



FIAPR
Federazione Italiana Aeromobili a Pilotaggio Remoto
DIPARTIMENTO REGOLAMENTAZIONE

Redattori del Documento Tecnico:

Ing. Michele FAZIO

Ing. Andrea FANELLI

Sig. Carlo INTOTARO

Dott. Andrea MOCHI

Ing. Paolo MARRAS

Ing. Andrea TORRI

OGGETTO: Proposte di modifica alla bozza di Regolamento SAPR - Ed.2 (Marzo 2015)

Questo documento contiene Proposte, Suggerimenti e Richieste di miglioramento/modifica dell'attuale Regolamento SAPR in versione bozza – Ed.2.

Ci siamo confrontati con la quasi totalità degli **Operatori** ed **Aziende** del Comparto. Esse ci hanno tutte, senza esclusione, sottoposto **domande, perplessità e difficoltà operative oggettive** che chiunque intenda fare impresa rispettando il Regolamento è costretto a fronteggiare. Molte tra queste Aziende sono in “attesa” e non riescono a lavorare. Tante, pur se ad alto potenziale, preferiscono restare in “standby” e non iniziare l’iter previsto per la regolarizzazione.

Il motivo? Praticamente tutta la filiera, ed anche chi opera “informalmente”, concorda nel ritenere che “non ne vale la pena” viste le difficoltà operative pur se regolarizzati. Rilevano una sostanziale inapplicabilità **pratica** del Regolamento per poter effettuare la maggior parte delle operazioni richieste.

L’effetto? Si è generata, e si genera tuttora (e, in assenza di azioni “correttive” si genererà in futuro), una diffusa illegalità cui non corrisponde alcuna reale e **proporzionata sanzione**. Ciò, ove perdurasse, porterebbe a perdita di credibilità dell’Ente Normatore e del Regolamento e, di conseguenza, alla perdita di **opportunità economiche** per TUTTI gli attori della filiera e, di riflesso, del nostro Paese.

Le proposte qui descritte, e le relative possibili soluzioni, sono state discusse, raccolte e condivise dai più rappresentativi Professionisti del Settore, appartenenti alle varie **categorie** in esso presenti, in **rappresentanza** della Federazione e delle Associazioni di categoria.

Adeguare **ancor meglio** l’attuale Regolamento è di FONDAMENTALE importanza per la sopravvivenza degli operatori già riconosciuti e per lo sviluppo **nella certezza** e nella legalità dell’intero settore; da ciò il redigere la seguente **premessa**, introduttiva al documento che entra nel merito di articoli e commi.

PREMESSA

Il Modulo commenti, allegato, contiene una serie di proposte mirate a risolvere i dubbi **frequenti** espressi dagli attori della filiera e dagli altri interlocutori; a detta delle scriventi Organizzazioni e di tali attori tali dubbi nascono dall'ampia **interpretabilità del contesto**. Il Modulo commenti suggerisce inoltre **snellimenti burocratici** che permettano a chi ne abbia interesse di operare nel rispetto del Regolamento ma, al contempo, di rispondere alle esigenze e richieste del mercato **in breve tempo**. L'assenza di strumenti che consentano adeguata **reattività** a ciò porta inesorabilmente alla perdita dell'opportunità di lavoro o al risolversi della causa per cui si viene interpellati.

Tutti i commenti inseriti sono elementi chiave che attendono una risposta; alcuni tra essi hanno estrema priorità: sono stati distinti con differente colore (rosso) ed evidenziati in grassetto nella parte iniziale del modulo stesso.

A parere delle scriventi Organizzazioni, in rappresentanza dei Soci e **senza** attendere l'entrata in vigore del nuovo Regolamento, è necessario dare **priorità** ed **urgenza** alla **modifica** degli argomenti elencati sotto, in ragione delle soluzioni da noi proposte, **tramite Disposizione DG relativa al Regolamento 12/2013 attualmente in vigore**. E' del tutto evidente che sarà necessario implementare i medesimi cambiamenti nella Bozza 03/2015 Ed.2.

Argomenti per i quali è auspicabile, viste le premesse sopra descritte, la modifica immediata:

1. voli a bassa quota in spazi aerei **controllati**;
2. esplicito spostamento dell'attenzione dalla tipologia di area a **tipologia di operazione**;
3. **persone coinvolte** nelle operazioni;
4. **"cose"** non sotto il diretto controllo.

1 - VOLI A BASSA QUOTA IN SPAZI AEREI CONTROLLATI con mezzi MTOM <25Kg

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore Rif. Art. 8 comma 5, lettera a)

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore Rif. Art. 16 comma 4)

(Equivalenza SAPR 03/2015 in bozza Ed.2: Rif. Art. 8 comma 2 lettera b)

I CTR Ground in Italia sono **molto estesi**, fino a più di 50 Km di distanza dagli aeroporti di riferimento. Talvolta possono coprire **intero province**; per poter compiere operazioni specializzate in questi spazi aerei l'attuale Regolamento prevede che sia presentata una Domanda di Autorizzazione ad Operazioni **Critiche** (che in realtà sono critiche unicamente per il fatto che si trovano in CTR, non sicuramente per il tipo di operazione/area sorvolata, anzi) ed eventualmente richiesto ed ottenuto un NOTAM (processo **lento**). Il traffico aereo che si può incontrare **lontano dagli aeroporti** nello spazio aereo compreso tra SFC e 70m (o 120m) d'altezza all'interno di questi CTR GND molto estesi **non** è differente o più denso di quello che si trova in spazio G alle **stesse altezze**;

Riteniamo che non abbia senso (dal punto di vista della **sicurezza**) impedire ai Professionisti SAPR presenti e futuri, di effettuare voli nei CTR Ground lontano dagli aeroporti senza dover intraprendere il percorso Critico e/o NOTAM, con i seguenti requisiti:

- mezzi con sistema di **terminazione del volo**;
- piloti educati alle Regole dell'Aria (**competenza** teorica);
- piloti idonei al pilotaggio (**capacità** pratica);
- piloti in **buona salute** (idoneità psico-fisica);

Inoltre, per quanto concerne le **operazioni a "bassissima quota"** compiute all'interno di spazi aerei **controllati** e/o in **vicinanza** di aeroporti, può essere utile riferirsi alla Legge 4 Febbraio 1963, n.58 (nello specifico gli ex Art. 715 e 715-bis e aggiornamenti) e al documento Enac "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti" in quanto, se in presenza di installazioni alle quali si riferisce il testo di Legge, un APR che vola ad altezza **inferiore** all'ostacolo più alto nel raggio di 150m **non costituisce pericolo diverso o maggiore**, qualora munito di **doppio sistema di terminazione del volo** che ne garantisce il non superamento dell'altezza dell'ostacolo in prossimità e la **non fuoriuscita** dall'area operativa+buffer anche in caso di avaria o malfunzionamenti.

