



REGOLAMENTO

Requisiti nazionali per aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA) e relative traiettorie e infrastrutture

Edizione n° 1, Revisione n° 0 del 28/12/2023

SOMMARIO

CAPO A - Generalità	6
ARTICOLO 1 Oggetto e finalità	6
ARTICOLO 2 Definizioni	6
ARTICOLO 3 Ambito di applicazione	9
CAPO B - Spazio Aereo Criteri per traiettorie VCA e Corridoi VCA	10
ARTICOLO 4 Operazioni di volo con VCA	10
ARTICOLO 5 Corridoio VCA	10
ARTICOLO 6 Traiettoria VCA	11
ARTICOLO 7 Quote di Volo	11
ARTICOLO 8 Altezze minime	11
ARTICOLO 9 Prevenzione Collisioni - Diritto di Precedenza	12
ARTICOLO 10 Pianificazione del Volo	12
ARTICOLO 11 Fornitura dei servizi nei corridoi	12
ARTICOLO 12 Emergenze e contingenze	13
ARTICOLO 13 Attraversamento corridoi VCA	13
ARTICOLO 14 Servizi meteo	13
CAPO C - Requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo nazionale da parte degli operatori VCA	14
ARTICOLO 15 Generalità	14
ARTICOLO 16 Impiego dei VCA	14
ARTICOLO 17 Utilizzo di vertiporti e diversion locations	14
ARTICOLO 18 Traiettorie e aree di operazioni	15
ARTICOLO 19 Utilizzo dei Servizi del Traffico Aereo (ATS)	15
ARTICOLO 20 Minime operative (visibilità e distanza dalle nubi)	16
ARTICOLO 21 Navigazione in spazi aerei controllati	16
ARTICOLO 22 Navigazione su aree congestionate	17
ARTICOLO 23 Navigazione in altre aree	17
ARTICOLO 24 Altre condizioni applicabili	17
CAPO D - COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DEI VERTIPORTI	18

SEZIONE I – GENERALE	18
ARTICOLO 25 Aspetti Generali	18
ARTICOLO 26 Operazioni Commerciali	18
ARTICOLO 27 Operazioni non Commerciali	19
SEZIONE II - INFRASTRUTTURE	19
ARTICOLO 28 Requisiti Tecnici del Vertiporto	19
ARTICOLO 29 Caratteristiche fisiche e dotazioni impiantistiche	20
ARTICOLO 30 Specifiche Tecniche	20
ARTICOLO 31 <i>Diversion Location</i>	21
SEZIONE III – ORGANIZZAZIONE	21
ARTICOLO 32 Sistema di Gestione del Vertiporto	21
ARTICOLO 33 Organizzazione del Gestore	22
ARTICOLO 34 Manuale del Vertiporto	24
SEZIONE IV – Operazioni	25
ARTICOLO 35 Dati Aeronautici	25
ARTICOLO 36 Informazioni Aeronautiche	26
ARTICOLO 37 Piano di Gestione delle Emergenze	26
ARTICOLO 38 Soccorso e lotta antincendio	27
ARTICOLO 39 Interazione tra vertiporto e territorio	28
ARTICOLO 40 Monitoraggio delle aree limitrofe	28
ARTICOLO 41 Riduzione del rischio di impatto con fauna selvatica	29
ARTICOLO 42 Security	29
ARTICOLO 43 Iter autorizzativo del vertiporto	31
SEZIONE V - CERTIFICATO DEL GESTORE	31
ARTICOLO 44 Domanda di Certificazione	31
ARTICOLO 45 Misure di salvaguardia e flessibilità	32
ARTICOLO 46 Rilascio del Certificato	32
ARTICOLO 47 Sospensione e revoca del Certificato	33
ARTICOLO 48 Sorveglianza	34
CAPO E – Disposizioni finali	34
ARTICOLO 49 Tariffe	34

ARTICOLO 50 Disposizioni sanzionatorie	34
ARTICOLO 51 Segnalazioni di inconvenienti	35
ARTICOLO 52 Assicurazioni	35
ARTICOLO 53 Entrata in vigore	35
ALLEGATO 1 – Caso d’uso Air Taxi FCO-Roma: indicazione grafica di massima del corridoio/zona regolamentata VCA	36
ALLEGATO 2 - Prototype Technical Design Specifications for Vertiports	37

roma

CAPO A - Generalità

ARTICOLO 1

Oggetto e finalità

1. La spinta globale di digitalizzazione, elettrificazione e automazione e le iniziative condotte dalla Commissione Europea nell'ambito del progetto "Sustainable and Smart Mobility Strategy", hanno rafforzato lo slancio per disciplinare una mobilità aerea innovativa (IAM) sicura, protetta e sostenibile dei passeggeri e delle merci con aeromobili aventi capacità di decollo e atterraggio verticale, denominati VCA (*Vertical takeoff and landing Capable Aircraft*), integrata in un sistema di trasporto multimodale.
2. Il presente regolamento disciplina i requisiti di mobilità aerea innovativa (IAM) per:
 - a. la progettazione delle strutture di spazio aereo denominate "corridoi VCA" e dei relativi servizi, nello spazio aereo nazionale;
 - b. la navigazione degli aeromobili VCA con pilota a bordo, prevalentemente con propulsione elettrica (eVTOL);
 - c. la costruzione e l'esercizio dei vertiporti dedicati alla mobilità aerea innovativa.
3. I requisiti sono proporzionati alla tipologia dell'operazione e dell'ambiente in cui si opera (spazi aerei controllati, aree congestionate e non).

ARTICOLO 2

Definizioni

1. **Aeromobile VCA:** indica un aeromobile più pesante dell'aria a motore, diverso da un aeroplano o da un aerogiro (elicotteri e autogiri), in grado di effettuare decolli e atterraggi verticali per mezzo di unità di sollevamento/spinta utilizzate per fornire portanza durante il decollo e l'atterraggio;
2. **Zona regolamentata:** spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, all'interno del quale il volo degli aeromobili è subordinato al rispetto di specifiche condizioni (art. 2 Reg. UE 923/2012);
3. **Corridoio VCA:** zona regolamentata istituita per contenere le traiettorie VCA e poste a protezione delle operazioni VCA.
4. **Traiettoria VCA:** percorso (*path*) definito dall'operatore VCA, il quale sul piano orizzontale ha una direzione di solito espressa ad ogni punto in gradi rispetto al Nord (geografico,

magnetico o griglia) e sul piano verticale rispetto al livello medio del mare (*Above Mean Sea Level, AMSL*).

5. **Diversion Location (DL):** area, superficie o infrastruttura identificata dall'operatore VCA e utilizzabile per decolli e atterraggi in situazioni contingenti.
6. **Gestore dell'Aeroporto:** Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'Enac, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato.
7. **Vertiporto:** area le cui caratteristiche tecniche e dotazioni impiantistiche siano adeguate a consentire le operazioni di un VCA.
8. **Impianto di ricarica:** indica una stazione di ricarica che fornisce corrente alternata (CA) e/o corrente continua (CC) a un aeromobile elettrico per ricaricarne le batterie, compreso, se necessario, il collegamento tra la stazione di ricarica e l'aeromobile elettrico (fare riferimento alla Commissione Elettrotecnica Internazionale (IEC)).
9. **VCA enhanced:** categoria di aeromobili con capacità VTOL che soddisfa i requisiti per il volo e l'atterraggio continui in sicurezza (*Continued Flight Safe Landing, CFSL*) dopo un'avaria critica alle prestazioni (CFP).
10. **VCA basic:** categoria di aeromobili con capacità VTOL che soddisfa i requisiti per l'atterraggio di emergenza controllato dopo un'avaria critica delle prestazioni (CFP).
11. **Prestazioni minime certificate (CMP):** indica l'insieme dei dati di prestazione ottenuti considerando l'effetto di singoli guasti e combinazioni di guasti classificati non estremamente improbabili sui parametri di prestazione nominali;
12. **Clearway:** indica un'area rettangolare definita al suolo o sull'acqua sotto il controllo dell'autorità competente, selezionata o preparata come area idonea su cui un aeromobile può effettuare una parte della sua salita iniziale a una determinata altezza;
13. **Operazione di trasporto aereo commerciale:** per "operazione di trasporto aereo commerciale" si intende un'operazione di aeromobile per il trasporto di passeggeri, merci o posta dietro compenso o altro corrispettivo di valore;
14. **Area congestionata:** indica, in relazione a una città, un paese o un insediamento, qualsiasi area che sia sostanzialmente utilizzata per scopi residenziali, commerciali o ricreativi.

