli elicotteri;
- k) **PinS proceed VFR**: segmento di volo condotto secondo le regole VFR fino all'*Initial Departure Fix* (IDF), durante il quale il pilota è responsabile della separazione dagli ostacoli. Il passaggio alla fase IFR è subordinato all'impegno dell'IDF a un'altitudine non inferiore alla *Minimum Crossing Altitude* (MCA) prescritta;
- l) **Restrizione dello spazio aereo**: volume definito di spazio aereo entro il quale possono essere eseguite, in vario modo, attività pericolose per i voli o per gli aeromobili in ore determinate (zona D: pericolosa); ovvero spazio aereo entro il quale il volo degli aeromobili è subordinato al rispetto di specifiche condizioni (zona R: regolamentata); ovvero spazio aereo entro il quale il volo degli aeromobili è vietato (zona P: vietata);
- m) **Riserva di spazio aereo**: volume definito di spazio aereo riservato in via temporanea all'uso esclusivo o specifico da parte di categorie di utenti e che include le zone temporaneamente regolamentate e/o segregate;
- n) **Sedime aeroportuale**: area delimitata, comprendente edifici, installazioni ed impianti destinata all'arrivo, alla partenza ed al movimento a terra di aeromobili e così come individuate, laddove presente, nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA);
- o) **TSA** (*Temporary Segregated Area*): spazio aereo di definite dimensioni, normalmente sotto la giurisdizione di un'autorità aeronautica, temporaneamente segregato, mediante un comune accordo, per l'uso specifico da parte di un'altra autorità aeronautica ed attraverso il quale il transito di altro traffico non è consentito;
- p) **TRA** (*Temporary Reserved Area*): volume definito di spazio aereo, normalmente sotto la giurisdizione di un'autorità aeronautica e temporaneamente riservato per un uso specifico da parte di un'altra autorità aeronautica, nel quale può essere consentito il transito tramite un'autorizzazione ATC.

**Art. 4***Classificazione delle zone geografiche UAS*1. Zone istituite per motivi di sicurezza (*safety*).

1. In tali zone le operazioni UAS possono essere condotte solo in categoria “specificata” o “certificata”, ad eccezione dei casi previsti dal presente regolamento.

2. Le zone istituite per motivi di sicurezza (*safety*) includono:

## a) Zone istituite a protezione degli ADA:

volumi di spazio aereo dove sono interdette o limitate le operazioni UAS, in funzione della tipologia dell'ADA interessato. I criteri per la definizione delle zone geografiche istituite per *safety* in prossimità degli ADA sono riportati nell'allegato;

## b) Zone istituite a protezione di attività di volo a bassa quota di aeromobili con pilota a bordo:

volumi di spazio aereo dove sono interdette o limitate le operazioni UAS, in funzione della tipologia delle attività di aeromobili con pilota a bordo, con lo scopo di proteggere attività di volo a bassa quota degli aeromobili con pilota a bordo;

## c) altre zone a protezione di attività di volo di aeromobili con pilota a bordo, sulla base di valutazioni dell'ENAC.

2. Zone istituite per motivi di sicurezza (*security*).

1. L'ENAC, su richiesta di prefetture, istituzioni militari o altre Amministrazioni dello Stato, può istituire zone vietate al sorvolo degli UAS in accordo all'art.793 del Codice della Navigazione.

2. Tale divieto viene disposto quando ricorrono motivi di sicurezza o di ordine pubblico.

3. Per quanto attiene al divieto di sorvolo degli istituti di pena, le istanze sono avanzate dall'Amministrazione della Giustizia – Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria.

3. Zone istituite per motivi di protezione ambientale (*environmental*).

1. Ai sensi dell'art.11, comma 3 lettera h) della legge n. 394 del 6 dicembre 1991, su parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica possono essere istituite zone geografiche UAS per motivi di tutela ambientale, purché non eccedenti i confini dell'area protetta stessa.

2. Le restrizioni sono richieste all'ENAC direttamente dall'Amministrazione competente o dal soggetto concessionario del territorio interessato, qualora a ciò espressamente delegato.

4. Zone istituite per tutela della riservatezza e dati personali (*privacy*).

1. Le zone geografiche per la tutela della riservatezza e dei dati personali (*privacy*) possono essere istituite dall'ENAC, previo parere del Garante della Privacy o del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