In rif. all'Art. 8 comma 5, lettera a):

- **Modificare** in: "non deve interessare spazi aerei controllati, ATZ o, in assenza di ATZ, deve svolgersi ad una distanza di almeno 3Km dal perimetro dell'aeroporto, a meno che l'APR non sia munito di "geofence" attivo e di un doppio sistema di terminazione del volo (RTH+FTS) e si verifichi **almeno una** delle seguenti condizioni:
 - i. l'operatore prima e durante la missione ha ottenuto un accordo **diretto** (interfaccia telefonica o scambio email) **con il responsabile della gestione e controllo dello spazio aereo locale**, comunicando gli estremi del rif. Enac (n°progetto univoco, operatore, ident. APR/SPR);
 - ii. durante l'operazione l'APR non supera un'altezza superiore a quella dell'ostacolo naturale o artificiale più alto nel raggio di 150m dall'APR stesso, garantendo inoltre il rispetto delle dovute precedenza;

In rif. all'Art. 16 comma 3, lettera c):

- **Modificare** in: “fuori dalle ATZ e comunque ad una distanza di almeno 3Km dal perimetro dell'aeroporto, a meno che l'APR non sia munito di “geofence” attivo e di un doppio sistema di terminazione del volo (RTH+FTS) e si verifichi **almeno una** delle seguenti condizioni:
 - i. l'operatore prima e durante la missione ha ottenuto un accordo **diretto** (interfaccia telefonica o scambio email) **con il responsabile della gestione e controllo dello spazio aereo locale**, comunicando gli estremi del rif. Enac (n°progetto univoco, operatore, ident. APR/SPR);
 - ii. durante l'operazione l'APR non supera un'altezza superiore a quella dell'ostacolo naturale o artificiale più alto nel raggio di 150m dall'APR stesso, garantendo inoltre il rispetto delle dovute precedenza;

In rif. all'Art. 16 comma 4:

- **modificare** in: “Nel caso in cui non sia possibile assicurare quanto sopra o per operazioni in spazio aereo controllato **che non rispettino i requisiti dell' Art. 8 comma 5, lettera a)**, il richiedente deve presentare, in accordo alle disposizioni ENAC, richiesta di utilizzo dello spazio aereo”.

A proposito della richiesta di segregazione, è necessario indicare delle “procedure alternative” a quelle attualmente previste (ATM05), che non sono, nelle pratica, utilizzabili per le operazioni tipiche dei SAPR. Ad esempio, si potrebbe pensare ad un portale web, con accesso su richiesta limitato agli operatori riconosciuti, nel quale viene indicata data, luogo, durata, caratteristica e parametri dell'operazione e, salvo uno stop entro 24 ore dalla richiesta, la stessa si ritiene accettata.

A SUPPORTO DI QUESTA PROPOSTA:

- **FAA (U.S.A.)** Pag.84, 85, 86 del seguente documento:

https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/recently_published/media/2120-AJ60_NPRM_2-15-2015_joint_signature.pdf

*[...] 4) This proposed rule would not establish equipment requirements for small UAS operating in controlled airspace as the FAA does for other users of controlled airspace. Rather, the FAA believes that **local ATC approval would provide a safer and more efficient operating environment at less cost to the operator.***

*5) [...] **The FAA understands that not all small UAS will be able to comply with the provisions of part 91, and that is why this proposed rule would not require strict compliance with part 91. However, because the air-traffic provisions of part 91 are intended to ensure safe operation in the NAS, a small UAS operator that intends to operate in controlled airspace must ensure that the proposed operations are planned and conducted in the safest manner possible. The small UAS operator can do this by working closely with the ATC facility that controls the airspace.***

6) This agreement would ensure all parties involved are aware of limitations and special interest items and would enable the safe flow of aircraft operations in that airspace. [...]

- **DGAC (Francia):** per voli in vicinanza di strutture aeroportuali, è spesso sufficiente accordarsi con l'AFIS del piccolo aeroporto e avvisare l'operatore in servizio alla torre di controllo poco prima dell'inizio dell'operazione specializzata indicando l'inizio e poi la fine dell'operazione.

2 - ESPLICITO SPOSTAMENTO DELL'ATTENZIONE DALLA "TIPOLOGIA DI AREA" A "TIPOLOGIA DI OPERAZIONE"

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore Rif. Art. 8 comma 5, lettere a,b)

(Equivalenza SAPR 03/2015 in bozza Ed.2 Rif. Art. 11 comma 1)

Riteniamo opportuno modificare le **modalità di discriminazione** tra Missione Critica e Missione NON Critica, in quanto nell'attuale formulazione la definizione di criticità è sostanzialmente **basata su aspetti "geografici"** mentre noi riteniamo più rispondente alle reali condizioni operative che la classificazione tra "Critica" e "NON Critica" sia **basata su un'analisi integrata** tra il documento di Valutazione del Rischio Aziendale "**lato terrestre**" (prevista obbligatoriamente dal DLgs 81/08 per i *luoghi di lavoro*) e quelli che costituiscono gli elementi su cui si basa l'attenzione della Valutazione del Rischio "**lato aeronautico**", nello specifico:

- Zona operativa e Buffer;
- SAPR impiegato ed Equipaggio;
- Organizzazione dell'Operatore per le specifiche missioni;

Pertanto proponiamo di inserire **la possibilità** di valutare gli "oggetti" sorvolati soprattutto in base alle **condizioni specifiche** in cui possono trovarsi, come ad esempio Autostrade con **circolazione sospesa**/temporaneamente interdetta, piazze e spazi con **accessi limitati e controllati** alla popolazione, impianti in fase di inattività o con **idonee mitigazioni attive anche secondo quanto normalmente già operativo secondo DLgs 81/08** (personale dipendente al coperto, varchi d'accesso chiusi, Datore di Lavoro/Preposto/RLS/RSPP informati, DVR/POS aggiornati, DPI, personale addestrato e informato), etc...

