

Chiarimenti tecnici relativi al Regolamento Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (Avio-Idro-Elisuperfici)

Articolo 1

- Cfr. comma 3, si precisa che in caso di aviosuperficie in pendenza valgono tutti i criteri e requisiti previsti per le aviosuperfici di cui all'art.20 del Regolamento.

Articolo 3

- Cfr. comma 1, si precisa che una avio-idro-elisuperficie può essere gestita da una sola persona fisica o da un solo soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, viceversa il gestore può essere responsabile di più avio-idro-elisuperfici. È possibile procedere con il cambio del nominativo del gestore purché siano comunicate all'ENAC le nuove generalità e siano forniti l'attestato di qualifica del gestore e il nulla osta della questura.
- Cfr. comma 3 lettera a, si precisa che se le distanze dichiarate sono tutte uguali ai fini della pubblicazione è necessario comunicare il solo valore della TORA (coincidente con la lunghezza della pista). Le altre distanze dichiarate sono inserite, se diverse dalla TORA.
- Cfr. comma 3 lettera b, si precisa che le coordinate geometriche dei punti sono espresse nel sistema WGS84 e nel caso di coordinate piane queste dovranno essere riferite in ogni caso al solo fuso 33.
- Cfr. comma 3 lettera g, si precisa che è posto in capo al Gestore dell'infrastruttura la responsabilità di fornire agli utenti tutte le informazioni necessarie per la conduzione in sicurezza delle attività. Resta quindi in capo al medesimo Gestore individuare il migliore scenario operativo per l'esercizio delle attività rimanendo l'obbligo di riportare sulla mappa tutti gli ostacoli presenti, tenendo presente che occorre far riferimento alle superfici di limitazione ostacoli corrispondenti al codice numerico associato alla pista e che l'ambiente circostante è individuato come la porzione di spazio sottesa al circuito di traffico. Per eventuali ulteriori approfondimenti in merito alle modalità di rappresentazione grafica delle superfici di limitazione ostacoli si può fare riferimento alla registrazione del Webinar pubblicata sul sito. Infine si precisa che devono essere considerati sia gli ostacoli fissi di qualsiasi altezza che mobili (veicoli, treni) se ritenuti significativi.
- Cfr. comma 3 lettera h, si precisa che le dotazioni antincendio per le aviosuperfici sono indicate nel Regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per Aeroporti di aviazione generale e Aviosuperfici".
- Cfr. comma 7, si precisa che la segnalazione su ECCAIRS-2 è necessaria. Poiché la possibilità di registrazione in qualità di organizzazione al sistema ECCAIRS 2 non è attualmente prevista per i gestori delle avio-idro-elisuperfici e non è possibile pertanto accreditarsi come tali, gli stessi potranno effettuare le segnalazioni degli eventi aeronautici accedendo al sistema ECCAIRS 2 dall'indirizzo <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>, e registrandosi come Individual user tramite il link "Register as an individual user" nella pagina dedicata".

Articolo 4

- Cfr. comma 1 lettera a, si precisa che per il Nulla osta della Questura così come ogni altra documentazione rilasciata da altri Enti non esiste un fac-simile pubblicato sul sito ENAC.
- Cfr. comma 1 lettera b, si precisa che è possibile avere la qualifica di gestore indipendentemente dalla disponibilità dell'infrastruttura.

Articolo 5

- Cfr. comma 1 lettera c, si precisa che la valutazione sull'impatto acustico deve essere redatta



ai sensi della legge 447/95. Resta salvo l'obbligo da parte del gestore degli adempimenti di cui all'art. 8 della citata legge presso il Comune territorialmente competente.

- Cfr. commi 1,2,3 e 4, si precisa che il gestore di un'aviosuperficie autorizzata oltre al conseguimento dell'abilitazione di cui all' art. 4 è tenuto ad inviare i documenti di cui all'art.3, con le modalità prestabilite, invece per la restante documentazione è necessaria una dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante la validità della stessa.
- Cfr. comma 3 lettera a, si precisa che per la realizzazione di un'aviosuperficie diversa da quella indicata nel comma in parola, si deve far riferimento alla normativa urbanistica vigente in materia rapportandosi con l'ente di competenza.
- Cfr. comma 6, si precisa che le comunicazioni di modifiche di carattere temporaneo potranno essere rese disponibili tramite l'applicativo in corso di definizione con Avioportolano.