5. Altre zone geografiche UAS.

1. Ai sensi dell'art.15 del regolamento (UE) 2019/947, l'ENAC istituisce le seguenti zone geografiche UAS:

a) Zone per esigenze di difesa e sicurezza nazionale:

per motivi connessi alle esigenze di sicurezza e difesa, comprese le propedeutiche attività di addestramento, su richiesta dell'Aeronautica Militare l'ENAC istituisce zone di divieto di volo degli UAS. In tali zone l'Aeronautica Militare è responsabile del rilascio del relativo nulla osta all'impiego delle stesse, in accordo alle condizioni specificate dall'Aeronautica Militare al richiedente;

b) Zone per esigenze di risposta alle emergenze:

per garantire il sicuro e tempestivo intervento delle preposte Autorità, nel caso di situazioni emergenziali, l'ENAC istituisce zone di divieto di volo degli UAS. Le modalità di istituzione e permeazione di tali aree, nonché le procedure applicabili, sono definite nelle ITO;

c) Zone U-Space:

l'istituzione di zone geografiche UAS U-space definite dal regolamento (UE) 2021/664 avviene in accordo alle procedure stabilite dall'ENAC;

d) Zone per attività di aeromodellismo:

l'ENAC istituisce zone geografiche UAS per l'effettuazione di attività aeromodellistica di Club o Associazioni di aeromodellismo autorizzati in accordo all'art.16 del regolamento (UE) 2019/947.

**Art. 5***Istituzione di una Zona Geografica*

1. L'ENAC istituisce e revoca le Zone Geografiche d'ufficio o su istanza di parte, da presentarsi secondo le modalità definite nelle ITO.
2. Possono richiedere la designazione di uno U-space:
  - a. qualunque persona fisica o giuridica;
  - b. Pubbliche Amministrazioni.
3. ENAC al termine dell'istruttoria, provvede all'istituzione e quindi alla pubblicazione della Zona ovvero emette un provvedimento di diniego qualora riscontri elementi ostativi.

**Art. 6***Pubblicazione delle zone geografiche UAS*

1. In ottemperanza ai requisiti dell'art.15 comma 3 del regolamento (UE) 2019/947, le informazioni sulle zone geografiche UAS, individuate in accordo ai criteri del presente regolamento, sono pubblicate tramite D-Flight nel formato digitale comune unico previsto.
2. L'ENAC provvede a far pubblicare tramite D-Flight e, se necessario anche su AIP Italia, eventuali restrizioni di spazio aereo per le operazioni con UAS.
3. L'ENAC adotta i provvedimenti di imposizione di divieti di volo e ne assicura la pubblicazione su D-Flight.

**Art. 7***Regole generali*

1. All'interno delle zone geografiche definite all'art. 4 comma 1 (*Safety*), le operazioni UAS della categoria "aperta" sono vietate. Restano ferme le disposizioni specifiche per i voli nell'intorno degli ostacoli artificiali.
2. All'interno delle zone geografiche definite all'art. 4 comma 2 (*Security*) e 3 (*Environmental*), le operazioni UAS della categoria "aperta" sono consentite nei termini e nelle modalità previste dal presente regolamento.

3. Le Entità Riconosciute che effettuano la propria attività in prossimità degli ADA, possono operare anche in assenza di una zona temporaneamente segregata/riservata attivata tramite NOTAM, se questo avviene in accordo alle procedure e limitazioni stabilite dall'ENAC.

4. All'interno delle zone geografiche istituite per sicurezza (*security*), riservatezza e tutela dell'ambiente e nelle zone regolamentate (R), proibite (P), pericolose (D), nonché quelle ad esse assimilabili (es.: lancio paracadutisti e volo acrobatico), pubblicate nella sezione ENR 5 dell'AIP Italia, le operazioni UAS sono subordinate a specifica autorizzazione. Tale autorizzazione è rilasciata dall'Amministrazione che ne ha richiesto l'istituzione e può includere restrizioni operative determinate dal responsabile dell'area.

5. Nelle zone geografiche istituite per safety nelle vicinanze degli ADA civili, ad eccezione delle zone di colore rosso descritte nell'allegato, sono possibili operazioni UAS in categoria "aperta" nell'intorno di un ostacolo artificiale, entro 50 mt orizzontalmente e fino a 5 mt verticalmente, anche oltre le altezze massime consentite nelle rispettive zone geografiche.

6. Nelle zone geografiche rosse, istituite per safety a protezione degli ADA civili, sono possibili operazioni UAS in categoria "specificata" nell'intorno di un ostacolo artificiale entro 10 mt orizzontalmente e fino a 3 mt verticalmente, anche in assenza di una zona temporaneamente segregata/riservata attivata tramite NOTAM. Tale fattispecie si applica esclusivamente alle operazioni condotte ad una distanza laterale dal sedime aeroportuale superiore ai 500m.

7. Con riferimento ai precedenti commi 5 e 6, è responsabilità dell'operatore dell'UAS ottenere preventivamente il permesso del proprietario/responsabile dell'ostacolo in oggetto.

8. Relativamente alle zone rosse a protezione degli aeroporti militari possono essere stabilite locali procedure di coordinamento che facilitino l'accesso allo spazio aereo da parte degli UAS di Stato operanti per compiti istituzionali nel rispetto sia della safety dell'attività di volo che degli elementi di security aeroportuale. Tali procedure devono essere dettagliate in appropriate lettere di accordo stipulate tra i locali comandi aeroportuali e le rispettive Autorità operanti gli UAS di Stato.

