



## REGOLAMENTO

---

**Requisiti nazionali per le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)**

*Edizione n° 1, Revisione n° // del 03/05/2024*



## Sommario

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

ARTICOLO 25 Altre condizioni applicabili .....	19
CAPO D - Costruzione ed esercizio dei vertiporti.....	19
SEZIONE I – Generalità.....	19
ARTICOLO 26 Aspetti Generali .....	19
ARTICOLO 27 Operazioni Commerciali .....	20
ARTICOLO 28 Operazioni non Commerciali .....	20
SEZIONE II - Infrastrutture.....	20
ARTICOLO 29 Requisiti Tecnici del Vertiporto .....	20
ARTICOLO 30 Caratteristiche fisiche e dotazioni impiantistiche .....	21
ARTICOLO 31 Specifiche Tecniche.....	22
ARTICOLO 32 Diversion Location .....	22
SEZIONE III - Organizzazione .....	22
ARTICOLO 33 Sistema di Gestione del Vertiporto .....	22
ARTICOLO 34 Organizzazione del Gestore.....	23
ARTICOLO 35 Manuale del Vertiporto .....	25
ARTICOLO 36 Gestore Qualificato .....	26
SEZIONE IV - Operazioni .....	27
ARTICOLO 37 Dati Aeronautici.....	27
ARTICOLO 38 Informazioni Aeronautiche .....	27
ARTICOLO 39 Piano di Gestione delle Emergenze .....	28
ARTICOLO 40 Soccorso e lotta antincendio .....	29
ARTICOLO 41 Interazione tra vertiporto e territorio .....	29
ARTICOLO 42 Monitoraggio delle aree limitrofe .....	30
ARTICOLO 43 Riduzione del rischio di impatto con fauna selvatica.....	31
ARTICOLO 44 Security.....	31
SEZIONE IV - Iter autorizzativo .....	32
ARTICOLO 45 Iter autorizzativo del vertiporto .....	32
SEZIONE V - Certificato del Gestore .....	32
ARTICOLO 46 Domanda di Certificazione .....	32



## Regolamento

Requisiti nazionali per le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)

Ed.1 Rev.//

pag. 5 di 38

ARTICOLO 47 Misure di salvaguardia e flessibilità .....	33
ARTICOLO 48 Rilascio del Certificato.....	33
ARTICOLO 49 Sospensione e revoca del Certificato .....	34
ARTICOLO 50 Sorveglianza .....	34
CAPO E - Disposizioni finali .....	35
ARTICOLO 51 Tariffe .....	35
ARTICOLO 52 Disposizioni sanzionatorie.....	35
ARTICOLO 53 Segnalazioni di inconvenienti .....	35
ARTICOLO 54 Assicurazioni.....	36
ARTICOLO 55 Procedure e allegati .....	36
ARTICOLO 56 Entrata in vigore.....	36
ALLEGATO 1 - Caso d'uso Air Taxi FCO-Roma: indicazione grafica di massima del corridoio/zona regolamentata VCA .....	37
ALLEGATO 2 - Prototype Technical Design Specifications for Vertiports .....	38

### PREMESSE

1. La spinta globale di digitalizzazione, elettrificazione e automazione e le iniziative condotte dalla Commissione Europea nell'ambito della strategia "Sustainable and Smart Mobility Strategy", hanno rafforzato lo slancio per disciplinare una mobilità aerea innovativa (IAM) sicura 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. La Commissione Europea ha adottato, in data 10 aprile 2024, un insieme di misure per affrontare le sfide poste dai nuovi concetti e servizi di mobilità aerea e assicurare le relative operazioni in sicurezza.
3. La pubblicazione del Regolamento (UE) 2024/1111 lascia agli stati Membri gli aspetti applicativi oggetto del presente Regolamento.

### CAPO A - Generalità

#### ARTICOLO 1

##### Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento disciplina:
  - a. la progettazione delle strutture di spazio aereo e dei relativi servizi, nello spazio aereo nazionale, tenendo anche conto delle prestazioni e della riserva di energia tipiche dei VCA;
  - 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.
2. Per consentire un'integrazione sicura della IAM, i requisiti introdotti seguono i principi di progressività e proporzionalità rispetto al tipo di operazioni e all'ambiente in cui si opera.