15. **Combustibile/energia di emergenza:** indica il carburante/energia necessari per compensare fattori imprevisti che potrebbero influire sul consumo di carburante/energia fino all'aerodromo o al porto di destinazione.
16. **Volo e atterraggio continui in sicurezza (CSFL):** significa, in relazione a un VCA enhanced, che l'aeromobile è in grado di continuare il volo controllato e di atterrare in un vertiporto, eventualmente utilizzando procedure di emergenza, senza richiedere abilità o forza di pilotaggio eccezionali.
17. **Avaria critica per le prestazioni (CFP):** indica, in relazione a un VCA *enhanced*, un'avaria o una combinazione di avarie che comporta il massimo degrado per una determinata fase di volo e per un parametro di prestazione; l'insieme delle avarie critiche per le prestazioni viene utilizzato per stabilire le prestazioni minime certificate (CMP).
18. **Fasi critiche di volo:** si intende il rullaggio a terra con passeggeri ai fini del volo o dopo l'atterraggio, il rullaggio aereo, *l'hovering*, il decollo, l'avvicinamento finale, il mancato avvicinamento (*go around*), l'atterraggio e qualsiasi altra fase del volo determinata dal comandante.
19. **Area di avvicinamento e decollo finale (FATO):** indica un'area definita per le operazioni con elicotteri o VCA, sulla quale viene completata la fase finale della manovra di avvicinamento per *hovering* o atterraggio e dalla quale inizia la manovra di decollo. Nel caso di elicotteri che operano in classe di prestazioni 1 e di VCA *enhanced*, l'area definita include l'area di decollo abortito disponibile;
20. **Movimento a terra:** indica il movimento dell'aeromobile nell'area di movimento di un aerodromo o di un vertiporto da parte di un equipaggiamento o di un accessorio esterno non alimentato dall'aeromobile;
21. **Personale di terra:** indica il personale, diverso dai membri dell'equipaggio di volo, a cui sono assegnati compiti di movimento o di qualsiasi altra assistenza a terra per l'aeromobile e che è stato addestrato alle relative procedure operative e di sicurezza.
22. **Mobilità aerea innovativa (IAM):** mobilità aerea sicura, protetta e sostenibile dei passeggeri e delle merci abilitata dalle tecnologie di nuova generazione integrate in un sistema di trasporto multi-modale.
23. **Ostacoli:** tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili, o parti di essi, che: si trovano in un'area destinata al movimento di superficie dei VCA; si estendono al di sopra

di una superficie definita destinata a proteggere i VCA in volo; o si trovano al di fuori di tali superfici definite ma, tuttavia, sono considerati un pericolo per la navigazione aerea.

24. **Area di sicurezza (SA):** indica un'area definita su un vertiporto, che circonda l'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO) ed è priva di ostacoli e che ha lo scopo di ridurre il rischio di danni ai VCA che divergono accidentalmente dalla FATO.
25. **Traiettoria di volo al decollo:** nel caso di VCA, la traiettoria verticale e orizzontale con un'avaria critica per le prestazioni, dal punto di decollo a un punto in cui l'aeromobile si trova a un'altezza superiore all'elevazione di decollo compatibile con il profilo in traiettoria e non più alta di 305 m (1000 ft) della superficie.
26. **Mobilità aerea urbana (UAM):** indica un sottoinsieme di operazioni IAM in cui almeno un segmento del volo è condotto in un'area congestionata (urbana).
27. **Elevazione del Vertiporto:** Si intende il punto più alto dell'area di avvicinamento e decollo finale (FATO).
28. **Procedure verticali:** Si intendono le procedure di decollo e di atterraggio che comprendono un profilo iniziale di salita/discesa verticale/ripida e un profilo finale di discesa verticale/ripida. Il profilo può includere o meno una componente laterale.
29. **OLS:** Superficie limitazione ostacoli (come definita nell'allegato 2).
30. **OFV:** Volumi liberi da ostacoli (come definito nell'allegato 2).

ARTICOLO 3

Ambito di applicazione

1. Il presente Regolamento si applica:
 - a. agli operatori VCA, con pilota a bordo impiegati in operazioni IAM all'interno dello spazio aereo nazionale in accordo alle regole del volo VFR;
 - b. ai vertiporti e alle infrastrutture destinate alle operazioni con VCA;
 - c. ai gestori dei vertiporti;
 - d. ai soggetti interessati all'istituzione di un corridoio.

CAPO B - Spazio Aereo
Criteria per traiettorie VCA e Corridoi VCA

ARTICOLO 4

Operazioni di volo con VCA

1. A meno di autorizzazione di ENAC, e ad eccezione della diversione verso un vertiporto o *Diversion Location* (DL) per necessità operative contingenti, le operazioni di volo con VCA sono effettuate all'interno di corridoi di volo VCA nei casi seguenti:
 - a. Spazio Aereo Controllato;
 - b. Aree congestionate.
2. Nel caso di operazioni di volo diverse dai casi a) e b) in relazione alle prestazioni dello specifico VCA l'operatore può richiedere l'istituzione di corridoi VCA, o ENAC può disporre l'obbligo di operazioni all'interno di corridoi VCA.
3. I soggetti aventi causa stipulano una Lettera di Operazioni almeno con il gestore del vertiporto e il fornitore dei servizi del traffico aereo e di navigazione aerea per la gestione del traffico in arrivo e in partenza dal vertiporto e nel corridoio.
4. Nel caso di vertiporto che insiste all'interno di un aeroporto, la Lettera di cui al comma precedente è sottoscritta anche dal gestore dell'aeroporto.

ARTICOLO 5

Corridoio VCA

1. Lo spazio aereo all'interno dei corridoi VCA, quando attivi, non è classificato secondo le classi A e B.
2. Al di fuori del periodo di attivazione dei corridoi, lo spazio aereo assume la classificazione dello spazio aereo che li contiene.
3. A meno che diversamente specificato da ENAC, i corridoi di volo istituiti per le operazioni aeree con VCA sono configurati come zone regolamentate soggette a:
 - a. RMZ (Radio Mandatory Zone) - Un volo effettuato all'interno di un corridoio di volo VCA deve mantenere l'ascolto delle comunicazioni vocali bordo-terra sulla appropriata frequenza e, se previsto dalle lettere di accordo stabilisce le comunicazioni bilaterali con l'ente dei servizi di traffico aereo e in presenza del continuo contatto radio bilaterale.

- b. TMZ (Transponder Mandatory Zone) - Le operazioni di volo nel corridoio VCA sono consentite solo con l'uso del transponder.
4. L'uso del corridoio VCA da parte di un operatore VCA è soggetta all'autorizzazione da parte dell'ENAC e può essere usata da operatori diversi solo se è definita una modalità di coordinamento delle operazioni di volo per evitare conflitti.
 5. La modalità di coordinamento assume la forma di lettera di operazioni separata o integrata nella Lettera di cui all'articolo precedente.

ARTICOLO 6 Traiettoria VCA

1. Fatto salvo quanto previsto dal capo "C" del presente regolamento, una traiettoria VCA collega due vertiporti, se non diversamente autorizzato da ENAC, e può non essere incluso in un corridoio VCA. Per ogni traiettoria VCA è definito il verso di percorrenza unico. Ai fini della percorrenza, traiettorie o porzioni di traiettoria con punti in comune sono considerate un'unica traiettoria VCA.
2. L'uso bidirezionale della traiettoria VCA può essere autorizzato a fronte di una procedura che assicuri l'assenza di conflitto lungo la traiettoria.
3. Le traiettorie caratterizzate da requisiti minimi di prestazione della navigazione possono essere volate solo da VCA rispondenti ai requisiti previsti. Un volo VCA viene operato lungo la linea centrale della traiettoria predefinita.