**Art. 8***Regole per operazioni UAS sul sedime aeroportuale*

1. All'interno degli spazi aerei sovrastanti i sedimi aeroportuali, le operazioni UAS possono essere condotte soltanto in categoria "specificata" o "certificata" e sono soggette ad

autorizzazione operativa rilasciata dall'ENAC in accordo a quanto previsto dall'art. 12 del regolamento (UE) 2019/947.

2. Per le operazioni UAS sul sedime aeroportuale degli aeroporti militari aperti al traffico civile e sulle aree militari situate all'interno di aeroporti civili, l'autorizzazione alle operazioni di cui all'art.12 del regolamento (UE) 2019/947 è rilasciata dall'ENAC previo nulla osta del competente comando aeroportuale.

3. Le modalità operative, le procedure di coordinamento e le responsabilità dei soggetti coinvolti sono stabilite nel Regolamento di Scalo o Manuale di Aeroporto. In mancanza dell'aggiornamento del Regolamento di Scalo o Manuale, le stesse indicazioni sono contenute in una Lettera di Operazioni stipulata tra le parti interessate.

4. Le operazioni UAS sui sedimi aeroportuali degli aeroporti civili sono consentite fino ad una altezza massima di 60 m AGL. Non è richiesta né la valutazione dei Servizi del Traffico Aereo - ATS da parte del fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea - SNA competente, né la creazione di una riserva di spazio aereo con emissione del relativo NOTAM.

5. Le operazioni UAS sul sedime aeroportuale sono condotte in coordinamento con l'Ente ATS dell'aeroporto interessato (TWR/AFIU). Sugli aeroporti ove non sono forniti servizi di traffico aereo queste sono condotte in accordo alle specifiche disposizioni emanate dall'ENAC, mentre sugli aeroporti militari secondo le disposizioni emanate dall'Aeronautica Militare

6. Negli aeroporti dove è fornito il servizio di controllo del traffico aereo (TWR), le attività sul sedime aeroportuale sono da considerarsi operazioni in spazio aereo atipico. L'Ente ATC, al momento della comunicazione di inizio attività da parte dell'operatore, può consentire, negare o ritardare l'inizio della stessa, per garantire la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo con equipaggio che opera sull'aeroporto. L'attività UAS può essere sospesa dall'Ente ATC per le stesse finalità.

7. Negli aeroporti dove è fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS), l'ente ATS (AFIU) fornisce informazioni al traffico aereo con equipaggio circa la presenza di operazioni UAS sul sedime aeroportuale e lo spazio aereo atipico viene assicurato con la creazione di una zona temporaneamente regolamentata attivata con apposito NOTAM.

8. La simultaneità delle operazioni UAS con eventuali operazioni di aeromobili con pilota a bordo deve essere stabilita caso per caso attraverso opportuna valutazione del rischio.

**Art. 9***Regole per operazioni UAS che necessitano di spazi aerei riservati*

1. La riserva di spazio aereo per lo svolgimento delle operazioni UAS è necessaria nei seguenti casi:

- a. per operazioni all'interno di zone geografiche UAS istituite per motivi di safety, fatte salve le particolari prescrizioni per operazioni all'interno del sedime aeroportuale di cui all'art.8 del presente regolamento;
- b. per operazioni per le quali la riserva di spazio aereo è ritenuta necessaria dalla valutazione del rischio effettuata in accordo all'art. 11 del regolamento (UE) 2019/947, o laddove ritenuto necessario dall'ENAC;
- c. per operazioni al di sopra di 120 m (400 ft) AGL.
- d. per operazioni all'interno di zone pubblicate nella sezione ENR 5 dell'AIP Italia, quando ritenuto necessario da chi ha richiesto l'istituzione di tale area.

2. Nei casi suddetti l'operatore UAS deve ottenere il nulla osta relativo all'utilizzo dello spazio aereo rilasciato da parte della competente Direzione Territoriale dell'ENAC o dall'Aeronautica Militare.

3. La richiesta di riserva dello spazio aereo e il calcolo del BV da applicare ai fini della valutazione di compatibilità con le attività aeronautiche aeroportuali devono essere effettuati in accordo alle procedure stabilite dall'ENAC. o dall'Aeronautica Militare per gli spazi aerei di competenza.

4. Al di fuori del sedime aeroportuale, le operazioni UAS che richiedono una riserva di spazio aereo in zone con servizio ATC o AFIS richiedono il coordinamento preventivo con il fornitore ATS responsabile. Il fornitore ATS ha sempre l'autorità di sospendere, ritardare o annullare le operazioni UAS per garantire la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo con equipaggio.

**Art. 10***Tariffe*

1. Per gli aspetti amministrativi legati all'adempimento di quanto contenuto nel presente regolamento, si applica quanto previsto dal Regolamento delle Tariffe dell'ENAC in vigore.