### ARTICOLO 2

#### Definizioni

1. **Aeromobile VCA:** indica un aeromobile più pesante dell'aria a motore, diverso da un velivolo 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 posta a protezione delle operazioni VCA.
4. **Traiettoria VCA (VCA Trajectory o VCA Flight Path):** traiettoria tridimensionale mistilinea definita dall'operatore VCA per le operazioni di volo tra vertiporti. 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 solo per atterraggio in situazioni contingenti e, se del caso, per il successivo decollo.
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. **Gestore del Vertiporto:** Il gestore del vertiporto 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 del vertiporto e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nel vertiporto.
8. **Vertiporto:** aeroporto o area definita le cui caratteristiche tecniche e dotazioni impiantistiche siano adeguate a consentire le operazioni di un VCA.
9. **Impianto di ricarica:** indica una stazione di ricarica che fornisce corrente alternata (CA) e/o corrente continua (CC) a un aeromobile elettrico per ricaricare le batterie, compreso,

se necessario, il collegamento tra la stazione di ricarica e l'aeromobile elettrico (fare riferimento alla Commissione Elettrotecnica Internazionale (IEC)).

10. **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 per le prestazioni (CFP).
11. **VCA basic:** categoria di aeromobili con capacità VTOL che soddisfa i requisiti per l'atterraggio di emergenza controllato (*Controlled Emergency Landing, CEL*) dopo un'avaria critica per le prestazioni (CFP).
12. **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.
13. **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.
14. **Operazione di trasporto aereo commerciale:** operazione di aeromobile per il trasporto di passeggeri, merci o posta dietro compenso o altro corrispettivo di valore.
15. **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.
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, 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, *the 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. **Mobilità aerea urbana (UAM):** indica un sottoinsieme di operazioni IAM in cui almeno un segmento del volo è condotto in un'area congestionata (urbana).
26. **Elevazione del Vertiporto:** Si intende il punto più alto dell'area di avvicinamento e decollo finale (FATO).
27. **OLS:** Superficie limitazione ostacoli (come definita nell'allegato 2).
28. **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;
  - b. ai gestori dei vertiporti;
  - c. ai fornitori dei servizi per la navigazione aerea;
  - d. a tutti i possibili soggetti interessati all'istituzione di un corridoio VCA.
2. Il Regolamento non si applica alle operazioni VEMS.

#### **ARTICOLO 4**

##### **Salvaguardie di sicurezza e difesa**

4. L'istituzione di vertiporti su aeroporti militari aperti al traffico aereo civile o in spazi aerei riservati alle attività militari o nei quali l'Aeronautica Militare fornisce i servizi del traffico aereo in maniera esclusiva è soggetta al preventivo nulla osta dell'Aeronautica Militare, a salvaguardia delle prioritarie esigenze di sicurezza e difesa.
5. L'istituzione di vertiporti su aeroporti militari non è consentita.

#### **CAPO B -**

##### **Criteri per traiettorie VCA e Corridoi VCA**

#### **ARTICOLO 5**

##### **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. operazioni in Spazio Aereo Controllato e/o
  - b. operazioni UAM dirette e/o provenienti da vertiporti in area congestionata.
2. Nel caso di operazioni di volo diverse dai casi a) e b) l'operatore VCA, il gestore di vertiporto, il fornitore dei servizi per la navigazione aerea o altro soggetto interessato, può richiedere l'istituzione di corridoi VCA. Inoltre, ENAC può disporre l'obbligo di operazioni all'interno di corridoi VCA.
3. L'uso del corridoio VCA da parte di un operatore VCA è soggetto all'autorizzazione da parte dell'ENAC.
4. Un corridoio VCA può essere usato da operatori diversi solo se è definita una modalità di coordinamento delle operazioni di volo per evitare conflitti.
5. L'operatore VCA stipula una Lettera di Operazioni con il gestore del vertiporto e il fornitore dei servizi di navigazione aerea, per la gestione del traffico in arrivo e in partenza dal vertiporto e nel corridoio, nonché con altri soggetti eventualmente interessati.
6. 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 6 Corridoio VCA