In queste condizioni operative, la probabilità di evento catastrofico è **ampiamente** sotto la soglia massima per mezzi dotati di **doppio** sistema di terminazione del volo (come richiesto per zona franca) e MTOM inferiore a 25kg.

Risulta pertanto evidente che **identiche aree** (tipologia) possono essere soggette a **rischi diversi** e non possono quindi essere equiparate (è considerata op.spec. **non critica** una missione a 150m da autostrada, mentre è attualmente considerata op.spec. **critica** quella missione in cui si sorvola un impianto industriale con **personale confinato** al suo interno). Pertanto non consideriamo corretto **definire a priori i contesti (area congestionata, impianto industriale, infrastruttura)**, bensì dare importanza all'analisi del rischio effettuata dall'Operatore, che avrà quindi l'obiettivo e la responsabilità di stabilire la criticità/non criticità **dell'operazione**".

Riteniamo quindi eccessivamente prudentiale e limitante per lo sviluppo del settore, considerare le aree definite: *linee e stazioni ferroviarie, autostrade, impianti industriali ed infrastrutture*, alla stregua di aree congestionate, **senza tener conto delle azioni di mitigazione messe in atto per declassarne il rischio (e quindi il tipo di operazione) durante il breve periodo della missione.**

La proposta è quella di eliminare i divieti di sorvolo per tipologia di aree (salvo quelle riservate ai fini della sicurezza dello stato), facendo riferimento, dandone quindi **importanza e responsabilità**, alle analisi sopra descritte, le quali stabiliranno se l'**operazione** in quell'area sarà un'**operazione** critica o non critica.

L'inserimento del termine **industria** nella definizione di **area congestionata**, comporta la chiusura delle possibilità operative, se non con restrizioni, si propone quindi:

In rif. alle definizioni date nell'introduzione (presente in bozza Ed.1/Ed.2 - Art.5 comma 1):

- **Aree congestionate:** ridefinirle esclusivamente come: "qualunque area nella quale, durante il corso delle operazioni vi sia la possibilità d'avere assembramenti*, anche temporanei, di persone"

*necessità, inoltre, di definire UNIVOCAMENTE e CHIARAMENTE a partire da "quante persone" e "disposte in quale modo" (i.e. quale densità localizzata?), si crea un "assembramento".

In rif. all'Art. 8 comma 5, lettera a):

- modificare il punto i. come segue:

i. aree congestionate, agglomerati urbani e infrastrutture **nelle ordinarie condizioni di esercizio**, nel caso in cui **non** siano state prese misure di mitigazione del rischio (creazione di zona franca o equivalenti misure di safety e security)

- modificare il punto iii come segue:

iii. linee e stazioni ferroviarie, autostrade e impianti industriali **a rischio***, **nelle ordinarie condizioni di servizio**, nel caso in cui **non** siano state prese misure di mitigazione del rischio (creazione di zona franca o equivalenti misure di safety e security)

*In riferimento agli impianti industriali per i quali è richiesta l'Autorizzazione Enac, **si propone** di prendere in considerazione gli impianti presenti al link seguente, **ma esclusivamente quelli con presenza di aree con pericolo di esplosione (Rif. Normative ATEX e connesse, per presenza di gas, vapori, nebbie/polveri), in quanto questo è ragionevolmente l'UNICO reale rischio di interferenza DA VALUTARE tra l'attività industriale e un SAPR <25kg, per eventi catastrofici:**

D.Lgs. 334/99 e s.m.i.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Inventario Nazionale degli **Stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante** (Redatto in collaborazione con il Servizio Rischio Industriale di ISPRA, **aggiornato a Dicembre 2014**):

<http://www.minambiente.it/pagina/inventario-nazionale-degli-stabilimenti-rischio-di-incidente-rilevante-0>

CONSEQUENTE RICHIESTA DI MODIFICA DELLA NOTA ESPLICATIVA N.2:

Lo scenario misto/**zona franca** (Nota Esplicativa n.2), ora in via di inserimento nella bozza del Regolamento Ed.2, impegna un'area (operativa+buffers d1/d2) di caratteristiche **note e garantite (assenza di persone/cose estranee alle operazioni)** e di cui è **controllato l'accesso**, ed è quindi da ritenersi un'**operazione** specializzata **NON CRITICA**. Previ requisiti di idoneità del mezzo, equipaggio, organizzazione per operare nella "zona franca", già noti nella Nota Esplicativa n.2, si richiede, **viste le premesse**, di descriverle come operazioni specializzate non critiche che possono essere descritte nel manuale delle operazioni di un operatore riconosciuto sotto regime di Dichiarazione, senza dover attendere un'Autorizzazione da parte di ENAC.

3 - PERSONE COINVOLTE NELLE OPERAZIONI

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore Rif. Art. 8 comma 5, lettera a)

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore: Rif. Art. 16 comma 3, lettera a)

(Equivalenza SAPR 03/2015 in bozza Ed.2: Rif. Art. 8 comma 3)

(Equivalenza SAPR 03/2015 in bozza Ed.2: Rif. Art. 12 comma 4)

Si chiede all'Ente Normatore di confermare **ufficialmente**, all'interno del regolamento stesso o in una nota esplicativa, (finora il seguente chiarimento è stato dato solo a voce da alcuni funzionari ma mai per iscritto) che "qualora le persone all'interno dell'area delle operazioni + buffer siano tutte consapevoli delle operazioni in corso con SAPR, abbiano ricevuto un'**informativa** sul comportamento da tenere durante le operazioni e in caso di problemi all'APR, e abbiano firmato una **liberatoria** in cui si dichiarano in **accordo** con l'attività e **consapevoli** dei rischi, NON devono essere considerate "persone alle quali il SAPR non può avvicinarsi a meno di 50m" (Nota Esplicativa n.1 - ORGANIZZAZIONE, p.to 8)