**Art. 11***Disposizioni sanzionatorie*

1. La violazione del presente regolamento e delle norme in esso richiamate comporta l'applicazione delle disposizioni penali e disciplinari previste dal Libro II, parte III del codice della navigazione, nonché quelle previste dal D. Lgs.173/2017.
2. Le sanzioni amministrative nonché i provvedimenti interdittivi e cautelativi sono adottati in conformità al Regolamento ENAC "Esercizio del potere sanzionatorio".

**Art. 12***Disposizioni abrogative*

1. Il presente regolamento abroga la circolare ENAC ATM 09A "Criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche" del 24/03/2021.
2. Il presente regolamento abroga le disposizioni di cui ai punti 3.3 (d) e 8.1.4 della circolare ENAC ATM 03C "Istituzione, estensione di validità, modifica o cancellazione di zone soggette a restrizioni" del 28/01/2021.

**Art. 13***Modifica allegato*

1. L'allegato al presente regolamento può essere modificato con provvedimento del Direttore Generale che ne dà informativa al Consiglio di Amministrazione.

**Art. 14***Entrata in vigore e decorrenza di efficacia*

- 1 Il presente regolamento e il relativo allegato sono pubblicati sul sito web istituzionale dell'ENAC. Di tale pubblicazione viene dato avviso sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana.

2. Il Regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta ufficiale.

3.L'allegato al presente regolamento entra in vigore decorsi sei mesi dalla pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta ufficiale.

BONZA

**ALLEGATO**

***Criteria per la definizione delle zone geografiche UAS a protezione degli ADA***

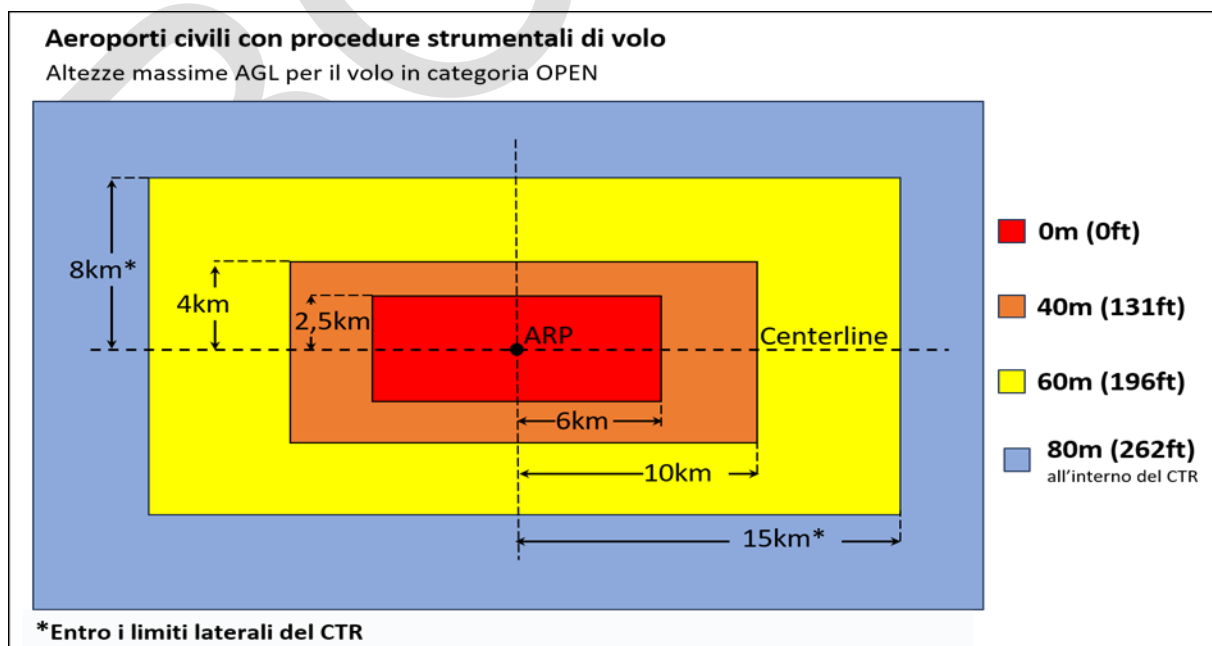
**A1**

*Aeroporti civili con procedure strumentali di volo*

Le zone geografiche UAS a protezione degli aeroporti civili sui quali sono istituite procedure strumentali di volo, intese come zone all'interno delle quali l'attività UAS non è consentita o è limitata, sono attive negli orari di apertura dell'aeroporto interessato (come riportato in AIP/NOTAM) e sono identificate come di seguito:

- a) zona "rossa": orizzontalmente, fino a 6 km dall'ARP longitudinalmente e fino a 2,5 km lateralmente; verticalmente, da 0 m AGL fino ad UNL;
- b) zona "arancione": orizzontalmente, da 6 km fino a 10 km dall'ARP longitudinalmente e da 2,5 km fino a 4 km lateralmente; verticalmente, da 40 m AGL fino ad UNL;
- c) zona "gialla": orizzontalmente, da 10 km fino a 15 km dall'ARP longitudinalmente e da 4 a 8 km lateralmente; verticalmente, da 60 m AGL fino ad UNL;
- d) zona "azzurra": definita all'interno di ATZ o CTR oltre 15 km dall'ARP longitudinalmente e oltre 8 km lateralmente, da 80 m fino ad UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.