1. A meno che diversamente specificato da ENAC, i corridoi di volo istituiti per le operazioni aeree con VCA sono configurati come zone regolamentate in accordo alle procedure d'istituzione stabilite dall'ENAC.
2. La domanda per l'istituzione del corridoio VCA include, oltre a quanto già previsto per le Zone Regolamentate, ulteriori informazioni peculiari del corridoio VCA tra cui la descrizione della tipologia di scenario operativo, le eventuali aree a terra congestionate sorvolate e l'eventuale interessamento di spazi aerei controllati.
3. Nel caso di vertiporto che insiste sul sedime o nell'intorno di un aeroporto,
  - a. non creano interagenza con il traffico di aeroporto i corridoi VCA che si sviluppano al di sotto delle:
    - i. superfici di protezione Transitional OLS e Transitional OAS delle piste dell'aeroporto,
    - ii. aree di protezione delle procedure strumentali di avvicinamento e partenza.
  - b. vengono comunque identificate eventuali altre condizioni di interagenza determinate dai vortici di scia o da altri fattori relativi alle operazioni dell'aeroporto.
4. All'interno del corridoio VCA si applicano:
  - a. le regole del volo VFR Diurno;
  - b. i seguenti minimi di visibilità:
    - i. Visibilità in volo 1500 m;
    - ii. Fuori dalle nubi e in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
  - c. obbligo di contatto radio bidirezionale con l'ente designato nella lettera di operazioni e del transponder modo S elementary.
5. Al di fuori del periodo di attivazione dei corridoi, lo spazio aereo assume la classificazione dello spazio aereo che li contiene.
6. I soggetti di cui all'Art.3 comma 1 hanno titolo a richiedere all'ENAC la pubblicazione dei dati del corridoio VCA in AIP-Italia.

### ARTICOLO 7

#### Traiettoria VCA

1. Per ogni traiettoria VCA è definito il verso di percorrenza unico.
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.

### ARTICOLO 8

#### 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 9

#### Altezze minime

1. Le operazioni sotto le altezze minime specificate in SERA.5005(f) sono soggette ad autorizzazione dell'ENAC sulla base di un idoneo specifico safety assessment presentato dell'operatore.
2. Quanto previsto al comma 1 si applica anche nel caso in cui tali traiettorie siano incluse all'interno di un corridoio VCA pubblicato.

### ARTICOLO 10

#### 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, non impegna una traiettoria VCA o sua porzione quando informato della presenza:
  - a. di altri aeromobili lungo la traiettoria o porzione e/o
  - b. di fenomeni meteorologici incompatibili con le limitazioni di volo
4. L'inversione del senso di traiettoria con ritorno al vertiporto di partenza, o l'uscita dal corridoio, dovute a condizioni particolari, di contingenza o di emergenza, che dovessero verificarsi durante il volo del VCA, sono immediatamente comunicate all'ente designato nella lettera delle operazioni di cui all'art. 5.5.

### ARTICOLO 11

#### Pianificazione del Volo

1. In aggiunta agli obblighi derivanti dagli altri regolamenti in tema di pianificazione del volo, l'operatore VCA nel pianificare le operazioni di volo nel corridoio VCA si assicura che i vertiporti di arrivo, partenza e le diversion location siano disponibili.

### ARTICOLO 12

#### Servizi nei corridoi

1. La tipologia e il livello dei servizi forniti nei corridoi di volo VCA sono pubblicati all'interno della AIP.

### ARTICOLO 13

#### Emergenze e contingenze

1. Un VCA il quale si sappia o si ritenga essere 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 di mantenere il contatto radio bilaterale, l'operatore VCA deve:
  - a. tentare di stabilire le comunicazioni utilizzando ogni altro mezzo disponibile;
  - b. applicare le procedure di radioavaria approvate all'operatore e riportate nella lettera di operazioni.