Negli altri Paesi, ad esempio in Francia, sul sito dell'Ente Normatore, è presente un modulo ufficiale da far firmare alle persone coinvolte nelle operazioni (i.e. attori e macchinisti su di un set cinematografico, ma non solo) per potercisi avvicinare con l'APR, non rispettando quella distanza minima che è invece necessario rispettare verso persone ignare delle operazioni:
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/document142757>

4 - "cose" non sotto il diretto controllo

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore: Rif. Art. 8 comma 5, lettera a)

(Regolamento SAPR 12/2013 in vigore: Rif. Art. 16 comma 3, lettera a)

(Equivalenza SAPR 03/2015 in bozza Ed.2: Rif. Art. 8 comma 3)

In analogia a quanto da Voi proposto nella bozza (Ed.2 in bozza, Art. 8 comma 3), si richiede Disposizione DG anche per il Regolamento attualmente in vigore (Ed.1 Art. 8 comma 5 lettera a) per modificare "ad una distanza di almeno 50m da persone e cose che non siano sotto il controllo diretto [...]" con "**ad una distanza di almeno 50m da persone che non siano sotto il controllo diretto [...]**"

Italia, 20 Aprile 2015

1. N°	2. Riferimento (Paragrafo/Comma)	3. Commento	4. Motivazione
1	Art. 5 comma 1	Aree congestionate: ridefinirle esclusivamente come: “qualunque area nella quale, <u>durante il corso delle operazioni</u> vi sia la possibilità d’avere assembramenti*, anche temporanei, di persone” *necessità, inoltre, di definire UNIVOCAMENTE e CHIARAMENTE a partire da “quante persone” e “disposte in quale modo” (i.e. quale densità localizzata?), si crea un “ assembramento ”.	Ciò che conta è la pericolosità dell’area durante le operazioni e non la sua “naturale destinazione” ESEMPIO: un’area desertica può diventare “area congestionata” durante un concerto e un’area considerata “ normalmente ” congestionata, non lo è se durante i 10min di un’operazione specializzata si impedisce alle persone di entrare nell’area delle operazioni+buffer tramite procedure di security .
2	Art. 11 comma 1 lettera i. e ii.	Modificare in: “i. aree congestionate, agglomerati urbani nel caso in cui non siano state prese misure di mitigazione del rischio (creazione di zona franca o equivalenti misure di safety e security)” “ii. infrastrutture sensibili nelle ordinarie condizioni di esercizio , nel caso in cui non siano state prese misure di mitigazione del rischio (creazione di zona franca o equivalenti misure di safety e security)”.	Riteniamo eccessivamente prudentiale e limitante per lo sviluppo del settore, considerare a priori le <i>aree industriali ed infrastrutture</i> , alla stregua di aree congestionate, senza tener conto delle azioni di mitigazione messe in atto per declassarne il rischio (e quindi il tipo di operazione) durante il breve periodo della missione.
3	Art. 12 comma 4	Spostare il comma 4 dall’Art.12 “operazioni critiche” all’Art.11 “non critiche” (creando nuovo comma 1/bis) scrivendo: “Per le operazioni specializzate non critiche che si svolgono in aree urbane in scenari che non prevedono il sorvolo di persone nell’area delle operazioni e nel buffer, a meno che esse non siano indispensabili alle operazioni ed addestrate, un	Lo scenario misto/ zona franca impegna un’area (operativa+buffer d1/d2) di caratteristiche note e garantite (assenza di persone/cose estranee alle operazioni) e di cui è controllato l’accesso , ed è quindi da ritenersi un’operazione specializzata NON CRITICA qualora effettuata con APR dotati di <u>doppio sistema di terminazione del volo (RTH+FTS dissimile)</u> .

¹ La data deve essere inserita nel formato gg/mm/aa

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

		<p>adeguato livello di sicurezza può essere dimostrato tramite l'utilizzo di due sistemi indipendenti e dissimilari, di comando e controllo e di terminazione del volo. Il sistema di terminazione del volo deve consentire, quando attivato, la terminazione del volo all'interno dell'area di buffer."</p>	
4	<p>Art. 8 comma 2 lettera b.</p>	<p>Modificare in: "[...] non deve interessare spazi aerei controllati, ATZ o, in assenza di ATZ, deve svolgersi ad una distanza di almeno 3Km dal perimetro dell'aeroporto, a meno che l'APR non sia munito di "geofence" attivo e di un doppio sistema di terminazione del volo (RTH+FTS) e si verifichi almeno una delle seguenti condizioni:</p> <p>i. l'operatore prima e durante la missione ha ottenuto un accordo diretto (interfaccia telefonica o scambio email) con il responsabile della gestione e controllo dello spazio aereo locale, comunicando gli estremi del rif. Enac (n°progetto univoco, operatore, ident. APR/SPR);</p> <p>ii. durante l'operazione l'APR non supera un'altezza superiore a quella dell'ostacolo naturale o artificiale più alto nel raggio di 150m dall'APR stesso, garantendo inoltre il rispetto delle dovute precedenze.</p>	<p>I CTR Ground in Italia sono molto estesi, fino a più di 50 Km di distanza dagli aeroporti di riferimento. Talvolta possono coprire intero province; per poter compiere operazioni specializzate in questi spazi aerei l'attuale Regolamento prevede che sia presentata una Domanda di Autorizzazione ad Operazioni Critiche (che in realtà sono critiche unicamente per il fatto che si trovano in CTR, non sicuramente per il tipo di operazione/area sorvolata, anzi) ed eventualmente richiesto ed ottenuto un NOTAM (processo lento). Il traffico aereo che si può incontrare lontano dagli aeroporti nello spazio aereo compreso tra SFC e 70m (o 120m) d'altezza all'interno di questi CTR GND molto estesi non è differente o più denso di quello che si trova in spazio G alle stesse altezze;</p> <p>Riteniamo che non abbia senso (dal punto di vista della sicurezza) impedire ai Professionisti SAPR presenti e futuri, di effettuare voli nei CTR Ground lontano dagli aeroporti senza dover intraprendere il percorso Critico e/o NOTAM, con i seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mezzi dotati di doppio sistema di terminazione del volo (RTH+FTS indipendente); • piloti educati alle Regole dell'Aria (competenza teorica);