ARTICOLO 7 Quote di Volo

1. Per la fase di crociera e per ogni altra porzione di volo le quote sono espresse e condotte secondo altitudini.

ARTICOLO 8 Altezze minime

1. Le operazioni lungo le traiettorie VCA sotto le altezze minime specificate in SERA.5005(f) sono soggette ad autorizzazione dell'ENAC sulla base di un idoneo specifico *safety assessment* presentato dall'operatore.

ARTICOLO 9

Prevenzione Collisioni - Diritto di Precedenza

1. L'applicazione delle norme prescritte dal presente regolamento non solleva il pilota in comando di un aeromobile VCA dalla responsabilità di intraprendere azioni, comprese le manovre aeree, tali da evitare le collisioni durante tutte le fasi del volo.
2. In considerazione delle limitate possibilità di manovra in relazione all'autonomia, un VCA che percorre una traiettoria VCA o che a seguito di una diversione si sta dirigendo verso un vertiporto o verso una DL, ha la precedenza ai sensi di SERA.3210. b.
3. Un volo VCA, disposto in partenza, non impegna una traiettoria VCA o sua porzione quando informato della presenza:
 - a. di altri aeromobili lungo la traiettoria o porzione;
 - b. di fenomeni meteorologici incompatibili con le limitazioni di volo
4. L'inversione del senso di traiettoria con ritorno al vertiporto di partenza dovuta a condizioni particolari, di emergenza o di contingenza che dovessero verificarsi durante il volo del VCA deve essere immediatamente comunicata a tutti i soggetti interessati.

ARTICOLO 10

Pianificazione del Volo

1. L'operatore VCA prima di pianificare le operazioni di volo si assicura che i vertiporti di arrivo e partenza sono disponibili.
2. L'operatore VCA pianifica le operazioni di volo sulla base delle informazioni meteorologiche disponibili sia ai vertiporti che lungo la traiettoria.

ARTICOLO 11

Fornitura dei servizi nei corridoi

1. Il livello dei servizi presenti nei corridoi di volo VCA è dettato dalla classificazione di spazio aereo assegnata allo stesso corridoio, come disposto da ENAC.

ARTICOLO 12

Emergenze e contingenze

1. Un VCA per il quale si sappia o si ritenga sia in uno stato di emergenza, incluso se soggetto a interferenze illecite, ha la massima considerazione, assistenza e priorità rispetto ad altri aeromobili, come richiesto dalle circostanze.
2. Se un'avaria alle comunicazioni impedisce l'osservanza di mantenere il contatto radio bilaterale con l'Ente ATS responsabile, l'operatore VCA deve tentare di stabilire le comunicazioni utilizzando ogni altro mezzo disponibile.
3. Situazioni di emergenza e di contingency durante il volo sono immediatamente comunicate, se possibile, agli opportuni soggetti individuati (es. operatore, gestore vertiporti, ente ATS, ecc.).

ARTICOLO 13

Attraversamento corridoi VCA

1. Negli orari di attivazione dei corridoi VCA possono attraversare o entrare solo i VCA autorizzati.
2. Altri aeromobili possono entrare o attraversare i corridoi VCA, o loro parti, solo dopo aver ricevuto conferma dall'ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo, che nel corridoio VCA o nella sua parte, non sono in corso operazioni con VCA. Al termine dell'attraversamento il pilota dell'aeromobile riporta di non essere più nel corridoio.

ARTICOLO 14

Servizi meteo

1. L'operatore VCA pianifica le operazioni di volo sulla base delle informazioni meteorologiche accessibili sia ai vertiporti di partenza e di arrivo ed eventualmente disponibili lungo la traiettoria.

CAPO C - Requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo nazionale da parte degli operatori VCA

ARTICOLO 15

Generalità

1. Sono ammessi alla navigazione nello Spazio Aereo nazionale gli operatori VCA titolari di appropriato COA rilasciato da un paese membro EASA o dall'Agenzia stessa in accordo al Regolamento (UE) 965/2012.
2. Sono altresì ammessi gli operatori espressamente autorizzati da ENAC per operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale nei casi compatibili con la disciplina europea

ARTICOLO 16

Impiego dei VCA

1. L'operatore deve operare il/i VCA in accordo ai requisiti prestazionali applicabili al tipo di operazione IAM che deve condurre.

ARTICOLO 17

Utilizzo di vertiporti e diversion locations

1. Per le normali operazioni di volo con VCA è consentito esclusivamente l'utilizzo di vertiporti certificati. L'utilizzo di vertiporti certificati è altresì consentito per effettuare diversioni dalla traiettoria pianificata come necessario. Per effettuare diversioni dalla traiettoria pianificata come necessario, è anche consentito l'utilizzo delle Diversion Location (DL).
2. I vertiporti e le DL utilizzati dall'operatore devono essere quelli selezionati e riportati nel "Fuel/energy scheme" (FS) approvato dall'Autorità Competente dell'operatore e riportato nel Manuale delle Operazioni.
3. Per gli operatori con COA non rilasciato da ENAC, l'inserimento nel FS approvato dall'Autorità Competente dell'operatore di DL situate sul territorio nazionale è soggetto al preventivo coordinamento tra l'Autorità Competente dell'operatore ed ENAC.

ARTICOLO 18

Traiettorie e aree di operazioni

1. L'operatore VCA deve garantire che le operazioni IAM siano condotte lungo traiettorie o all'interno di aree per le quali:
 - a. le installazioni nello spazio, le installazioni e i servizi a terra, compresi i servizi meteorologici, sono adeguati alle operazioni previste;
 - b. siano disponibili vertiporti e/o DL adeguati a garantire la possibilità di effettuare un atterraggio in caso di CFP del VCA;
 - c. le prestazioni del VCA che si intende impiegare sono tali da rispettare i requisiti relativi alle altitudini minime di volo;
 - d. gli equipaggiamenti del VCA che si intende impiegare soddisfano i requisiti minimi relativi alle operazioni previste; e
 - e. sono disponibili mappe e carte appropriate.
2. L'operatore VCA deve garantire il rispetto di ogni eventuale restrizione o limitazione sulle traiettorie e sulle aree di operazioni IAM specificate dall'ENAC.
3. Quanto sopra trova applicazione esplicita nella definizione ed istituzione dei corridoi VCA da parte di ENAC.

ARTICOLO 19

Utilizzo dei Servizi del Traffico Aereo (ATS)

1. All'interno ed al di fuori dei corridoi VCA, l'operatore VCA, impiegato in operazioni IAM, deve garantire che:
 - a. siano utilizzati per tutti i voli, ogniqualvolta disponibili, i servizi del traffico aereo (ATS) adeguati allo spazio aereo e le regole dell'aria applicabili;
 - b. le istruzioni operative in volo che comportino una modifica del piano di volo ATS siano, ove possibile, coordinate con la appropriata unità dei servizi del traffico aereo prima di essere trasmesse al VCA;
 - c. sia possibile mantenere i servizi di ricerca e soccorso, ogni qual volta l'utilizzo dei servizi ATS nello spazio aereo delle operazioni non sia mandatorio per voli VFR diurni;
 - d. per operazioni in uno spazio aereo designato come U-space e non provvisto di un servizio di controllo del traffico aereo dal ANSP, il VCA mantenga costantemente

la sua cospicuità elettronica rispetto al fornitore di servizi U-space.

ARTICOLO 20

Minime operative (visibilità e distanza dalle nubi)

1. L'operatore VCA deve garantire che le operazioni IAM siano condotte lungo traiettorie e all'interno di zone per le quali:
 - a. l'operatore VCA deve stabilire le minime in termini di visibilità e distanza dalle nubi. Tali minime non devono essere inferiori a quelle riportate al punto SERA.5001 dell'Annesso (Parte-SERA) del Regolamento (EU) No 0923/2012 ed in RAIT.5001 per la Classe di spazio aereo in cui vola, ad eccezione di voli condotti in VFR Speciale;
 - b. quando necessario, l'operatore VCA può specificare nel suo Manuale delle Operazioni IAM condizioni aggiuntive per l'applicabilità di tali minime tenendo in considerazione fattori quali la copertura radio, il terreno, la natura dei siti, le condizioni di volo e la capacità del servizio ATS;
 - c. i voli vanno sempre condotti con la superficie in vista.