3. Per quanto possibile, situazioni di emergenza e di contingenza durante il volo sono immediatamente comunicate agli opportuni soggetti individuati nella lettera di operazioni
4. Per le operazioni all'interno del corridoio l'operatore VCA individua procedure per l'attivazione dei servizi di soccorso e ricerca in relazione allo stato di emergenza in atto.

### ARTICOLO 14

#### Attraversamento corridoi VCA

1. Negli orari di attivazione, i corridoi VCA possono essere percorsi solo dai VCA autorizzati.
2. Altri aeromobili possono attraversare i corridoi VCA solo dopo aver ricevuto conferma dal fornitore dei servizi indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo e le informazioni di traffico utili all'attraversamento del corridoio VCA. Al termine dell'attraversamento il pilota dell'aeromobile riporta di aver liberato il corridoio.

### ARTICOLO 15

#### Informazioni meteo

1. L'operatore VCA pianifica le operazioni di volo sulla base delle:
  - a. informazioni meteorologiche rese disponibili da un fornitore dei servizi meteorologici certificato, e
  - b. appropriate informazioni meteorologiche disponibili sui vertiporti di partenza e di arrivo ed eventualmente disponibili sulle diversion locations.
2. Il gestore del vertiporto, qualora non siano disponibili informazioni meteorologiche fornite da un soggetto certificato sui vertiporti gestiti, mette a disposizione dell'operatore VCA *supplemental meteorological information*.

**CAPO C -**

**Requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo nazionale da parte degli operatori VCA**

**ARTICOLO 16**

**Generalità**

1. Sono ammessi alla navigazione nello Spazio Aereo nazionale gli operatori VCA titolari di appropriato COA (Certificato di Operatore Aereo) 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 17**

**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 18**

**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 titolari di 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 19

#### Traiettorie e aree di operazioni

1. L'operatore VCA deve garantire che le operazioni IAM siano condotte lungo traiettorie o all'interno di zone per le quali:
  - a. le installazioni *space based*, 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 20

#### Utilizzo dei Servizi del Traffico Aereo (ATS)

1. 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 21

#### Minime operative (visibilità e distanza dalle nubi)

1. L'operatore VCA stabilisce le minime in termini di visibilità e distanza dalle nubi. Tali minime non sono inferiori a:
  - a. quelle riportate all'articolo 6 del presente regolamento per le porzioni di volo all'interno dei corridoi VCA;
  - b. quelle riportate al punto SERA.5001 dell'Annesso (Parte-SERA) del Regolamento (UE) 923/2012 ed in RAIT.5001 per la classe di spazio aereo in cui vola, ad eccezione di voli condotti in VFR Speciale, per le porzioni di volo fuori dai corridoi VCA.
2. 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;
3. I voli vanno sempre condotti con la superficie in vista.

### ARTICOLO 22

#### Navigazione in spazi aerei controllati

1. Nello svolgimento delle normali operazioni, il volo 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 23

#### Navigazione su aree congestionate

1. Nello svolgimento delle normali operazioni, il volo lungo traiettorie da o per vertiporti situati in area congestionata 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 24

#### Navigazione in altre aree

1. Nello svolgimento delle normali operazioni, il volo lungo traiettorie che non prevedano né l'interessamento di spazi aerei controllati né il decollo e/o l'atterraggio in vertiporti situati in 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, seguendo le regole del volo VFR e le istruzioni dell'ATC quando disponibili.
3. Il volo in zone di spazio aereo non controllato e non congestionate, ma designate dall'ENAC come zone con obbligo di utilizzo dei corridoi, è ammesso nel rispetto delle prescrizioni riportate negli articoli 22 e 23.

### ARTICOLO 25

#### 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 – Generalità

### ARTICOLO 26

#### Aspetti Generali

1. Il gestore del vertiporto corrisponde a persona fisica, limitatamente alle operazioni non commerciali, o persona giuridica che opera o ha in proposito di operare uno o più vertiporti, inclusa la fornitura di servizi di assistenza a terra al loro interno, esclusi i servizi in autoproduzione dall'operatore, nonché i servizi di sicurezza.
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.