## A2

### *Aeroporti civili senza procedure strumentali di volo*

- a) Zone geografiche intorno ad aeroporti e aviosuperfici con pista di lunghezza inferiore a 500m

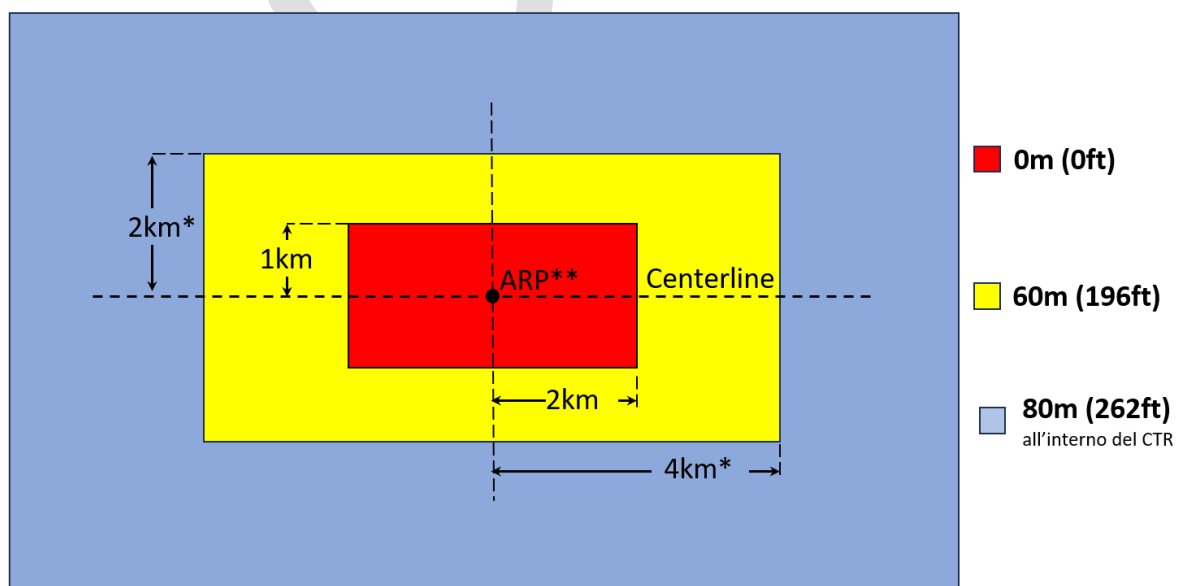
Le zone geografiche UAS nelle vicinanze degli aeroporti e aviosuperfici con pista di lunghezza inferiore a 500 m sui quali non sono istituite procedure strumentali di volo, intese come zone all'interno delle quali l'attività UAS non è consentita o è limitata, sono attive negli orari di apertura dell'aeroporto interessato (come riportato in AIP/NOTAM) o come indicato dal gestore dell'aviosuperficie e sono identificate come di seguito:

- i. zona "rossa": orizzontalmente, fino a 2 km dall'ARP longitudinalmente (in entrambe le direzioni) e 1 km lateralmente, rimanendo al di fuori del sedime aeroportuale; verticalmente, da 0 m AGL fino ad UNL;
- ii. zona "gialla": orizzontalmente, da 2 km fino a 4 km dall'ARP longitudinalmente e da 1 a 2 km lateralmente; verticalmente, da 60 m AGL fino ad UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.