ARTICOLO 21

Navigazione in spazi aerei controllati

1. Le operazioni IAM lungo traiettorie che interessino totalmente od anche solo parzialmente spazi aerei controllati è ammesso a condizione che tali traiettorie siano interamente contenute all'interno di corridoi VCA.
2. In caso di diversione (in traiettoria oppure a destinazione), il volo fuori dai corridoi è ammesso allo scopo di raggiungere il vertiporto o la DL pianificati per la diversione.
3. Il volo al di fuori di un corridoio è inoltre consentito a partire da una DL allo scopo di:
 - a. continuare il volo originario in direzione del vertiporto di destinazione (passeggeri e cargo invariati), oppure
 - b. intraprendere un volo di trasferimento (ferry flight) con a bordo il solo equipaggio di volo, per trasferire il VCA presso un vertiporto certificato.
4. Il volo al di fuori dei corridoi deve essere condotto seguendo le regole del volo VFR, e le istruzioni dell'ATC quando disponibili.

ARTICOLO 22

Navigazione su aree congestionate

1. Nello svolgimento delle normali operazioni, il volo lungo traiettorie che prevedano totalmente od anche solo parzialmente il sorvolo di aree congestionate è ammesso a condizione che tali traiettorie siano interamente contenute all'interno di corridoi VCA.
2. In caso di diversione (in traiettoria oppure a destinazione), il volo fuori dai corridoi è ammesso allo scopo di raggiungere il vertiporto o la DL pianificati per la diversione.
3. Il volo al di fuori di un corridoio è inoltre consentito a partire da una DL allo scopo di:
 - a. continuare il volo originario in direzione del vertiporto di destinazione (passeggeri e cargo invariati), oppure
 - b. intraprendere un volo di trasferimento (ferry flight) con a bordo il solo equipaggio di volo, per trasferire il VCA presso un vertiporto certificato.
4. Il volo al di fuori dei corridoi deve essere condotto seguendo le regole del volo VFR, e istruzioni dell'ATC quando disponibili.

ARTICOLO 23

Navigazione in altre aree

1. Nello svolgimento delle normali operazioni, il volo lungo traiettorie che non prevedano l'interessamento di spazi aerei controllati oppure il sorvolo di aree congestionate è ammesso seguendo le regole del volo VFR.
2. Qualora sia previsto per la diversione l'utilizzo di DL e/o vertiporti ubicati in aree congestionate oppure in spazi aerei controllati, il volo verso e da queste destinazioni è consentito al di fuori di corridoi VCA.
3. Il volo in aree di spazio aereo non controllato e non congestionate, ma designate dall'ENAC come aree con obbligo di utilizzo dei corridoi, è ammesso nel rispetto delle condizioni riportate nell'articolo 21.

ARTICOLO 24

Altre condizioni applicabili

1. Il rispetto dei requisiti di cui al presente regolamento non solleva l'operatore VCA dal rispettare i requisiti previsti dalla disciplina europea di riferimento per le operazioni con VCA nel contesto della IAM.

CAPO D - COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DEI VERTIPORTI

SEZIONE I – GENERALE

ARTICOLO 25 Aspetti Generali

1. Il gestore del vertiporto corrisponde a persona fisica o persona giuridica che opera o ha in proposito di operare uno o più vertiporti.
2. La gestione del vertiporto è subordinata al consenso, espresso in forma scritta, del proprietario dell'area su cui il vertiporto è ubicato, se l'area è appartenente allo Stato o a Enti Pubblici, la gestione è subordinata alla concessione d'uso da parte della competente Autorità Amministrativa.
3. Nel caso in cui il vertiporto insiste all'interno di un aeroporto il gestore del vertiporto deve sottoscrivere un accordo e stabilire procedure di coordinamento con il gestore dell'aeroporto su cui insiste il vertiporto per assicurare che le operazioni sul vertiporto avvengano nel rispetto della sicurezza delle operazioni dell'aeroporto.
4. Nel caso in cui il vertiporto insiste all'interno di un aeroporto il gestore del vertiporto può coincidere con il gestore dell'aeroporto che adegua il proprio Sistema di Gestione al presente Regolamento.
5. Il vertiporto su cui si svolgono operazioni con un VCA è certificato.

ARTICOLO 26 Operazioni Commerciali

1. Nel caso di operazioni commerciali il certificato di vertiporto attesta che, rispetto ai requisiti del presente Regolamento e alle operazioni dichiarate, sono adeguati:
 - a. l'organizzazione del gestore, i mezzi, il personale, le procedure operative e gli altri elementi necessari per la corretta gestione e per la sicurezza del vertiporto;
 - b. le caratteristiche fisiche del vertiporto (infrastrutture, impianti e sistemi) e delle aree limitrofe ad esso associati.

2. Il certificato è unico e riferito al gestore del vertiporto e contestualmente ad almeno un vertiporto. Con il rilascio del certificato di vertiporto il gestore assume le attribuzioni e gli obblighi previsti nel presente Regolamento relativi al mantenimento del certificato stesso.

ARTICOLO 27

Operazioni non Commerciali

1. Nel caso di operazioni non commerciali il certificato del vertiporto attesta che, rispetto ai requisiti del presente Regolamento e alle operazioni dichiarate, siano adeguate le caratteristiche fisiche del vertiporto (infrastrutture, impianti e sistemi) e delle aree limitrofe ad esso associati.
2. Il gestore del vertiporto è soggetto qualificato da ENAC.
3. Il certificato è rilasciato dall'ENAC al gestore sulla base dell'esito favorevole dei propri accertamenti.

SEZIONE II - INFRASTRUTTURE

ARTICOLO 28

Requisiti Tecnici del Vertiporto

1. Un vertiporto si definisce adeguato se è:
 - a. compatibile con le dimensioni ed il peso del VCA;
 - b. compatibile con le traiettorie di decollo ed atterraggio del VCA;
 - c. provvisto di un servizio di soccorso e lotta antincendio, altri servizi e strutture necessarie per le operazioni e per le caratteristiche dei VCA impiegati;
 - d. disponibile.
2. Un aeroporto o eliporto rispondente al comma precedente può essere considerato come vertiporto adeguato alle operazioni del VCA.
3. I requisiti di infrastrutture, impianti e superfici di limitazione ostacoli del vertiporto sono quelli individuati dal presente Regolamento.

ARTICOLO 29

Caratteristiche fisiche e dotazioni impiantistiche

1. Un vertiporto deve essere dotato, almeno, di:
 - a. Final Approach and take-off (FATO) area e la correlata Safety Area;
 - b. Touchdown and lift-off (TLOF) area;
 - c. Aiuti Visivi;
 - d. Opere o impianti previsti dalle vigenti norme di prevenzione e protezione incendi ove applicabile;
2. Oltre a quanto elencato sopra un vertiporto può prevedere uno o più dei seguenti elementi:
 - a. Apron;
 - b. Aree per movimentazione merci e passeggeri;
 - c. Viabilità di accesso;
 - d. Viabilità di servizio e parcheggi con colonnine di ricarica per auto/bici (se necessario);
 - e. Locali a supporto del servizio soccorso e lotta antincendio;
 - f. Recinzione di delimitazione del sedime del vertiporto;
 - g. Sistemi / manufatti per alimentazione mezzi elettrici.
3. I requisiti relativi alle superfici di limitazione ostacoli sono specificati sulla base dell'utilizzo previsto della FATO e del tipo di operazioni stabilite per l'avvicinamento, per il decollo e l'atterraggio. Nel caso in cui le operazioni vengono condotte da o verso entrambe le direzioni di una FATO, nella sovrapposizione delle superfici di limitazioni ostacoli vengono applicati i requisiti più stringenti.

ARTICOLO 30

Specifiche Tecniche

1. Per quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiamano le specifiche tecniche stabilite dall'ENAC riportate nell'allegato 2 al presente Regolamento.
2. Fermo restando quanto previsto dalle vigenti norme di settore, tutte le installazioni soggette a rischio di incendio ed esplosione devono essere dotate di un sistema di protezione dalle scariche atmosferiche, atto a garantire che queste ultime non provochino incendi o non attivino esplosioni.

