



REGOLAMENTO

**REGOLAMENTO
PER LA COSTRUZIONE
E
L'ESERCIZIO DEGLI SPAZIOPORTI**

Edizione n° 3, Revisione n° 0 del 22 novembre 2023

SOMMARIO

INTRODUZIONE	4
SEZIONE A	8
Riferimenti	8
Definizioni	10
SEZIONE B	16
CAPITOLO 1 – Applicabilità	16
CAPITOLO 2 - Caratteristiche fisiche e requisiti tecnici dello spaziorporto	18
CAPITOLO 3 - L'operatore dello spaziorporto	25
CAPITOLO 4 - Sistema di gestione dello spaziorporto	28
CAPITOLO 5 - Operazioni	36
CAPITOLO 6 - Servizi di informazione e navigazione	40
CAPITOLO 7 - Prevenzione e gestione dei rischi	45
CAPITOLO 8 - Security	57
CAPITOLO 9 - Rilascio del certificato di spaziorporto	60
APPENDICE A	
Requisiti per le procedure di ingresso ed uscita per lo spaziorporto	16

INTRODUZIONE

1. Lo spaziorporto è una infrastruttura strategica necessaria per effettuare operazioni di trasporto suborbitale, o di accesso allo spazio (aviolancio¹) o di rientro dall'orbita, volta a garantire lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali commerciali, o di voli per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, in attuazione degli indirizzi del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle più generali competenze attribuite all'ENAC.

1.a Possono essere previsti voli suborbitali, anche punto-punto, di tipo sperimentale per attività di ricerca e sviluppo (sperimentazione di sistema, sperimentazione del concetto operativo, e attività di ricerca, tra cui sperimentazione in microgravità, ricerca e sviluppo tecnologico), per l'addestramento di personale specializzato (come il training per astronauti ed equipaggio), per trasporto di persone e cose, fermo restando che, in futuro, potrebbero essere individuate ulteriori finalità, per le quali sarà necessaria l'approvazione dell'ENAC.

1.b Possono essere previsti voli per l'accesso allo spazio di veicoli a decollo e atterraggio orizzontale ad esempio l'aviolancio il cui intento è la messa in orbita del sistema-veicolo, di sue parti o del payload.

1.c. Possono essere previsti voli di veicoli in rientro dall'orbita per i quali lo spaziorporto costituisce sito di rientro/atterraggio.

2. Ai fini del presente Regolamento, lo spaziorporto è un sito comprendente infrastrutture, edifici, installazioni, impianti ed apparati, nell'insieme atto a consentire il lancio, il rientro e le relative operazioni a terra e in volo di veicoli suborbitali e per l'accesso allo spazio (aviolancio), a decollo e atterraggio orizzontali (HOTOL), per il quale il lancio ed il rientro sono assimilabili rispettivamente al decollo e all'atterraggio orizzontali di un aeromobile ("Spaziorporto orizzontale").

2.a Lo spaziorporto comprende anche le infrastrutture, gli edifici, le installazioni, gli impianti e gli apparati, nell'insieme atti a consentire le operazioni di rientro controllato di un veicolo dall'orbita e le correlate operazioni a terra.

2.b Eventuali aggiornamenti ed integrazioni del presente Regolamento, necessari per consentire operazioni di lancio o di rientro verticali ("Spaziorporto verticale"), potranno essere prese in considerazione successivamente, in accordo agli indirizzi del Governo in materia di trasporto suborbitale e di accesso allo spazio.

¹ Per aviolancio si intende una operazione orbitale (ovvero una operazione che ha lo scopo di mettere in orbita un sistema-veicolo, una sua parte o un payload) effettuata da un "sistema veicolo" il cui primo stadio è assimilabile a un aeromobile.

3. Al fine di evitare un consumo improprio di territorio e per utilizzare al meglio le risorse infrastrutturali esistenti, lo spaziorporto è individuato presso un aeroporto certificato ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014, con codice ICAO delle infrastrutture di volo adeguato alle caratteristiche dei veicoli che vi dovranno operare e ne prevede l'uso comune e non contemporaneo, delle principali infrastrutture, prioritariamente della pista di volo.

4. Nel presente Regolamento, pertanto, è fatto diretto rimando alle disposizioni contenute del Regolamento europeo n. 139/2014 e nei documenti EASA "*Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design*" ed "*Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes*", ai quali l'operatore dello spaziorporto deve riferirsi per ottenere il certificato di spaziorporto, contestualizzandone i contenuti alle attività, operazioni e specificità dello spaziorporto, in accordo alla Sezione B del presente Regolamento.