			<ul style="list-style-type: none"> ● piloti idonei al pilotaggio (capacità pratica); ● piloti in buona salute (idoneità psico-fisica); <p>Per quanto concerne le operazioni a “bassissima quota” compiute all’interno di spazi aerei controllati e/o in vicinanza di aeroporti, può essere utile riferirsi alla Legge 4 Febbraio 1963, n.58 (nello specifico gli ex Art. 715 e 715-bis, e aggiornamenti) e al documento Enac “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli Aeroporti” in quanto, in presenza delle installazioni a cui si riferisce il testo di Legge, un APR che volasse ad altezza inferiore all’ostacolo più alto nel raggio di 150m non costituisce pericolo diverso o maggiore, qualora munito di doppio sistema di terminazione del volo che ne garantisce il non superamento dell’altezza dell’ostacolo in prossimità e la non fuoriuscita dall’area operativa+buffer anche in caso di avaria o malfunzionamenti.</p>
5	Art. 8 comma 3	Si chiede all’Ente Normatore di confermare ufficialmente , all’interno del regolamento stesso o in una nota esplicativa, (finora il seguente chiarimento è stato dato solo a voce da alcuni funzionari ma mai per iscritto) che “qualora le persone all’interno dell’area delle operazioni + buffer siano tutte consapevoli delle operazioni in corso con SAPR, abbiano ricevuto un’ informativa sul comportamento da tenere durante le operazioni e in caso di problemi all’APR, e abbiano firmato una liberatoria in cui si dichiarano in accordo con l’attività e consapevoli dei rischi, NON devono essere considerate “persone alle quali il SAPR non	Negli altri Paesi, ad esempio in Francia, sul sito dell’Ente Normatore, è presente un modulo ufficiale da far firmare alle persone coinvolte nelle operazioni (i.e. attori e macchinisti su di un set cinematografico, ma non solo) per potercisi avvicinare con l’APR, non rispettando quella distanza minima che è invece necessario rispettare verso persone ignare delle operazioni: http://www.developpement-durable.gouv.fr/document142757

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

		può avvicinarsi a meno di 50m” (Nota Esplicativa n.1 - ORGANIZZAZIONE, p.to 8)	
6	Art. 8 comma 8 Riserva di Spazio aereo. E' necessario fare richiesta all'ENAC di riserva di spazio aereo, secondo le procedure previste, quando i requisiti dei paragrafi 2 e 4 non sono soddisfatti.	Indicare delle “ procedure alternative ” a quelle attualmente previste (ATM05), che non sono, nella pratica, utilizzabili per le operazioni tipiche dei SAPR. Ad esempio, si potrebbe pensare ad un portale web, con accesso su richiesta limitato agli operatori riconosciuti, nel quale viene indicata data, luogo, durata, caratteristica e parametri dell’operazione e, salvo uno stop entro 24 ore dalla richiesta, la stessa si ritiene accettata.	Ad oggi, una richiesta di pubblicazione NOTAM può richiedere 1 mese prima d’ottenere risposta. Questo comporta la sostanziale impossibilità di gestire una normale pianificazione delle attività dell’Operatore. Le tipiche missioni SAPR sono tipicamente da programmare con poco anticipo , subordinate alle condizioni meteorologiche e, comunque, sempre di durata molto limitata nel tempo. Modalità operativa proposta via WEB simile a quanto già in uso per la sottomissione dei piani di volo in AG: http://www.enav.it/portal/page/portal/PortaleENAV/Home/Servizi/FPL%20Submission%20Form
7	Sez. Introduzione - Paragrafo VII	Dopo il termine “procedure operative” aggiungere “talvolta già incluse in procedure dettate da altre indicazioni di normative specifiche”.	Per gli impianti industriali, ad esempio, l’analisi del rischio è già stata effettuata (obblighi derivanti da DLgs 81/08). Quindi non sarà da valutare il tipo di impianto/infrastruttura (a monte), bensì il rischio di interferenza tra attività SAPR e quella a terra”, a prescindere dalla tipologia di impianto o infrastruttura sorvolata. Il rischio di incidente è connesso all’attività aziendale durante il sorvolo ed alla caratteristica classificazione delle aree”. Stesse tipologie di industrie/infrastrutture, potrebbero presentare rischi differenti.
8	Art. 2 comma 1 Il presente Regolamento si applica alle operazioni dei SAPR	Modificare in “Il presente Regolamento si applica alle operazioni dei SAPR di competenza ENAC, e alle attività degli Aeromodelli relativamente all’uso dello spazio aereo ed a garanzia della sicurezza di cose e persone al suolo e degli altri mezzi aerei”.	Diversamente si rischierebbe la sovrapposizione di competenze tra ENAC e AeCI; inoltre il titolo del dispositivo in valutazione sarebbe “Regolamento Mezzi a Pilotaggio Remoto e Aeromodelli”.

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

	di competenza ENAC, e alle attività degli Aeromodelli.		
9	Art. 2 comma 3	<p>Inserimento di un ulteriore punto: “i SAPR il cui utilizzo sia di volta in volta richiesto, autorizzato, precettato da una struttura della Pubblica Amministrazione dotata della necessaria autorità per attività di soccorso e protezione civile e supporto alle Autorità di Pubblica Sicurezza e della Magistratura. Per tali operazioni sono applicati almeno i seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) effettuate da Operatori riconosciuti con dichiarazione di cui al successivo art. 10; b) nel rispetto delle prescrizioni di cui al successivo art. 9, con precise deroghe [da stabilire*] all’Art. 8 e all’Art. 12; c) idonea copertura assicurativa indicata al successivo art. 25; d) fermo restando il rispetto all’Art.7 comma 3 bozza Ed.2;” 	<p>Occorre un preciso riferimento per i sistemi non propriamente ‘di Stato’ ma utilizzati per interesse pubblico, in particolare quelli destinati ad attività di soccorso e protezione civile ed a supporto della Autorità di Pubblica Sicurezza e della Magistratura.</p> <p>* Le associazioni richiedenti si impegnano ad inviare a ENAC entro il 27c.m. la proposta con il dettaglio delle deroghe, dopo una consultazione informale con Conferenziera Stato-Regioni e Dipartimento Protezione Civile</p>
10	Art.5 comma 1	Definire “Spazio Indoor” come “spazio confinato all’interno di luoghi chiusi dai quali l’APR non può materialmente uscire”.	Si possono creare spazi all’aperto ma fisicamente isolati dallo spazio aereo (es. rete chiusa su tutti i lati, inclusa la parte superiore).
11	Art. 5 comma 1	Eliminare: VMC Visual Meteorological Conditions	L’acronimo VMC non è mai citato nel testo della Bozza.
12	Art.7 comma 5	<p>“Nell’ambito dell’impiego dei SAPR è vietato il trasporto di merci pericolose.” Aggiungere: “tranne nel caso in cui l’operazione venga effettuata tramite il coordinamento con Organi Competenti, di Vigilanza o Autorità di P.S.”.</p>	A titolo esemplificativo e non esaustivo, il prelievo e recupero di campioni inquinati in aree di difficile o pericolosa accessibilità, può essere molto meno pericoloso se effettuato con APR rispetto a metodi tradizionali.