ARTICOLO 31
Diversion Location

1. Alle “Diversion location” utilizzabili da operatori VCA si applica la disciplina delle aviosuperfici gestite ai sensi del Regolamento per la “liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio”, salvo diversa autorizzazione ENAC.

SEZIONE III – ORGANIZZAZIONE

ARTICOLO 32
Sistema di Gestione del Vertiporto

1. Ai fini del rilascio del certificato dell’operatore del vertiporto e del relativo mantenimento è definito un sistema di gestione del vertiporto, che comprende l’insieme delle persone, dei mezzi, delle procedure, degli strumenti, reciprocamente interconnessi ed interagenti tra loro e con l’ambiente esterno, atti a consentire l’esercizio delle operazioni presso il vertiporto stesso.
2. La definizione, l’attuazione, il mantenimento ed il monitoraggio dell’efficacia del sistema di gestione sono responsabilità del gestore del vertiporto.
3. All’interno del sistema di gestione è identificata la struttura organizzativa del gestore, nell’ambito della quale sono specificatamente definiti ruoli e responsabilità.
4. Il sistema di gestione del vertiporto deve comprendere un sistema di gestione della sicurezza (Safety Management System) e di monitoraggio continuo della rispondenza dell’infrastruttura e dell’organizzazione che ne sono parti sostanziali.
5. Il documento di riferimento del sistema di gestione del vertiporto è il Manuale del Vertiporto. Nel caso di vertiporto insistente su un aeroporto il Manuale del Vertiporto può far riferimento a parti del Manuale di Aeroporto.
6. Il sistema di gestione deve identificare una procedura per la segnalazione, degli eventi occorsi come previsto nel Regolamento (UE) n.376/2014 concernente la segnalazione.

ARTICOLO 33
Organizzazione del Gestore

1. Il gestore è dotato di un'organizzazione idonea a garantire la gestione e la sorveglianza delle aree, delle attività e dei processi che si svolgono presso il vertiporto sotto il profilo della safety e della security, in rapporto al tipo di operazioni che si intendono effettuare.
2. La struttura organizzativa del vertiporto è basata sulla individuazione di:
 - a. Accountable Manager
 - b. Post Holder Operazioni
 - c. Post Holder Manutenzione
 - d. Safety Manager
 - e. Compliance Monitoring Manager
3. Per i compiti ed i requisiti soggettivi si fa riferimento alle previsioni del Regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo D, specifica ADR.OR.D.015 e nelle corrispondenti AMC e GM della ED Decision 2014/012/R dell'EASA. In aggiunta ai predetti requisiti soggettivi, le predette figure devono avere conoscenza delle operazioni, attinenti all'ambito di competenza, relative ai VCA che operano presso il vertiporto ed alla valutazione dei rischi connessi.
4. La struttura organizzativa del gestore prevede anche una figura responsabile della security, il Security Manager.
5. L'Accountable Manager ed i Post Holder sono adeguatamente aggiornati e formati dal gestore in merito alle procedure ed operazioni specifiche dei vertiporti.
6. Previa valutazione dell'ENAC, una stessa persona può ricoprire più ruoli all'interno della stessa organizzazione, mantenendo separazione funzionale tra la parte operativa e la gestione di safety, security e compliance. Eventuali coincidenze delle figure professionali sono valutate in base ai carichi di lavoro documentabili dal gestore del vertiporto.
7. In aggiunta ai requisiti richiesti nella AMC1 ADR.OR.D.015 (c), la figura del Safety Manager del vertiporto ha una specifica conoscenza delle procedure e delle operazioni relative ai VCA ed adeguata formazione e competenza nella valutazione dei rischi connessi, compresa la valutazione del rischio verso gli operatori che lavorano presso il vertiporto, la valutazione del rischio contro terzi, legato alla definizione dei corridoi VCA di volo ed alle operazioni. Il Safety Manager verifica e valida le parti che interessano il

vertiporto, ai fini della relativa applicabilità e valida, sotto il profilo della safety, tutte le procedure previste per il vertiporto.

8. Il Safety Manager può essere persona diversa dal Safety Manager dell'aeroporto, qualora quest'ultimo non abbia i requisiti, previsti nel presente regolamento, necessari per ricoprire anche il ruolo di Safety Manager del vertiporto.
9. Il Compliance Monitoring Manager, ha il ruolo, le responsabilità ed i requisiti previsti per tale figura nel regolamento (UE) n. 139/2014 e nella documentazione EASA di dettaglio AMC-GM. In aggiunta ai requisiti EASA, il Compliance Monitoring Manager del vertiporto per quanto di competenza, ha una specifica ed adeguata formazione attinente alle attività, ai processi ed alle operazioni che si svolgono presso il vertiporto.
10. Il Security Manager è la figura responsabile del complesso delle risorse e delle misure da mettere in atto per evitare atti di interferenza illecita che possono danneggiare persone, mezzi, infrastrutture ed ambiente all'interno e nelle aree limitrofe del vertiporto o che possono interferire con le operazioni previste.
11. Il Security Manager ha il ruolo, le responsabilità ed i requisiti previsti per tale figura nel Regolamento (UE) n. 185/2010 e nel Programma Nazionale di Sicurezza ed opera in conformità a tali disposizioni normative, applicate al vertiporto.
12. In aggiunta ai requisiti richiesti per la figura del Security Manager dell'aeroporto, il Security Manager del vertiporto deve avere una specifica conoscenza delle operazioni che si effettuano presso il vertiporto, in rapporto al possibile ingresso di persone, mezzi, materiali illeciti che possono costituire una minaccia e deve avere adeguata formazione e competenze nella valutazione dei rischi connessi.
13. Il Security Manager verifica e valida sotto il profilo della security, tutte le procedure previste per il vertiporto.
14. L'organizzazione del gestore del vertiporto deve prevedere personale di supporto alle figure responsabili in numero sufficiente ed adeguatamente qualificato in rapporto ai compiti e alle attività pianificati, da svolgere in conformità ai requisiti applicabili. Il gestore garantisce che tutto il personale coinvolto nelle operazioni, nella manutenzione e nella gestione del vertiporto sia adeguatamente addestrato in conformità al programma di formazione definito.

15. Nel caso in cui il gestore del vertiporto coincida con il gestore dell'aeroporto, è ammesso che possano coincidere le figure del gestore del vertiporto con quelle del gestore dell'aeroporto.

ARTICOLO 34 Manuale del Vertiporto

1. Il Manuale del Vertiporto è il documento di riferimento del sistema di gestione del Vertiporto ai fini dell'ottenimento e del mantenimento del certificato, ovvero ai fini del mantenimento delle condizioni per l'esercizio di un vertiporto.
2. Il Manuale contiene tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, il funzionamento e la manutenzione del vertiporto, dei suoi equipaggiamenti, nonché delle superfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree connesse.
3. Il Manuale contiene tutte le informazioni pertinenti per descrivere la struttura organizzativa del gestore, in rapporto ai relativi ruoli e responsabilità ed è lo strumento attraverso il quale tutto il personale operativo del vertiporto viene debitamente informato su mansioni e responsabilità. Esso descrive inoltre i servizi e le strutture del vertiporto e contiene tutte le procedure operative necessarie alla gestione del vertiporto o ne fa riferimento.
4. Il Manuale è elaborato secondo i requisiti del presente Regolamento. Esso è un mezzo di diffusione di tutte le procedure e informazioni relative ad una sicura gestione dello vertiporto e deve, pertanto, fornire un'idea chiara e priva di ambiguità, di come si sviluppi, sia mantenuta e sia gestita la sicurezza all'interno del vertiporto, in riferimento alle operazioni previste. Il Manuale del Vertiporto chiarisce come il Safety Management System (SMS) si integra con il più generale sistema di gestione del vertiporto.
5. La definizione, il mantenimento e l'aggiornamento del Manuale del Vertiporto sono responsabilità del Gestore.
6. Nella definizione del Manuale del Vertiporto il gestore valuta i contenuti del Manuale del Vertiporto per verificarne la congruenza, coerenza ed efficacia in rapporto alle operazioni previste per il vertiporto, sotto il profilo della safety e della security.
7. Per la definizione di dettaglio, l'attuazione, il mantenimento, l'aggiornamento, il monitoraggio, le modalità di comunicazione all'ENAC delle relative modifiche e per l'efficacia del Manuale del Vertiporto, il gestore fa riferimento ai contenuti del regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo E ed alle specifiche di dettaglio contenute nelle

corrispondenti Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) della ED Decision 2014/012/R EASA, appropriatamente applicati allo vertiporto.