5. Le disposizioni normative sopra richiamate sono integrate da ulteriori requisiti legati alle specificità delle operazioni di trasporto suborbitale o di accesso allo spazio (aviolancio) o di rientro controllato dall'orbita che caratterizzano uno spaziorporto rispetto ad un aeroporto, ai quali, al pari, l'operatore dello spaziorporto deve attenersi per poter operare, in accordo alla Sezione B del presente Regolamento. Al fine di beneficiare del *know how* sviluppato in questo settore dall'Autorità dell'Aviazione Civile degli USA, il Regolamento fa riferimento, per alcuni aspetti, alla normativa FAA, "CFR Title14 Aeronautics and Space - Part 420 License to operate a launch site", del 20 giugno 2018.

6. Sotto il profilo della security, allo spaziorporto si applicano le stesse norme, europee e nazionali, previste per l'ingresso in aeroporto di merci, operatori e mezzi del gestore o esterni e per il personale di volo. Per gli occupanti di un volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, ove previsti, partecipanti a qualunque titolo al volo, l'ingresso in area sterile avviene a seguito di controlli di tipo specifico e dedicato, definiti nel presente Regolamento.

7. Il certificato di spaziorporto è rilasciato dall'ENAC all'operatore dello spaziorporto (richiedente il certificato) sulla base delle dimostrazioni, fornite dallo stesso richiedente/operatore dello spaziorporto, di conformità ai requisiti della Sezione B del presente Regolamento. Ai fini del rilascio del certificato di spaziorporto è previsto che il richiedente dimostri che nello spaziorporto

possa essere effettuata in sicurezza almeno una tipologia di volo suborbitale o di volo per l'accesso allo spazio o di volo in rientro dall'orbita con almeno una tipologia di veicolo suborbitale o di veicolo per l'accesso allo spazio o di veicolo in rientro dall'orbita.

8. A meno delle operazioni che rientrano nelle responsabilità dell'operatore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita e dei fornitori dei Servizi di Navigazione Aerea, tutte le operazioni che si effettuano presso lo spazioporto sono sotto la responsabilità dell'operatore dello spazioporto, in quanto *“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 dello spazioporto *“e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti”* nello spazioporto, in analogia con quanto previsto per il gestore di un aeroporto dall'art. 705 del Codice della Navigazione.

9. Il presente Regolamento definisce le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca del certificato di spazioporto ed i relativi obblighi e responsabilità del titolare del certificato di spazioporto, ai fini della sicurezza delle operazioni di trasporto suborbitale commerciale o per l'accesso allo spazio, a decollo e atterraggio orizzontale, o per il rientro dall'orbita, ad atterraggio orizzontale.

10. Il presente Regolamento determina, inoltre, le condizioni generali di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi di soccorso e lotta antincendio rimandando alla regolamentazione del Ministero dell'Interno – Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (V.V.F.) i requisiti tecnici per l'istituzione del servizio e per la realizzazione delle strutture, installazioni ed impianti dello spazioporto.

11. L'ENAC emana il presente Regolamento in coerenza con l'atto di indirizzo 10 luglio 2017 n. 354 del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti sullo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali commerciali e sulla base delle più generali competenze attribuite all'ENAC.

12. L'ENAC modifica ed integra il presente Regolamento secondo necessità, in accordo alle norme e procedure correnti e agli atti di indirizzo del Governo in materia di trasporto suborbitale commerciale, per l'accesso allo spazio e per il rientro dall'orbita.



Regolamento

REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE
E L'ESERCIZIO DEGLI SPAZIOPORTI

Ed. 3

pag. 7 di 71

13. L'edizione 2 del Regolamento ha superato l'obbligo di coincidenza tra gestore dell'aeroporto e operatore dello spaziorporto definendo quest'ultimo come soggetto titolare del certificato di spaziorporto in quanto rispondente ai requisiti del presente Regolamento.

14. La presente edizione 3 estende l'applicabilità del presente Regolamento alle operazioni di accesso allo spazio (aviolancio) e di rientro dall'orbita e introduce, nell'Appendice A, i requisiti per le procedure di gestione dello spazio aereo per l'ingresso e l'uscita dallo spaziorporto.