**ARTICOLO 27**

**Operazioni Commerciali**

1. Nel caso di operazioni commerciali il certificato di vertiporto, come previsto alla Sezione V Capo D del presente Regolamento, 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, compresi i servizi di assistenza a terra salvo che non siano eseguiti in autoproduzione dall'operatore;
  - 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 28**

**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 certificato è rilasciato dall'ENAC al gestore del vertiporto sulla base dell'esito favorevole dei propri accertamenti.
3. Il gestore del vertiporto è soggetto qualificato da ENAC.

**SEZIONE II - Infrastrutture**

**ARTICOLO 29**

**Requisiti Tecnici del Vertiporto**

1. Un vertiporto si definisce adeguato se, nel momento del suo utilizzo, è:
  - a. compatibile con le dimensioni ed il peso del VCA;
  - b. compatibile con le traiettorie di decollo e 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 30

#### 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 / impianti per alimentazione dei 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 31

#### Specifiche Tecniche

1. Le specifiche tecniche al vertiporto sono stabilite da ENAC, fatto salvo quanto previsto dall'Art. 47 del presente Regolamento.
2. Le specifiche tecniche di cui al comma 1 sono riportate nell'Allegato 2 del presente Regolamento.
3. 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.
4. Per quanto non esplicitato nel presente articolo si rimanda alle norme tecniche di settore applicabili.

### ARTICOLO 32

#### Diversion Location

1. Alle Diversion location utilizzabili da operatori VCA si applica la disciplina delle aviosuperfici gestite ai sensi dell'Art.3, Art.4 e Art.5 del Regolamento per la "liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio", salvo diversa autorizzazione ENAC.
2. Per le caratteristiche fisiche di riferimento si applica la previsione di cui all'Allegato 2 del presente Regolamento.

### SEZIONE III - Organizzazione

### ARTICOLO 33

#### Sistema di Gestione del Vertiporto

1. L'infrastruttura e l'organizzazione del gestore sono elementi sostanziali di un vertiporto.
2. Ai fini del rilascio del certificato dell'operatore del vertiporto e del relativo mantenimento è definito un sistema di gestione del vertiporto, che disciplina l'organizzazione e 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.

3. La definizione, l'attuazione, il mantenimento ed il monitoraggio dell'efficacia del sistema di gestione sono responsabilità del gestore del vertiporto.
4. All'interno del sistema di gestione è identificata la struttura organizzativa del gestore, nell'ambito della quale sono specificatamente definiti ruoli e responsabilità.
5. 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 ai requisiti del presente Regolamento.
6. 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.
7. 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.
8. Il gestore del vertiporto può affidare servizi e attività per la gestione del vertiporto ad organizzazioni esterne. Gli affidamenti devono essere contrattualizzati e le organizzazioni esterne devono essere certificate per eseguire tali attività e servizi e operano sotto l'approvazione, responsabilità ed il monitoraggio del gestore del vertiporto. Le responsabilità dei servizi e delle attività affidate alle organizzazioni esterne rimangono in capo al gestore.

### ARTICOLO 34

#### 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 gestore 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 possiedono adeguate competenze e conoscenze in merito alle procedure ed operazioni specifiche dei vertiporti. Il gestore assicura adeguati percorsi di aggiornamento e formazione.
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) di cui alla ED Decision 2014/012/R, 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. In aggiunta ai requisiti richiesti nella AMC2 ADR.OR.D.005 (b)(11) di cui alla ED Decision/2014/R, la figura del 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.

12. Il Security Manager verifica e valida sotto il profilo della security, tutte le procedure previste per il vertiporto.
13. 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.
14. 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 35

#### 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 della AMC1 ADR.OR.E.005 di cui alla ED Decision 2014/012/R.
8. Il Manuale del Vertiporto deve comprendere, almeno, le seguenti procedure:
  - a. accesso al vertiporto;
  - b. ispezioni;
  - c. manutenzione;
  - d. gestione degli stand, ove applicabile;
  - 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. gestione di operazioni in contingenza;
  - m. gestione di *informazioni meteorologiche appropriate*
9. Il gestore assicura che tutto il personale del vertiporto e il personale di ogni altra organizzazione interessata, conosca e possa accedere facilmente alle parti del manuale che sono pertinenti ai loro compiti e responsabilità.