8. Il Manuale del Vertiporto deve comprendere, almeno, le seguenti procedure:
- a. accesso al vertiporto;
 - b. ispezioni;
 - c. manutenzione;
 - d. gestione degli stand;
 - e. safety Management System;
 - f. prevenzione e gestione del FOD;
 - g. prevenzione e gestione dei rischi relativi alla fauna selvatica;
 - h. gestione e monitoraggio degli ostacoli;
 - i. gestione dei piani di emergenza;
 - j. gestione del servizio di soccorso e lotta antincendio;
 - k. rimozione di VCA incidentato;
 - l. operazioni meteo avverse;
 - m. gestione delle *supplemental meteorological information*.
9. Il gestore assicura che tutto il personale del vertiporto e il personale di ogni altra organizzazione interessata, possano accedere facilmente alle parti del manuale che sono pertinenti ai loro compiti e responsabilità.

SEZIONE IV – Operazioni

ARTICOLO 35 Dati Aeronautici

1. Il Gestore del Vertiporto, in sede di domanda di certificazione, dà evidenza degli accordi in essere con l'*aeronautical information services* (AIS) provider al fine di fornire informazioni aggiornate. Gli accordi tra gestore del vertiporto e *aeronautical information services* (AIS) provider seguono lo schema di accordo per l'applicazione della normativa comunitaria di cui ai Reg. (UE) N. 1139/2018, Reg. (UE) N. 139/2014.

ARTICOLO 36
Informazioni Aeronautiche

1. Gestore Certificato:
 - a. Il gestore del vertiporto certificato rende note le informazioni rilevanti riguardo il vertiporto conformemente alla classificazione di accuratezza e integrità richieste per soddisfare le esigenze degli utenti.
 - b. Le specifiche riguardo la classificazione di accuratezza e integrità dei dati aeronautici e riguardo le tecniche di rilevamento degli errori nei dati digitali nelle fasi di trasmissione e/o archiviazione sono le medesime contenute nella Commission Regulation (EU) 2020/469 3 nell'ICAO Document 10066, 'PANS-AIM'.
 - c. Per quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiamano le specifiche tecniche stabilite dall'ENAC.
2. Gestore Qualificato:
 - a. Per la pubblicazione delle informazioni rilevanti riguardanti il gestore qualificato si applica la disciplina delle aviosuperfici gestite ai sensi del Regolamento per la "liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio", salvo diversa autorizzazione ENAC.

ARTICOLO 37
Piano di Gestione delle Emergenze

1. Ai fini della gestione dell'emergenza il gestore del vertiporto predispone ed attua un Piano di Emergenza del Vertiporto (PEV), in quanto titolare del certificato di vertiporto ed in quanto dotato di una organizzazione strutturata, di beni, di mezzi e di un'adeguata conoscenza delle potenzialità della sua organizzazione, delle attività e delle operazioni che si svolgono nel vertiporto e delle relative possibili condizioni di rischio.
2. Il Piano è commisurato alla tipologia e complessità di operazioni in conformità al VCA di riferimento associato al vertiporto ed alla tipologia e complessità delle altre attività che si svolgono presso il vertiporto o presso l'aeroporto su cui opera il vertiporto.
3. Il Piano prevede il coordinamento da parte del gestore del vertiporto con le altre organizzazioni, autorità o amministrazioni preposte agli interventi di emergenza su terra e per mare o interessate dall'evento e con essi concorda i contenuti del piano di relativa competenza, che devono risultare compatibili con i piani di soccorso di ciascun soggetto.

4. Il Piano contiene specifiche procedure per la verifica periodica dell'adeguatezza dei contenuti del Piano stesso e per il riesame dei risultati, attraverso la definizione di un programma di esercitazioni.
5. Laddove applicabile, il Piano di Emergenza del Vertiporto tiene conto ed acquisisce i contenuti del Piano di Emergenza dell'Aeroporto presso il quale opera il vertiporto, ne acquisisce gli aspetti ad esso funzionali e lo integra per gli aspetti specifici legati alle operazioni con VCA e per le parti che non risultano in conflitto con esso.
6. Il Piano di emergenza del vertiporto è inserito all'interno del Manuale del Vertiporto e deve essere formalmente condiviso e accettato da tutti i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza. Nel caso di vertiporto che insiste all'interno di un aeroporto, il Piano di emergenza del vertiporto è parte del Piano di Emergenza dell'Aeroporto.
7. Il gestore del vertiporto prevede all'interno del piano delle emergenze, almeno, i seguenti scenari:
 - a. Incidente/Incendio del VCA;
 - b. Malfunzionamento del VCA in volo;
 - c. Incendi alle strutture;
 - d. Atti illeciti con impatti sulla safety e sulla security;
 - e. altri scenari emergenziali possibili.
8. Per quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiama quanto riportato nell'allegato 2.

ARTICOLO 38

Soccorso e lotta antincendio

1. I vertiporti sono dotati di servizio di soccorso e lotta antincendio.
2. Il livello del servizio di soccorso e lotta antincendio da assicurare sul vertiporto è stabilito da ENAC in ragione del tipo di operazioni IAM e dell'aeromobile.
3. Per i vertiporti che operano presso aeroporti o eliporti possono essere ritenuti accettabili i Servizio di Soccorso e Lotta Antincendio disponibili, a meno di verifica di compatibilità tra il servizio prestato ed il servizio atteso per le operazioni del VCA. Il gestore definisce collegamenti formali con il servizio di soccorso e lotta antincendio presente sull'aeroporto o sull'eliporto.

4. Per le *diversion location* l'operatore del VCA ha la responsabilità di accertare che sull'area sia presente un sistema di soccorso e lotta antincendio adeguato al tipo di operazioni o attraverso il presidio di sicurezza assicurato dagli enti presenti a livello territoriale e/o eventuali servizi di assistenza autonomi.
5. Per quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiama quanto riportato nell'allegato 2.

ARTICOLO 39

Interazione tra vertiporto e territorio

1. Il gestore del vertiporto redige uno studio sull'interazione tra il vertiporto ed il territorio. Lo studio è volto ad analizzare gli impatti sul territorio circostante dell'infrastruttura e delle relative operazioni.
2. Lo studio prevede, almeno, le seguenti valutazioni su:
 - a. impatto sulle caratteristiche morfologiche e geo-topografiche;
 - b. impatto ambientale;
 - c. effetti socio-economici;
 - d. integrazione multimodale.
3. ENAC, a salvaguardia dell'operatività sul vertiporto dove si svolgono operazioni commerciali, appone i vincoli al territorio in accordo alle previsioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione.
4. Per i vertiporti non rientranti tra quelli di cui al punto 3, il gestore propone ad ENAC l'applicazione di vincolo ai sensi dell'art. 713 del Codice della Navigazione, coerentemente con la normativa applicabile nel campo dell'iniziativa privata e pubblica.
5. Per quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiamano le linee guida stabilite dall'ENAC.

ARTICOLO 40

Monitoraggio delle aree limitrofe

1. Il gestore è responsabile del monitoraggio delle aree interne e limitrofe al vertiporto.
2. Il gestore adotta, per quanto di competenza, le misure appropriate per attenuare i rischi associati alla presenza degli ostacoli e pericoli individuati nell'ambito del monitoraggio.