#### **Aeroporti civili senza procedure strumentali di volo, lunghezza pista < 500m**

Altezze massime AGL per il volo in categoria OPEN



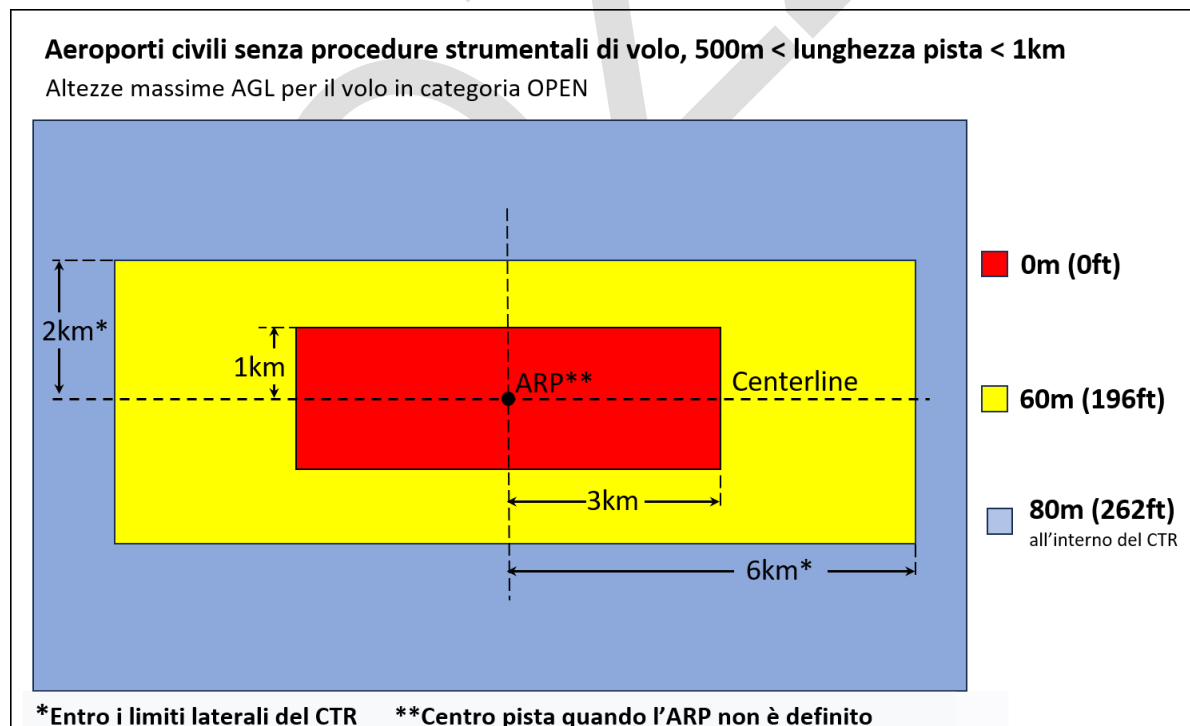
\*Entro i limiti laterali del CTR    \*\*Centro pista quando l'ARP non è definito

- b) Zone geografiche intorno ad aeroporti e aviosuperfici con pista di lunghezza superiore a 500 m e inferiore a 1km

Le zone geografiche UAS nelle vicinanze degli aeroporti e aviosuperfici con pista di lunghezza superiore a 500 m e inferiore a 1km sui quali non sono istituite procedure strumentali di volo, intese come zone all'interno delle quali l'attività UAS non è consentita o è limitata, sono attive negli orari di apertura dell'aeroporto interessato (come riportato in AIP/NOTAM) o come indicato dal gestore dell'aviosuperficie e sono identificate come di seguito:

- i. zona "rossa": orizzontalmente, fino a 3 km dall'ARP longitudinalmente (in entrambe le direzioni) e 1 km lateralmente, rimanendo al di fuori del sedime aeroportuale; verticalmente, da 0 m AGL fino ad UNL;
- ii. zona "gialla": orizzontalmente, da 3 km fino a 6 km dall'ARP longitudinalmente e da 1 a 2 km lateralmente; verticalmente, da 60 m AGL fino ad UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.



- c) Zone geografiche intorno ad aeroporti e aviosuperfici con pista di lunghezza superiore a 1km

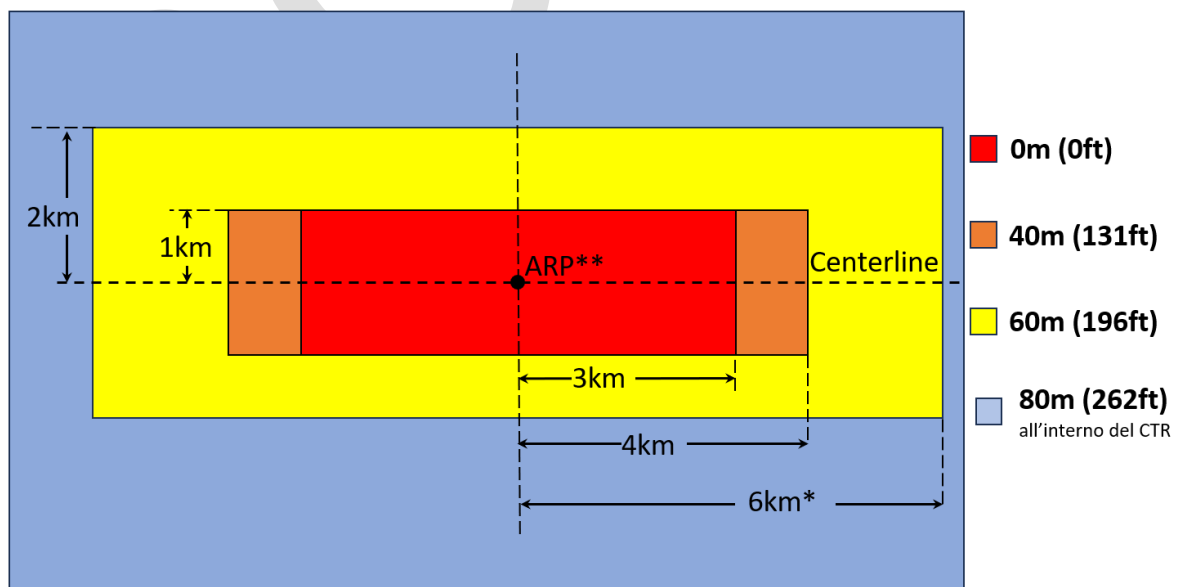
Le zone geografiche UAS nelle vicinanze degli aeroporti civili sui quali non sono istituite procedure strumentali di volo, intese come zone all'interno delle quali l'attività UAS non è consentita o è limitata, sono attive negli orari di apertura dell'aeroporto interessato (come riportato in AIP/NOTAM) o come indicato dal gestore dell'aviosuperficie e sono identificate come di seguito:

- i. zona "rossa": orizzontalmente, fino a 3 km dall'ARP longitudinalmente (in entrambe le direzioni) e 1 km lateralmente, rimanendo al di fuori del sedime aeroportuale; verticalmente, da 0 m AGL fino ad UNL;
- ii. zona "arancione": orizzontalmente, da 3 km fino a 4 km dall'ARP longitudinalmente e fino a 1 km lateralmente; verticalmente, da 40 m AGL fino ad UNL;
- iii. zona "gialla": orizzontalmente, da 4 km fino a 6 km dall'ARP longitudinalmente e da 1 a 2 km lateralmente; verticalmente, da 60 m AGL fino ad UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.

### Aeroporti civili senza procedure strumentali di volo, lunghezza pista > 1km

Altezze massime AGL per il volo in categoria OPEN



\*Entro i limiti laterali del CTR    \*\*Centro pista quando l'ARP non è definito

### A3

#### *Eliporti, elisuperfici e vertiporti civili senza procedure strumentali di volo o con procedure PinS proceed VFR*

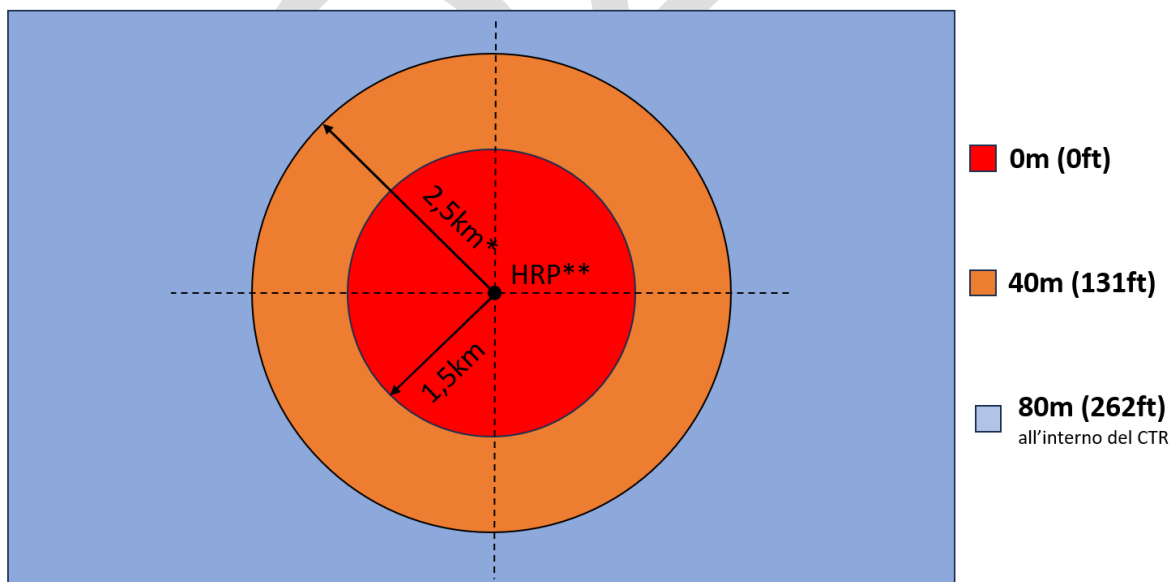
Le zone geografiche UAS a protezione delle elisuperfici senza procedure strumentali di volo o con procedure PinS proceed VFR, intese come zone all'interno delle quali l'attività UAS non è consentita o è limitata, sono attive negli orari di apertura dell'elisuperficie interessata (come riportato in AIP/NOTAM) o come indicato dal gestore dell'aviosuperficie e sono identificate come di seguito:

- i. zona "rossa": orizzontalmente, fino a 1,5 km dall'HRP; verticalmente, da 0 m AGL fino ad UNL;
- ii. zona "arancione": orizzontalmente, da 1,5 km fino a 2,5 km dall'HRP; verticalmente, da 40 m AGL fino ad UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.