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

13	Art. 8 comma 2 lettera b. e Art. 28 comma 3 lettera j.	sostituire “aerodromo” con “aeroporto” e/o precisare nel dettaglio a QUALI aerodromi/aeroporti ci si riferisce.	Specificare se si intenda con il termine “aeroporto” solamente quelli con sigla L1xx o se viene inteso “aeroporto” come quel termine usato nell’ultima revisione RAIT2 per “identificare tutte le superfici dalle quali può operare un aeromobile”, nel qual caso purtroppo rientrerebbero nelle no-fly zones anche tutte le aviosuperfici, idrosuperfici, elisuperfici e PERSINO I CAMPI VOLO (per i quali neppure esiste una lista UFFICIALE aggiornata)! Dover rispettare una distanza di 3Km di raggio da TUTTI questi punti diventerebbe una restrizione peggiore dei CTR GND.
14	Art. 8 comma 2 f. il volo dell’APR sia continuamente monitorato;	modificare in: f. durante il volo dell’APR sia garantito il monitoraggio.	sono da evitare concetti quali: "continuamente".
15	Art. 8 comma 2 lettera i. “Non è consentito il sorvolo delle aree proibite o regolamentate riportate in AIP”	Modificare in: “Non è consentito il sorvolo delle aree proibite o regolamentate riportate in AIP. Per quanto riguarda le aree regolamentate, il divieto di sorvolo riguarda solamente le aree attive durante il periodo d’effettuazione dell’operazione specializzata”.	Le Regolamentate hanno periodi di “attività” e di “inattività”, indicati nella sezione dedicata AIP. Risulta quindi eccessivamente restrigente impedire l’utilizzo di quello spazio aereo anche quando l’area regolamentata è disattiva.
16	Art. 8 comma 7 Equipaggiamenti. Sono richiesti apparati radio e transponder solo nelle zone in cui è richiesto specificatamente da ENAC (rif. RAIT.6005 e 6006).	Sostituire con “ Possono essere richiesti, per mezzi con MTOM>25Kg e/o per operazioni BLOS, apparati radio e transponder solo nelle zone in cui è richiesto specificatamente da ENAC (rif. RAIT.6005 e 6006).”	Oltre ad essere tecnicamente dubbia l’efficacia di un transponder per operazioni a bassa quota come quelle effettuate al di sotto dei 400ft AGL, oggi non esistono sistemi di questo tipo installabili sui SAPR leggeri (MTOM <25Kg).

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

17	Art. 9 comma 4 devono essere equipaggiati con i dispositivi/sistemi necessari per l'effettuazione delle operazioni previste in accordo alle regole dell'aria applicabili e in funzione degli spazi aerei impegnati.	da eliminare almeno per le operazioni VLOS/EVLOS e APR <25kg.	Oltre ad essere tecnicamente dubbia l'efficacia di un transponder per operazioni a bassa quota come quelle effettuate al di sotto dei 400ft AGL, oggi giorno non esistono sistemi di questo tipo installabili sui SAPR (al di fuori di quelli allo stato di prototipo, operati da pochissimi centri di ricerca). Per operazioni specializzate in VLOS il see&avoid e il coordinamento con l'ente responsabile dello spazio aereo sono ampiamente sufficienti a garantire la sicurezza.
18	Art. 9 comma 5 Nelle attività condotte in condizioni VLOS, in spazi aerei non controllati, l'ENAC può richiedere l'installazione sull'APR di luci o altri mezzi che possano favorirne la visibilità al pilota remoto ed eventualmente agli altri utilizzatori dello spazio aereo.	È assolutamente necessario conoscere quando si manifesta l'esigenza di installare "LUCI/ALTRI MEZZI" e quale tipologia, potenza, disposizione, angoli di percezione vista la difficoltà d'installare su APR, specie quelli <25Kg, luci "equivalenti" a quelle dell'aviazione generale.	Non è possibile chiedere a posteriori d'installare un qualcosa sul SAPR: dovrebbe essere un equipaggiamento "standard", installato all'origine dal costruttore. Definire in quali casi "si manifesti l'esigenza di installare".
19	Art. 10 comma 1	Proponiamo che le Autorizzazioni per tipologia di missione vengano rilasciate senza scadenza, con obbligo di invio di un Report (ad es. semestrale) relativo alle missioni effettuate, fermo restando	In ottica di snellimento burocratico.

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

		l'obbligo imprescindibile della comunicazione di incidenti/inconvenienti gravi. Nel caso in cui non venga inviato il Report Periodico , l'Autorizzazione sarà sospesa fino ad avvenuti accertamenti (nel limite del tempo massimo già indicato nella bozza Ed.2).	
20	Art. 10 comma 3 L'attività sperimentale propedeutica è condotta dal pilota che l'operatore intende impiegare	Sostituire con: "L'attività sperimentale propedeutica è condotta da un Pilota qualificato, incaricato dall'Operatore."	Il pilota che procede alla sperimentazione dovrebbe poter essere anche un pilota "esterno" non colui che per forza di cose viene poi ingaggiato dall'operatore che utilizzerà il mezzo.
21	Art. 10 comma 5	Modificare in: "decade nel caso che siano apportate modifiche al sistema <i>che incidano sulla sua affidabilità o ne modifichino in modo significativo le condizioni operative</i> o effettuate operazioni al di fuori delle previsioni dell'autorizzazione/dichiarazione."	
22	Art. 11 comma 4 L'operatore deve possedere e mantenere aggiornata la documentazione...	Correggere errore di rimando (l'elenco documentazione non è Art. 12 comma 9 ma comma 8). Precisare inoltre in quale forma (cartacea, elettronica, etc) e per quanto tempo bisogna conservare i documenti, specialmente per quello relativo all'analisi dei rischi delle operazioni specializzate" indicate nell'Articolo 12 Comma 8 lettera d).	Riferimento errato.
23	Art. 12 comma 3	Eliminare il paragrafo: "La quota minima di volo da tenere deve essere determinata per ogni sistema di terminazione del volo in modo tale da garantirne l'efficacia".	La quota minima di volo è determinante solo in caso di presenza del paracadute, diversamente è ininfluyente.

