

DISPOSIZIONE

Oggetto: Modifica paragrafo 6.4 della Circolare ATM-09A

- Visto il D. Lgs. 27.7.1997 n. 250, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e le competenze in materia di regolamentazione tecnica;
- Visto l'art. 4 comma 5 del D. Lgs. 250/97 che conferisce al Direttore Generale la facoltà di adottare, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio e l'obbligo di sottoporre gli stessi a ratifica del Consiglio di Amministrazione alla prima seduta utile;
- Visto l'art. 7 comma 2 dello Statuto dell'Ente approvato con D.M. 3.6.1999 che disciplina l'adozione dei provvedimenti in caso di urgenza;
- Vista la relazione del Direttore Centrale Regolazione Aerea contenente le motivazioni a procedere con urgenza all'adozione del presente provvedimento;
- Considerato il Regolamento di Esecuzione (UE) 947/2019 della Commissione del 24 maggio 2019, relativo a norme e procedure per l'esercizio degli aeromobili senza equipaggio, entrato in vigore il 31 dicembre 2020;
- Considerata la circolare ENAC ATM-09A, relativa a criteri d'implementazione e procedure per zone geografiche UAS, del 24/03/2021, che individua i criteri per la definizione delle zone geografiche, anche nelle vicinanze degli aeroporti;
- Ritenuto che il settore dei droni riveste carattere strategico per la missione dell'ENAC e deve essere sostenuto nel miglior modo possibile;
- Ritenuto che occorre dare immediata applicazione a ogni misura mirata alla semplificazione delle procedure amministrative e alla maggior fruibilità dello spazio aereo;
- Ritenuto che l'esperienza maturata fin qui relativamente alle operazioni dei droni consente un'ottimizzazione dei criteri che regolano l'utilizzo dello spazio aereo nelle vicinanze degli aeroporti;

DISPONE

- con decorrenza dalla data di pubblicazione della presente Disposizione, che il paragrafo 6.4 della Circolare ENAC ATM 09A è modificato come segue:

6.4 All'interno delle zone geografiche definite nei successivi paragrafi 6.8, 6.9, 6.10 e 6.11 (ad eccezione delle aree rosse, per le quali si rimanda al capoverso successivo) sono possibili operazioni UAS nell'intorno di un ostacolo artificiale entro 50 mt



orizzontalmente e fino a 5 mt verticalmente¹, anche oltre le altezze consentite nelle rispettive aree, rimanendo in categoria aperta

Nelle aree rosse sono possibili operazioni UAS nell'intorno di un ostacolo artificiale entro 10 mt orizzontalmente e fino a 3 mt verticalmente¹, con l'esclusione della zona sovrastante il sedime aeroportuale o le infrastrutture aeroportuali, ampliata di un buffer, in senso orizzontale, di 500 mt. Tali operazioni rimangono in categoria specifica (possono quindi essere condotte in accordo a uno scenario standard² oppure a fronte di una autorizzazione operativa rilasciata da ENAC). Quanto riportato nel presente capoverso non si applica nelle aree rosse definite nelle vicinanze degli aeroporti militari.

In ogni caso, è responsabilità dell'operatore dell'UAS ottenere il preventivo permesso del proprietario/responsabile dell'ostacolo in oggetto (rif.: Reg. 2019/947: GM1 UAS.OPEN.0103).

- Coerentemente a tale modifica, i paragrafi sottoindicati sono modificati come segue:

5.2 a) vietate le operazioni UAS della categoria "aperta", fatto salvo quanto previsto al successivo paragrafo 6.4;

8.1, III capoverso: Fatto salvo quanto previsto al precedente paragrafo 6.4, nel caso previsto al punto 8.1.a), l'operatore UAS potrà utilizzare, quando applicabili, gli scenari standard riportati nelle pertinenti pubblicazioni. In tal caso, il suddetto nulla osta dovrà essere limitato all'effettiva altezza entro cui si svolgono le operazioni⁴ e sarà a corredo della dichiarazione a supporto dello specifico scenario standard utilizzato.

Alessio Quaranta

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. lgs. .82/2005 e ss.mm.ii.)

¹ Tale possibilità non modifica le modalità per la valutazione degli ostacoli rispetto alle interferenze degli stessi con le superfici aeroportuali definite nell'Annesso 14 ICAO o rispetto alle valutazioni condotte ai sensi del ICAO PANS-OPS 8168

² l'altezza potrà essere diversa da quella predefinita nello specifico scenario standard utilizzato