#### **Eliporti, elisuperfici e vertiporti civili senza procedure strumentali di volo**

Altezze massime AGL per il volo in categoria OPEN



\* Oppure entro i limiti laterali dell'ATZ

\*\* Centro pista quando l'HRP non è definito

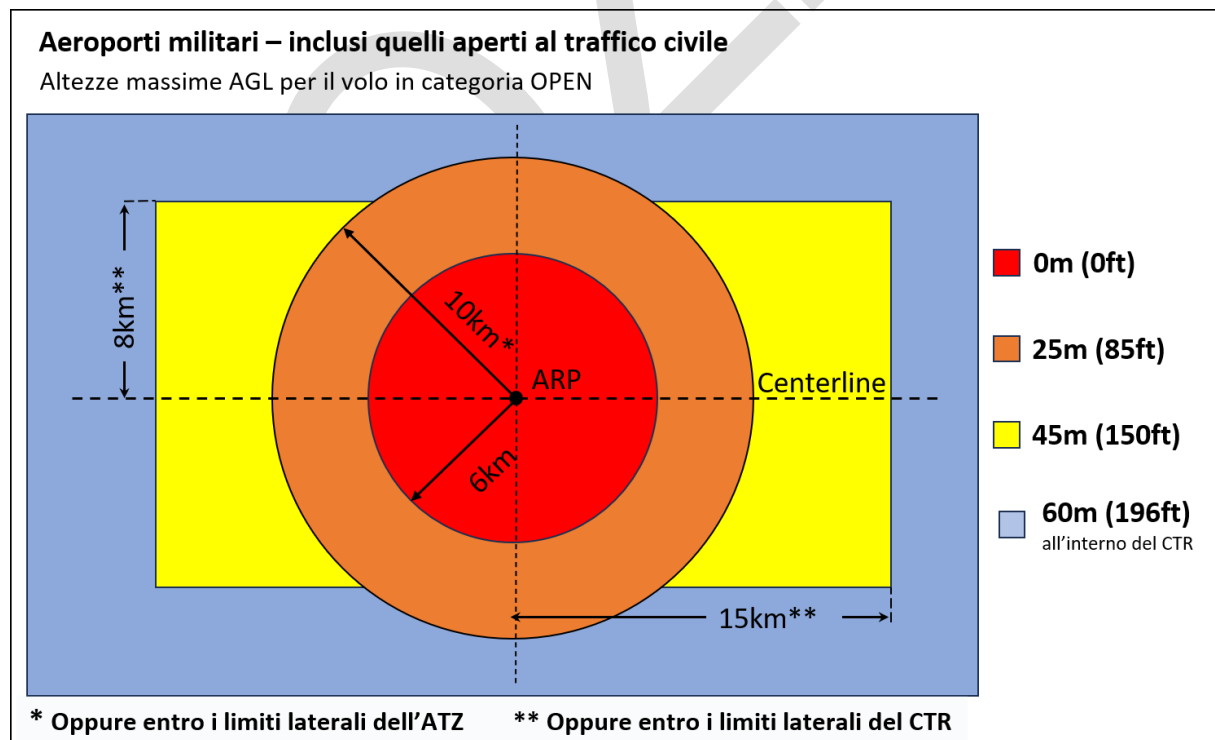
## A4

### Aeroporti militari

Le zone geografiche UAS a protezione degli aeroporti militari (inclusi quelli aperti al traffico civile), sono identificate come di seguito e attive negli orari di apertura dell'aeroporto:

- i. zona "rossa": entro un raggio di 6 km dall'ARP o coordinate geografiche di riferimento, e comunque entro i limiti laterali dell'ATZ, da 0 m AGL e verticalmente fino a UNL;
- ii. zona "arancione": oltre 6 km di raggio e fino a 10 km di raggio dall'ARP, e comunque entro i limiti laterali dell'ATZ, da un'altezza di 25 m (85 ft) AGL fino a UNL;
- iii. zona "gialla": oltre 10 km di raggio e fino a 15 km dall'ARP longitudinalmente in entrambe le direzioni di pista, e fino a 8 km lateralmente dalla pista, oppure oltre i limiti laterali dell'ATZ e comunque entro i limiti laterali del CTR, laddove istituito, da un'altezza di 45 m (150 ft) AGL fino a UNL.

L'attività UAS nelle zone geografiche sopra descritte è effettuata solo all'interno di zone temporaneamente segregate (TSA) attivate tramite NOTAM.



**A5***Criteria per aeroporti con piste multiple*

Negli aeroporti che dispongono di più di una pista, le zone geografiche UAS sono definite e applicate individualmente a ciascuna di esse e centrate sul punto medio della struttura permanente della pista e allineate al suo asse.

BONZA