3. Le aree oggetto del monitoraggio sono quelle accessibili o comunque sotto il controllo del gestore del vertiporto e sono identificate su apposita documentazione tecnica approvata da ENAC.
4. il controllo degli ostacoli è realizzato tramite la definizione delle OLS o degli OFV definiti nell'allegato 2.
5. Il gestore realizza il monitoraggio direttamente tramite ispezioni in loco o visive interne o esterne al sedime di propria competenza o indirettamente tramite l'ausilio di sistemi informativi territoriali in merito ai seguenti aspetti:
 - a. verifica delle OLS e/o degli OFV in merito all'attività antropica (edificazione etc.) o naturale (crescita delle essenze arboree etc.);
 - b. efficienza della segnalazione diurna degli ostacoli individuati;
 - c. i pericoli correlati alle attività umane, incluse quelle potenzialmente attrattive della fauna selvatica, e all'utilizzo del territorio al fine di adottare azioni nei limiti della propria competenza, a seconda dei casi;
 - d. attività di involo e presenza di droni non collegati alla propria attività nelle aree di interesse;

ARTICOLO 41

Riduzione del rischio di impatto con fauna selvatica

1. Qualora il vertiporto ricada all'interno del sedime aeroportuale, per la riduzione del rischio di impatto del VCA con fauna selvatica, il gestore del vertiporto adotta le misure già in essere per l'aeroporto in coordinamento con il gestore dell'aeroporto.
2. Qualora il vertiporto ricada in aree esterne al sedime, il gestore del vertiporto predispone ed inserisce all'interno del proprio manuale idonee procedure al fine di minimizzare il rischio di impatto del VCA con la fauna selvatica.

ARTICOLO 42

Security

1. La responsabilità di prevenire e di garantire il monitoraggio dei rischi associati agli eventi di security sul vertiporto è in capo all'Accountable Manager. Quest'ultimo, per l'espletamento di tale funzione, si avvale del Security Manager.

2. Al vertiporto si applicano le previsioni del PNS relative all'effettuazione di valutazioni locali da parte delle autorità competenti per l'individuazione degli obiettivi "sensibili" del vertiporto, ovvero delle infrastrutture e dell'impiantistica considerate critiche ai fini della sicurezza del vertiporto.
3. Il gestore del vertiporto ha la responsabilità di impedire l'accesso non autorizzato alle infrastrutture di volo, alle installazioni soggette a pericolo di esplosione o incendio e ad ogni altra area del vertiporto che non sia altrimenti controllata dall'operatore del VCA mediante l'utilizzo di personale di sicurezza, sistemi di sorveglianza, barriere fisiche o altri mezzi.
4. Le misure di security necessarie a garantire il livello di security adeguato al tipo di operazione svolta saranno individuate mediante specifico risk assessment ed attuate mediante conseguente risk management, in linea con le disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza.
5. A seguito di motivata richiesta del gestore e successiva autorizzazione dell'ENAC in coordinamento con le Autorità di Pubblica Sicurezza, per l'individuazione delle necessarie misure di security è possibile fare riferimento al Regolamento (UE) n. 1254/2009 del 18 dicembre 2009 e s.m.i..
6. Il gestore valuta l'impatto, in termini di security, delle operazioni che si svolgono presso il vertiporto al fine di garantire i livelli di protezione previsti nei rispettivi ambiti di attività.
7. Al fine di garantire un idoneo livello di security, il gestore del vertiporto elabora apposite analisi del rischio da trasmettere ad ENAC.
8. Al vertiporto ricadente all'interno del sedime aeroportuale si applicano:
 - a. le stesse norme internazionali e nazionali previste per gli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale per l'ingresso di posta, merci, forniture, operatori e mezzi del gestore o esterni per il personale di volo;
 - b. per i passeggeri si applicano le stesse norme internazionali e nazionali previste per i controlli di sicurezza dei passeggeri negli aeroporti aperti al traffico commerciale, con postazioni dedicate al controllo delle persone e dei bagagli a mano, come necessario;
 - c. le disposizioni di sicurezza contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza e riferite all'aeroporto, tra cui: requisiti previsti per la progettazione delle strutture ed infrastrutture, misure relative al controllo degli accessi, modalità di controllo

(screening) delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati e ispezione dei veicoli, sorveglianza, pattugliamento.

9. Per i vertiporti di cui al comma 8, il gestore del vertiporto elabora ed attua il "Programma di Sicurezza del Vertiporto" avendo a riferimento quanto già previsto per l'aeroporto. Il gestore dell'aeroporto aggiorna il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto valutando le eventuali implicazioni derivanti dalla presenza del vertiporto.

SEZIONE IV - ITER AUTORIZZATIVO

ARTICOLO 43

Iter autorizzativo del vertiporto

1. La realizzazione di un vertiporto è sottoposta all'ordinaria disciplina normativa ambientale e urbanistica vigente.
2. La realizzazione di un vertiporto ubicato all'interno del sedime aeroportuale è soggetta all'iter autorizzativo di cui all'art. 702 del Codice della Navigazione coerentemente con le procedure stabilite dall'ENAC.
3. La realizzazione di un vertiporto non ricadente nel caso di cui al comma 2, è sottoposto all'ordinaria disciplina edilizia vigente. In fase autorizzativa, l'ente autorizzativo e/o il soggetto che intende realizzare un vertiporto chiede ad ENAC un parere preventivo sul progetto. Il parere di ENAC si limita a verificare la rispondenza del progetto ai requisiti e alle specifiche tecniche di cui al presente Regolamento.

SEZIONE V - CERTIFICATO DEL GESTORE

ARTICOLO 44

Domanda di Certificazione

1. Il richiedente del certificato di vertiporto deve dimostrare che il vertiporto è in grado di consentire tutte le operazioni di riferimento per un VCA.
2. Il gestore del vertiporto per poter operare deve essere in possesso:
 - a. del certificato di vertiporto;

- b. di tutti i pareri, nulla osta, autorizzazioni rilasciate da altri Enti o amministrazioni e previsti per Legge per la realizzazione di opere o per l'esercizio delle attività previste per il vertiporto.
3. Ai fini del rilascio del Certificato di vertiporto, il richiedente presenta la domanda di certificazione nelle forme e con le modalità stabilite dall'ENAC.
 4. I termini e le condizioni della certificazione, incluse le relative limitazioni, sono stabiliti nel certificato, la cui portata può essere estesa dall'ENAC, su richiesta del gestore, a seguito dell'esito favorevole dei propri accertamenti. E' obbligo del gestore comunicare tempestivamente all'ENAC le evenienze che possono determinare una variazione dei termini, delle condizioni e delle limitazioni riportate nel certificato del vertiporto.
 5. Qualsiasi modifica che incida sulle condizioni del certificato necessita di approvazione preventiva da parte dell'ENAC. Nel caso in cui il gestore attui modifiche che richiedono la preventiva approvazione dell'ENAC, senza averla preventivamente ottenuta, l'ENAC valuta la necessità di sospendere, limitare o revocare il certificato.
 6. Per le richieste di modifiche ai termini, condizioni e limitazioni del certificato di vertiporto il gestore del vertiporto opera secondo le disposizioni contenute nel regolamento (UE) n. 139/2014, con particolare riferimento alla specifica ADR.OR.B.040 ed ADR.OR.B.050 ed alle corrispondenti AMC della ED Decision 2014/012/R EASA.
 7. La domanda di modifica è presentata dal gestore all'ENAC nelle forme previste dall'ENAC.

ARTICOLO 45

Misure di salvaguardia e flessibilità

1. L'ENAC approva eventuali misure di salvaguardia e di flessibilità rispetto ai requisiti del presente Regolamento, su richiesta del gestore del vertiporto sulla base delle azioni adottate, della loro durata e delle ragioni per assumerle.

ARTICOLO 46

Rilascio del Certificato

1. Il gestore del vertiporto opera in conformità all'ambito di applicazione, alle limitazioni e condizioni ed ai privilegi definiti nel certificato e nei documenti in esso richiamati.