### ARTICOLO 36

#### Gestore Qualificato

1. Al gestore qualificato si applicano le previsioni di cui all'art.4 del Regolamento per "la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio".

2. Per l'ottenimento dell'attestazione di qualificazione, la persona fisica, o il soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, dimostra di avere anche conoscenze e competenze in materia di:
  - a. caratteristiche fisiche e dotazione impiantistica applicabili ai vertiporti;
  - b. monitoraggio e mantenimento delle condizioni di efficienza delle infrastrutture;
  - c. disciplina per le operazioni VCA di cui al presente Regolamento.

### **SEZIONE IV - Operazioni**

#### **ARTICOLO 37**

##### **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.
2. Il gestore del vertiporto richiede all'ENAC la pubblicazione dei dati di cui al punto precedente in AIP-Italia.

#### **ARTICOLO 38**

##### **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 39

### 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 40

#### Soccorso e lotta antincendio

1. I vertiporti sono dotati di servizio di soccorso e lotta antincendio.
2. Fatte salve le competenze del CN VVF come disciplinate dal D.M. 238/2007, 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 quanto non esplicitato nel presente articolo, si richiama quanto riportato nell'allegato 2.

### ARTICOLO 41

#### 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 42

#### 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 all'area sotto il controllo del gestore 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 volo e presenza di droni non collegati alla propria attività nelle aree di interesse.

### ARTICOLO 43

#### 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 44

#### Security

1. Al vertiporto si applicano le disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, diretta emanazione ed implementazione della normativa adottata a livello europeo.
2. Il gestore del vertiporto elabora il "Programma per la Sicurezza del Vertiporto" contenente le misure di security individuate mediante specifico risk assessment ed attuate mediante conseguente risk management, in linea con le disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile.
3. Il gestore del vertiporto è responsabile dell'attuazione di tutte le misure contenute nel Programma per la Sicurezza del Vertiporto.
4. Il gestore del vertiporto ha altresì 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 VCA mediante l'utilizzo di personale di sicurezza, sistemi di sorveglianza, barriere fisiche o altri mezzi.
5. Per i vertiporti ricadenti all'interno del sedime aeroportuale, il gestore dell'aeroporto aggiorna il "Programma di per la Sicurezza dell'Aeroporto" tenuto conto della presenza del vertiporto.
6. A seguito di motivata richiesta del gestore e successiva autorizzazione dell'ENAC in coordinamento con le Autorità di Pubblica Sicurezza, in presenza di determinate caratteristiche fisiche ed operative, è possibile applicare al vertiporto le misure di sicurezza

alternative di cui al Regolamento (UE) n. 1254/2009 del 18 dicembre 2009 e s.m.i. e della ed alla conseguente disciplina attuativa adottata dall'ENAC.

### **SEZIONE IV - Iter autorizzativo**

#### **ARTICOLO 45**

##### **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 46**

##### **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 47**

#### **Misure di salvaguardia e flessibilità**

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

### **ARTICOLO 48**

#### **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 49**

#### **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 50**

#### **Sorveglianza**

1. ENAC definisce un programma di sorveglianza per i vertiporti certificati. Lo scopo dell'attività di sorveglianza è la verifica di:
  - 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 51**

##### **Tariffe**

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

#### **ARTICOLO 52**

##### **Disposizioni sanzionatorie**

1. Si applicano le disposizioni penali e disciplinari previste dalla parte III del codice della navigazione.
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 53**