SEZIONE A

RIFERIMENTI

- Regolamento per le Operazioni Suborbitali e di Accesso allo Spazio (Edizione 0.0, rev.0 del __/12/2023).
- Regolamento (UE) n. 139/2014 del 12 febbraio 2014.
- EASA ED Decision 2016/027/R: Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design (CS-ADR-DSN).
- EASA ED Decision 2014/012/R: Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes (AMC – GM).
- FAA, CFR Title 14 Chapter III - Subchapter C - Part 420 – “License to operate a launch site”, del 20 giugno 2018.
- Codice della Navigazione, Parte Seconda - Della Navigazione Aerea.
- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti (Edizione 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014), cap. 9, par. 6 “Piani di rischio”.
- Decreto 13 settembre 2002, n. 263 “*Regolamento in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale modificativo del decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85, recante norma di attuazione dell'articolo 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217*”.
- D.Lgs. 26 giugno 2015 n. 105 “*Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose*”.
- Decreto del Ministro dell'interno 7 agosto 2012 “*Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*”.
- Decreto 3 agosto 2015 “*Approvazione di norme tecniche di prevenzione incendi, ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139*”.
- Decreto del Ministro dell'interno 9 maggio 2007 “*Direttive per l'attuazione dell'approccio ingegneristico alla sicurezza antincendio*”.
- Doc. ICAO 9137-AN 898 “*Airport Services Manual*” Parte 1 - Rescue and Fire fighting.
- Annesso 17 ICAO.

- Regolamento (CE) n. 300/2008 dell'11 marzo 2008 s.m.i. *che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.*
- Regolamento (UE) n. 1998/2015 (e relative Decisioni) del 5 novembre 2015 s.m.i. *che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, come modificato dal Regolamento (UE) 2020/111 del 13 gennaio 2020 "che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda le attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile e i paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile".*
- Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS).
- Programma Nazionale per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile (PNCQ).
- Regolamento (UE) n. 1254/2009 del 18 dicembre 2009 *che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative.*

DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente Regolamento, si applicano le definizioni contenute nelle norme, nei regolamenti e nei riferimenti di seguito citati, come precisate al successivo p.to 2:

- a) Regolamento (UE) n. 139/2014, art. 2;
- b) ED Decision 2016/027/R, CS ADR-DSN.A.002 – Definitions;
- c) ED Decision 2014/012/R, AMC-GM – Terminology;
- d) CFR Title 14 Part 420 del 20 giugno 2018, par. 420.5 - Definitions.

2. Le definizioni di cui al precedente punto 1 devono essere appropriatamente applicate allo spaziorporto, tenendo conto di quanto segue:

- a) laddove è citato “aeroporto” è da intendersi “spaziorporto”;
- b) per “Autorità competente” è da intendersi “ENAC”;
- c) per “Agenzia” è da intendersi “ENAC”;
- d) per “gestore aeroportuale” è da intendersi “operatore dello spaziorporto” per quanto allo stesso riferibile nel presente regolamento;
- e) per “specifiche di certificazione stabilite dall’Agenzia” sono da intendersi le “specifiche di certificazione riportate nel presente Regolamento, stabilite dall’ENAC”;
- f) per “equipaggiamenti aeroportuali” sono da intendersi “equipaggiamenti dello spaziorporto”;
- g) per “aeromobili” sono da intendersi “veicoli suborbitali o veicoli per l’accesso allo spazio o veicoli in rientro controllato dall’orbita.

3. Di seguito si riportano le definizioni specifiche relative alle attività di volo suborbitale commerciale o di volo per l’accesso allo spazio o di volo in rientro controllato dall’orbita, ad integrazione delle definizioni riportate ai precedenti punti 1 e 2.

Anomalia - Un problema che si verifica durante il funzionamento di un sistema, un sottosistema, un processo, una struttura o un'apparecchiatura di supporto.

Approvazione - Provvedimento con il quale l’ENAC, effettuate le pertinenti valutazioni tecniche, esprime formalmente il proprio giudizio favorevole riguardo documenti o proposte del richiedente.

Area di pubblica sicurezza - Porzione di un corridoio di volo che deve rimanere libera da persone (non popolata) durante il volo di un veicolo suborbitale o di una sua parte, o di un

veicolo per l'accesso allo spazio o di una sua parte, o di un veicolo in rientro controllato dall'orbita o di una sua parte.