2. Il certificato di vertiporto è prodotto nelle forme previste dall'ENAC; ad esso è allegata la specifica di certificazione, in quanto parte integrante.
3. Il certificato del vertiporto non è trasferibile né cedibile. Qualora dovessero ricorrere casi di trasferimento o di cessione della gestione del vertiporto, il gestore informa l'ENAC ed il fornitore di servizi di informazione aeronautica e deve restituire il certificato alla data di cessazione dell'attività.
4. L'ENAC procede agli accertamenti necessari per il rilascio di un nuovo certificato al gestore subentrante. Nella necessità di mantenere operativa l'infrastruttura, il gestore uscente garantisce la continuità del servizio nelle condizioni di sicurezza di cui al presente Regolamento.
5. Il certificato di vertiporto ha durata illimitata e rimane valido a condizione che:
 - a. il gestore mantenga la conformità ai pertinenti requisiti del presente Regolamento
 - b. all'ENAC o ad altre organizzazioni incaricate dall'ENAC sia garantito l'accesso, in occasione di ispezioni, ordinarie o straordinarie, alle infrastrutture, all'organizzazione del gestore e all'organizzazione dei soggetti esterni che svolgono attività per conto del gestore, per verificare il mantenimento della conformità ai requisiti del presente regolamento
 - c. non si verifichino eventi che possono pregiudicare le condizioni di safety e security regolamentari;
 - d. il gestore comunichi l'intenzione di cedere o trasferire la gestione del vertiporto ad altro soggetto.
6. In caso di inottemperanza ai casi sopra citati l'ENAC può limitare, sospendere o revocare il certificato di vertiporto.
7. Il certificato del vertiporto non esenta il titolare dall'ottemperare ad ogni altra prescrizione di legge.

ARTICOLO 47

Sospensione e revoca del Certificato

1. L'ENAC assume il provvedimento di sospensione totale o parziale della certificazione, ove venga accertata la non rispondenza del gestore a uno o più requisiti del presente regolamento e le azioni correttive proposte non siano giudicate idonee.

ARTICOLO 48
Sorveglianza

1. ENAC definisce un programma di sorveglianza per i vertiporti certificati. Lo scopo dell'attività di sorveglianza è:
 - a. la rispondenza delle infrastrutture e delle dotazioni impiantistiche ai requisiti applicabili;
 - b. l'implementazione di appropriate misure di sicurezza come definite dalla disciplina del diritto nazionale ed europeo;
 - c. e, ove applicabile, la conformità dell'organizzazione e del sistema di gestione del gestore del vertiporto.
2. L'attività di sorveglianza viene condotta da ENAC, in accordo alle indicazioni, ove applicabili, di cui al punto ADR.AR.C.005 del Reg. EU 139/2014 e analizzando le non conformità rilevate secondo l'approccio riportato nel punto ADR.AR.C.055 del Reg. EU 139/2014.

CAPO E – Disposizioni finali

ARTICOLO 49
Tariffe

1. L'attività svolta dall'ENAC è fatturata ai sensi Regolamento per le tariffe dell'ENAC.

ARTICOLO 50
Disposizioni sanzionatorie

1. In caso di violazione del presente Regolamento, si applicano gli articoli 1174 e 1175 c. nav.
2. Il procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie principali e accessorie è disciplinato dalle sezioni I e II, Capo I, legge 24 novembre 1981, n. 689.
3. Il procedimento di sospensione, revoca e limitazione dei provvedimenti di autorizzazione di cui al presente regolamento sono disciplinati dalla legge 7 agosto 1990, n. 241.

ARTICOLO 51

Segnalazioni di inconvenienti

1. I soggetti di cui al presente Regolamento, secondo le rispettive responsabilità, sono tenuti a comunicare all'ENAC, entro le 72 ore dall'evento e in accordo al Regolamento (UE) n. 2014/376, gli eventi di cui al Regolamento (UE) n. 2015/1018, secondo le procedure stabilite dall'Ente. In accordo al Regolamento (UE) n. 2010/996, nel caso di incidente o inconveniente grave vige l'obbligo di informare entro 60 minuti l'ANSV con le modalità da essa previste

ARTICOLO 52

Assicurazioni

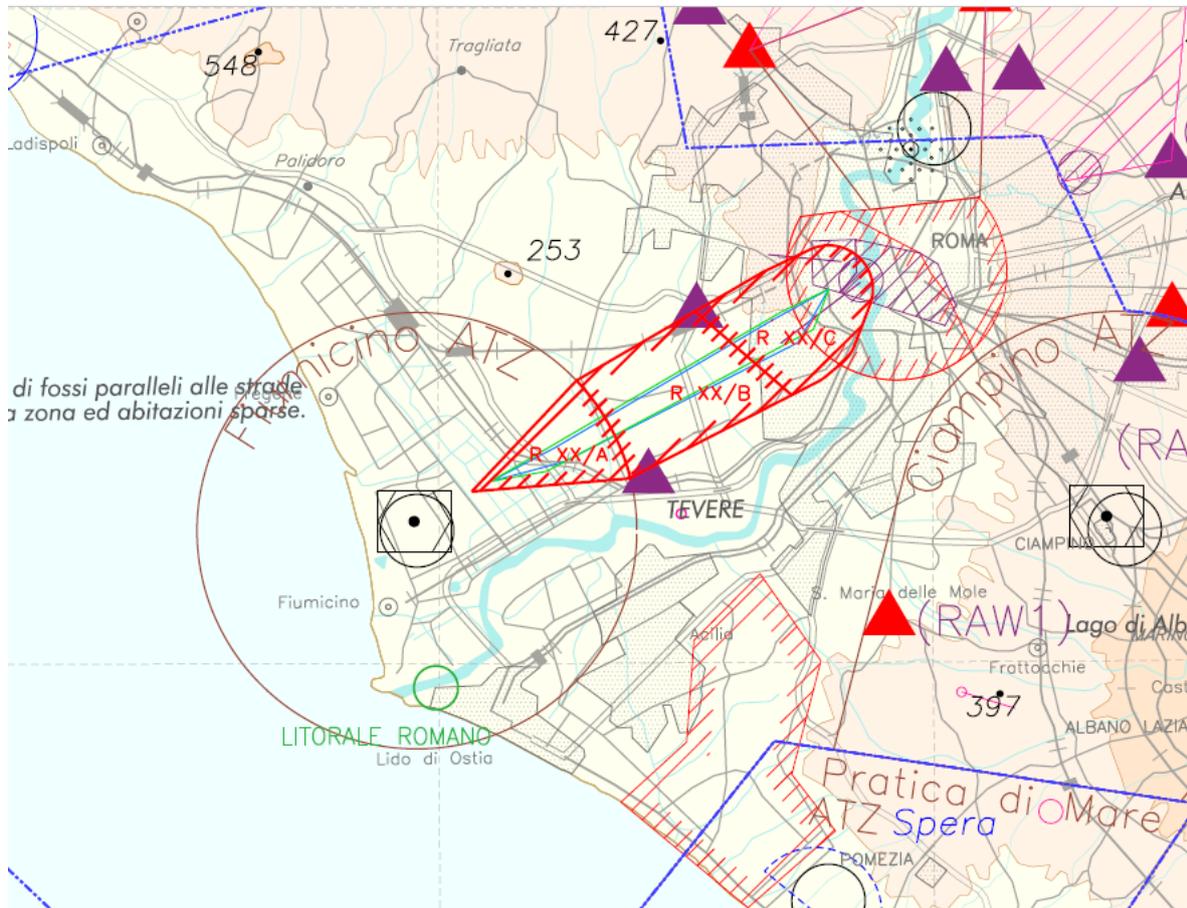
1. Non è consentito condurre operazioni se non è stata stipulata ed è in corso di validità un'assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e con massimali non inferiori ai parametri minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del Regolamento (CE) 785/2004. In conformità dell'art. 743 del Codice della Navigazione anche agli aeromobili oggetto del presente regolamento si applica l'art. 1015 del Codice della Navigazione.

ARTICOLO 53

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore dalla data della sua pubblicazione nel sito web dell'ENAC.

ALLEGATO 1 – Caso d'uso Air Taxi FCO-Roma: indicazione grafica di massima del corridoio/zona regolamentata VCA





Regolamento

Requisiti nazionali per aeromobili a decollo e atterraggio verticale (VCA) e relative traiettorie e infrastrutture

Ed.1
Rev.0

pag. 37 di
37

ALLEGATO 2 - Prototype Technical Design Specifications for Vertiports

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/prototype-technical-design-specifications-vertiports>

BOZZA