##### **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 54**

#### **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 55**

#### **Procedure e allegati**

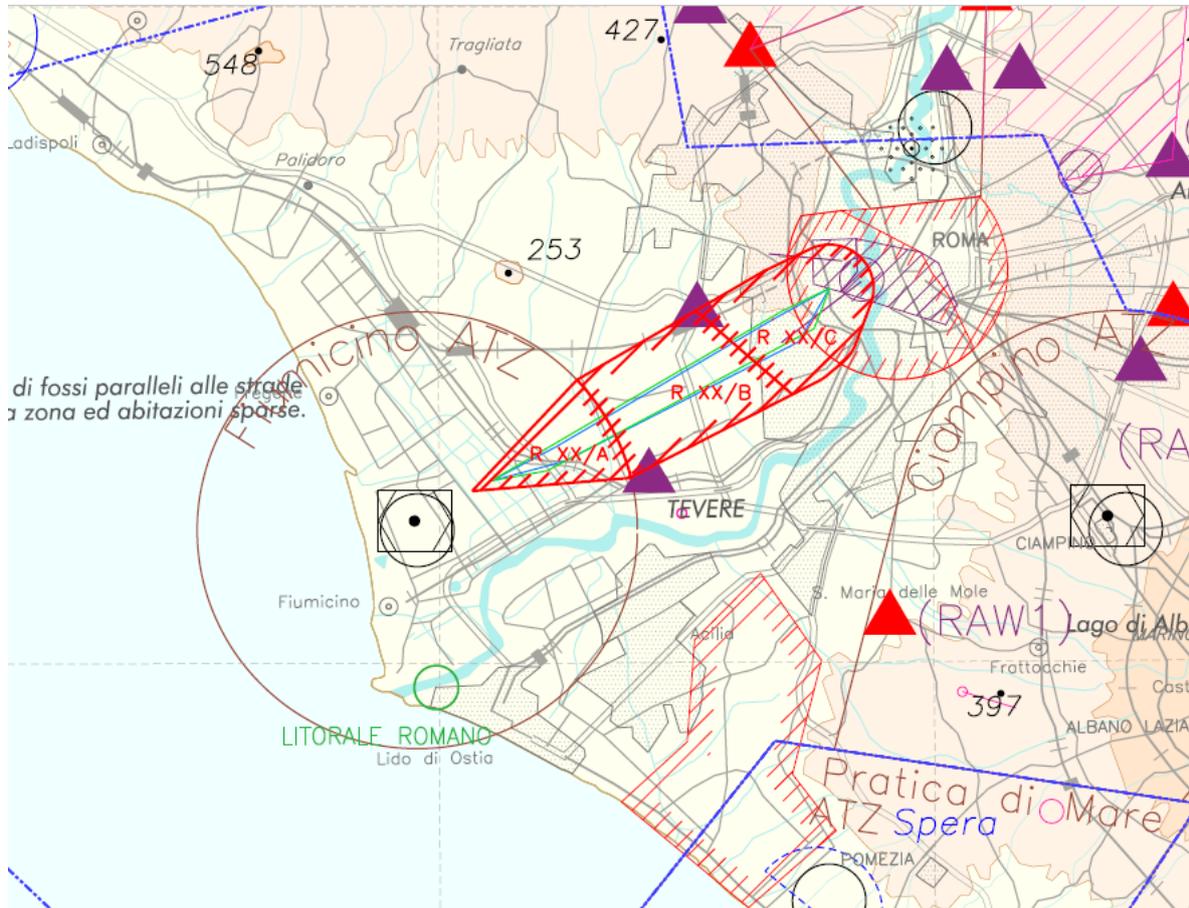
1. Il presente Regolamento e le relative procedure sono pubblicati in apposita sezione del sito web istituzionale dell'ENAC (<https://www.enac.gov.it>).
2. Le procedure e gli allegati 1 e 2 non costituiscono parte sostanziale del presente Regolamento e, pertanto, possono essere modificati e/o integrati in via autonoma, dandone previa informativa al Consiglio di Amministrazione.

### **ARTICOLO 56**

#### **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 le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)

Ed.1 Rev.//

pag. 38 di 38

### **ALLEGATO 2 - Prototype Technical Design Specifications for Vertiports**

PTS-VPT-DSN, 24 marzo 2022

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