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

24	Art. 12 comma 5	<p>In merito alla suddetta richiesta di Certificazione, si chiede all'Ente Normatore di istituire un tavolo tecnico dedicato esclusivamente alla questione EUROCAE ED-12, in previsione dell'entrata in vigore della normativa Easa.</p> <p>In ambito "Certificazioni", infatti, anche EASA prevede un incremento di requisiti all'aumentare del livello di rischio.</p> <p>Si riporta di seguito un estratto del documento EASA:</p> <p style="padding-left: 40px;">[...] When the aviation risks rise to a level akin to normal manned aviation the operation would be positioned in the category of certified operations. These operations and the aircraft involved therein would be treated in the classic aviation manner. Multiple certificates would be issued as for manned aviation plus some more specific to unmanned aircraft. [...]</p> <p>Documento reperibile all'indirizzo: http://easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20Concept%20of%20Operations%2012-03-2015.pdf</p> <p>Prendere in considerazione procedure semplici, veloci come le dinamiche di mercato e soprattutto certe, per i Costruttori di APR, in quanto queste imprese non possono aspettare anni per l'ottenimento delle Certificazioni e con costi esorbitanti, difficilmente ammortizzabili a livello "locale", difatti EASA non la prevede, pertanto non è neanche ipotizzabile la commercializzazione di questa tecnologia in Paesi diversi dall'Italia, tutto</p>	<p>La linea guida Europea reperibile all'indirizzo http://easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20Concept%20of%20Operations%2012-03-2015.pdf istituire 3 categorie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) open; 2) specific; 3) certified; <p>Per la sezione "Certified", tuttavia, non è ancora stato reso noto esplicitamente il tipo di Certificazioni idonee al soddisfacimento dell'incremento dei diversi rischi; si chiede, quindi, tavolo tecnico per confrontarsi sulla motivazione della scelta di Eurocae ED-12, rispetto ad altri tipi di Certificazioni. Risulta di fondamentale importanza allinearsi alle Certificazioni che saranno intraprese dai restanti Paesi aderenti alla Comunità Europea o addirittura Mondiale, in quanto, nel caso in cui fossimo l'unico Paese a richiedere l'Eurocae ED-12, ci troveremmo ad affrontare investimenti che non possono far leva su requisiti Europei, ma specifici del nostro Paese, con la conseguenza di rimanere isolati dagli scambi commerciali all'interno dell'Europa (e non solo).</p>
----	-----------------	---	---

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

		questo per mezzi aerei che, quando va bene, attualmente hanno una vita media nell'ordine dei mesi, non perché si guastano bensì diventano obsoleti , in quanto la tecnologia evolve molto più rapidamente della normativa stessa.	
25	Art. 12 comma 9	Occorre indicare il termine temporale massimo per rilasciare l'autorizzazione e quello entro il quale l'operatore debba rispondere a richieste di chiarimento o integrazioni (in questo caso con la sospensione del termine di rilascio)	
26	Art. 13 comma 1 APR abbiano caratteristiche di inoffensività.	Indicare, quantomeno, la linea guida alla quale riferirsi e renderla pubblica e DISCUTERLA con le ASSOCIAZIONI di settore PRIMA di finalizzarla.	È necessaria una definizione del concetto di CARATTERISTICHE DI INOFFENSIVITA'.
27	Art.15 comma 10 L'ENAC si riserva la facoltà di effettuare controlli a campione per verificare il mantenimento delle condizioni di validità del certificato di navigabilità ristretto.	Art.15 comma 10 - L'ENAC si riserva la facoltà di effettuare controlli a campione per verificare il mantenimento delle condizioni di validità del certificato di navigabilità ristretto, senza oneri per la figura soggetta a Verifica, nel caso in cui non sia una Verifica richiesta da parte dell'Operatore, ma volontaria/ispettiva/a campione su iniziativa dell'Ente..	In diversi altri settori, le verifiche ispettive eseguite a campione da parte degli Enti di Vigilanza, non sono a carico del soggetto visitato. Diverso è il caso in cui chi riceve l'ispezione è anche colui che ha richiesto la Verifica, in via preventiva o periodica (se obbligato per Legge), caso in cui le Verifiche sono onerose e a carico del richiedente (spesso coincidente con la figura di Datore di Lavoro).
28	Art. 20 comma 6 ... se nei 90 giorni precedenti alla data dell'attività delle operazioni non ha effettuato almeno tre distinte operazioni con il SAPR.	Stabilire una via d'uscita: cosa occorre fare per "riqualificarsi"?	