Articolo 12

- Cfr. comma 1 lettera c, si precisa che l'assenso dell'ente ATS è fornito mediante sottoscrizione di apposita LOA.

Articolo 14

- Cfr. comma 3 lettera b, si precisa per elisuperfici ad uso esclusivo dell'ospedale la segnaletica orizzontale deve essere integrata con la croce bianca conforme alle specifiche di cui al punto 5.2.2.6 dell'Annesso 14 ICAO Volume II.
- Cfr. comma 5, si precisa che i requisiti di cui alle CS indicate sono da intendersi quali elementi di riferimento e non obblighi, rispetto ai quali dichiarare la conformità o meno.
- Cfr. CS HPT-DSN.E.420, si precisa che il tratto a larghezza costante della superficie di decollo ha una larghezza pari ad un multiplo del diametro del rotore in funzione del tipo di operazione:
 - 7 volte il diametro del rotore in caso di operazioni diurne
 - 10 volte il diametro del rotore in caso di operazioni notturne.

Articolo 20

- Cfr. comma 1, si precisa che il codice numerico da assegnare alla pista di un'aviosuperficie è funzione della sola lunghezza della stessa e laddove uno o più elementi geometrici dovessero presentare dimensioni corrispondenti ad un codice numerico diverso, la pista non va riclassificata ma va segnalata la differenza.
Ad esempio per una pista lunga 900 m e larga 18 m, il codice è 2 in quanto la lunghezza è compresa tra 800 m e 1200 m.
- Cfr. comma 1, si precisa che un'aviosuperficie adibita all'utilizzo di velivoli può essere utilizzata anche da elicotteri senza ulteriori restrizioni.
- Cfr. comma 3, si precisa che per piste pavimentate utilizzate da aeromobili con MTOW superiore ai 5700 kg il valore del PCN da pubblicare può essere assunto pari all'ACN dell'aeromobile più penalizzante che opera sull'infrastruttura.
Per piste pavimentate utilizzate da aeromobili MTOW inferiore a 5700 kg o per piste in erba, la portanza da pubblicare è pari al valore del carico su ruota singola (SIWL) e pressione di gonfiaggio dello pneumatico dell'aeromobile più penalizzante che opera sull'infrastruttura.
- Cfr. comma 5, si precisa che i requisiti di cui alle CS indicate sono da intendersi quali elementi di riferimento e non obblighi, rispetto ai quali dichiarare la conformità o meno.

Articolo 21

- Cfr. comma 1, si precisa che il titolare di COA può svolgere l'attività di trasporto aereo commerciale se l'aviosuperficie risponde ai requisiti previsti nel medesimo art. 21, la cui garanzia di ottemperanza è a carico del gestore.



Articolo 24

- Si precisa che un'infrastruttura esistente che non si adegua entro il 08/03/2024, decade da essere una avio-idro-elisuperficie istituita.

Articolo 25

- Si precisa che le aviosuperfici autorizzate la cui scadenza è in data successiva all'entrata in vigore del Regolamento non è necessario procedere con il rinnovo dell'autorizzazione ma bisogna adeguarsi al nuovo Regolamento entro l'8 Marzo 2024.
- Si precisa che le istanze di istituzione presentate in data successiva a quella di pubblicazione del Regolamento (08/06/2023) devono essere redatte in conformità alla previsione del Regolamento stesso ed integrate laddove necessario.
- Si precisa che tutte le aviosuperfici istituite prima della data del 08/06/2023 che non vengono adeguate al Regolamento entro la data del 08/03/2024 sono da ritenersi cessate e pertanto non saranno più riportate nell'elenco ufficiale pubblicato.