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

29	Art. 21 comma 1 .. sulla base di specifiche procedure dalle stesse predisposte ed approvate dall'ENAC e di uno skill test condotto da un Examiner.	Indicare, quantomeno, la linea guida alla quale riferirsi, renderle pubbliche e DISCUTERLE con le ASSOCIAZIONI di settore PRIMA di finalizzarla.	È necessario specificare espressamente il programma dello Skill-Test (possibilmente anche durata dell'esame e costi) ed individuare la figura dell'Examiner prima dell'entrata in vigore del Regolamento.
30	Art. 21 comma 1 idoneità psicofisica	Per OPERAZIONI SPECIALIZZATE NON CRITICHE O con ZONA FRANCA, si propone di aggiungere, in alternativa alla visita medica per LAPL, il semplice possesso di una patente B o superiori in corso di validità. Semplificazione non valida per operazioni specializzate critiche, >25kg e BLOS.	In nessun altro Paese europeo o extraeuropeo è richiesta un'idoneità psicofisica, es. Francia, USA, Svizzera, UK, etc...
31	Art. 21 comma 3	Modificare in: "L'addestramento, da svolgersi secondo delle linee guida comuni rilasciate da ENAC, può essere effettuato presso il costruttore, presso organizzazioni da questo autorizzate o presso altre organizzazioni, se autorizzate dall'ENAC. Il syllabus d'addestramento deve prevedere un percorso abbreviato per i piloti che lo richiedano e che in un pre-test diano prova di possedere le necessarie conoscenze e capacità di pilotaggio (anche acquisite autonomamente)"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Occorrono linee guida comuni 2. Come da tradizione aeronautica non si vuole eliminare completamente la necessità di una formazione erogata da esperti istruttori (che insegnano un "modus operandi e impartiscono una mentalità aeronautica difficilmente verificabile con un semplice esame) ma allo stesso tempo si chiede che piloti di provata esperienza non debbano seguire lo stesso cursus dell'allievo che parte da zero.
32	Art. 26 comma 1 Security	Modificare in "L'operatore deve adottare misure adeguate a protezione del SAPR per prevenire atti illeciti durante le operazioni anche al fine di prevenire le interferenze volontarie del radio link".	L'operatore può "fare il possibile" per prevenire interferenze esterne ma non può garantire contro un atto di sabotaggio volontario.

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

33	Art. 26 comma 2 “L’operatore essere stabilite procedure...”	Sostituire con “L’operatore deve adottare procedure...”	Refuso.
34	Art. 26 comma 4	Modificare in: “Gli Operatori di Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto con mezzi aerei di massa massima al decollo minore di 25 Kg devono inviare comunicazione alla Stazione PS competente” (sola “comunicazione”, quindi vale silenzio/assenso: i. e. non bisogna attendere una risposta positiva”)	<p>Secondo gli esempi portati in vari eventi nazionali recenti (RomaDroneConference, DronItaly, convegno FIAPR, ecc.) dai Rappresentanti delle Forze dell’Ordine (in particolare Polizia di Stato), è emersa la necessità di informare PS quando si effettuano voli, per permettere loro di valutare eventuali incompatibilità con la situazione.</p> <p>Esempi effettuati:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prossime azioni di polizia, come arresti, ecc. per cui la presenza di mezzi in volo nella zona potrebbe essere di ostacolo/pericolo/disturbo; 2. collaboratore di giustizia od altro personale in incognito in zona che non deve essere ripreso. <p>Per tale ragione fu detto che era opportuno effettuare la comunicazione al locale posto di Polizia, ed in assenza al Sindaco, senza necessità di formalismi particolari, senza necessità da parte di PS di dare risposta (“senza risposta” per scelta: in quanto la risposta stessa potrebbe rivelare indirettamente informazioni riservate).</p> <p>Per la comunicazione da effettuare alla PS si può trarre ispirazione, semplificando, dal Decreto Ministeriale 8 agosto 2003 “Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio” (G.U. n. 297 del 23 dicembre 2003)</p>

			<p>... estratto ... (da adattare alle caratteristiche del volo SAPR)</p> <p>Art. 9. Comunicazioni</p> <p>1. Prima di iniziare un volo [...] su una elisuperficie occasionale o su una aviosuperficie occasionale, il pilota deve trasmettere [...] all'autorita' di pubblica sicurezza competenti territorialmente sulla localita' nella quale l'aviosuperficie di destinazione e' ubicata, le seguenti informazioni: [...]</p> <p>b) coordinate geografiche dell'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione ovvero, se cio' non e' possibile, localita' nella quale l'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione e' ubicata;</p> <p>c) tipo, marche e nominativo dell'aeromobile;</p> <p>d) ora prevista di decollo;</p> <p>e) ora prevista di approdo;</p> <p>f) nominativo del pilota responsabile del volo; [...]</p> <p>h) tipo dell'eventuale attivita' aerea locale che sara' svolta sull'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione;</p> <p>i) previsto periodo di tempo durante il quale sara' svolta l'attivita' aerea locale di cui alla lettera h) sull'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione. [...]</p>
35	Art. 28 comma 3 j. ... sorvolo delle aree proibite o regolamentate	j. ... sorvolo delle aree proibite o regolamentate ma solo in caso di area regolamentata ATTIVA al momento dell'operazione	

Commenti alla bozza di Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Ed.2

36	Art. 28 comma 8	Gli aeromodelli utilizzati in luoghi chiusi, "spazio indoor", non rientrano nelle previsioni del presente regolamento, ma le restrizioni di cui al precedente Art.12 comma 6 si applicano anche alle operazioni condotte in spazi chiusi.	Parimenti alle restrizioni applicate agli operatori "professionali" che hanno il divieto di volo indoor sopra assembramenti...etc...
37	Art. 29 Sospensione e Revoca	Per incentivare le comunicazioni dei sinistri, va specificato che non si applicano "sospensioni o revoche" a chi effettua tali comunicazioni, se non nei casi più gravi da specificare	
38	Art. 30	Si richiede di pubblicare un tariffario per riconoscimenti e autorizzazioni.	Non può essere accettabile che i costi per riconoscimento ed autorizzazione siano in Italia più onerosi che negli altri Paesi e, per di più, non predefiniti ma conosciuti dagli utenti solo al termine del percorso e, quindi, senza possibilità di rinunciare alla richiesta (con evidenti storture rispetto ai principi del nostro Diritto civile) . In tal senso vale la pena di ricordare come risulti originale il sistema di tariffazione di ENAC che (diversamente da altre strutture della PA che prevedono diritti di segreteria e bolli) richiede un corrispettivo per prestazioni orarie erogate, fattispecie tipica delle professioni liberali (per esempio lo stesso non avviene per analoghi percorsi per mezzi di trasporto terrestri).
39	Art. 31 comma 2 Le autorizzazioni rilasciate dall'ENAC...	Specificare se autorizzazioni, in senso generico, o anche i riconoscimenti/dichiarazioni Entro il predetto termine le suddette autorizzazioni e i riconoscimenti in seguito alle dichiarazioni dovranno essere convertite secondo il nuovo schema, tenendo in debito conto delle attività pregresse.	

Modalità di compilazione:

1. Numero del commento
2. Indicare il punto della Circolare oggetto del commento
3. Descrivere il commento ed eventualmente un testo alternativo
4. Spazio per note o commenti