Area sterile di uno spazioporto - Area lato volo di uno spazioporto, il cui accesso è controllato per garantire la sicurezza delle operazioni suborbitali o delle operazioni per l'accesso allo spazio o delle operazioni per il rientro controllato dall'orbita. Tale area comprende, di norma, anche tutte le aree di partenza degli occupanti comprese tra le postazioni di controllo di sicurezza e i veicoli suborbitali o per l'accesso allo spazio, nonché i magazzini merci e i locali lato air side per le manutenzioni e per l'approntamento al volo.

Area per la deflagrazione controllata - Area dello spazioporto, dotata di una struttura di contenimento, ove possa avvenire in modo sicuro e con riduzione dei conseguenti effetti nocivi e pericolosi, la deflagrazione controllata di eventuali combustibili residuali di un qualsiasi motore di veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro controllato dall'orbita, di cui non è stato possibile effettuare completamente lo scarico e/o la passivazione.

Base di certificazione - Documento che contiene le specifiche di certificazione relative alle caratteristiche fisiche e ai requisiti tecnici dello spazioporto in relazione ai requisiti del presente Regolamento, con evidenza della relativa dimostrazione di conformità.

Blast curtain - Elemento contenitivo o terrapieno finalizzato ad arrestare, in caso di necessità, la corsa del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro controllato dall'orbita.

Corridoio di volo - Area sulla superficie terrestre di forma e dimensioni definite, tale da contenere, con il richiesto livello di probabilità e confidenza, i detriti pericolosi generati dalla ricaduta di un veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita o di sue parti, durante le fasi di volo previste rispettivamente dalle operazioni suborbitali, dalle operazioni di accesso allo spazio o dalle operazioni di rientro dall'orbita.

Equipaggio - Qualsiasi dipendente di un operatore di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o di un veicolo in rientro dall'orbita o di qualsiasi appaltatore o subappaltatore di un operatore di veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita, che svolge attività direttamente connesse al lancio/decollo, al rientro/atterraggio o ad altra operazione del veicolo; include l'equipaggio di terra (ground crew) e l'equipaggio di volo (flight crew).

Equipaggio di terra (Ground crew) - Qualsiasi dipendente di un operatore di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita o di qualsiasi suo appaltatore o subappaltatore, che si trova a terra e svolge attività direttamente connesse al lancio/decollo, al rientro/atterraggio o ad altra operazione del veicolo.

Equipaggio di volo (Flight crew) - Qualsiasi dipendente dell'operatore di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita o di qualsiasi suo appaltatore o subappaltatore, che si trova a bordo di un veicolo ed esegue attività direttamente connesse al lancio/decollo, al rientro/atterraggio o ad altra operazione del veicolo.

Gestore dell'aeroporto individuato come sito di uno spaziorporto – Soggetto giuridico titolare del certificato di aeroporto ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014 le cui attività e l'utilizzo delle infrastrutture, in particolare quelle comuni allo spaziorporto, sono individuate a seguito di accordi con l'operatore dello spaziorporto.

Handler rifornitore – Prestatore di servizi di assistenza/erogazione per il rifornimento di propellenti, carburanti e comburenti del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita.

Lancio - Partenza di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o di uno dei suoi stadi, da terra, dalla superficie del mare o da una piattaforma aerea, che prevede l'accensione di un motore a razzo.

Network Manager – L'organismo incaricato di svolgere i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui all'art. 6 del Reg. (CE) 551/2004.

Occupante – Qualunque persona (equipaggio di volo o partecipante) trasportata a bordo di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o di un veicolo in rientro dall'orbita.

Operatore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita – Operatore responsabile della conduzione delle operazioni di trasporto suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita relative ad uno o più veicoli.

Operatore dello spaziorporto – Il soggetto giuridico, titolare del certificato di spaziorporto, responsabile dell'esercizio, della gestione, dello sviluppo, della progettazione, della realizzazione, dell'adeguamento, della manutenzione e dell'uso degli impianti e delle infrastrutture dello spaziorporto, incluse le strutture dell'aeroporto in corrispondenza del quale è collocato, necessarie alle operazioni di spaziorporto, nonché del controllo delle attività dei vari operatori presenti presso lo spaziorporto e della definizione ed attuazione dei connessi accordi.

Operazione Suborbitale - L'insieme delle attività condotte sulla superficie terrestre e in volo relative ad un veicolo suborbitale. (Incluse le operazioni ground effettuate all'interno dello spaziorporto o dall'operatore dello spaziorporto o dall'operatore/costruttore del veicolo, o da un fornitore di servizi. Sono incluse le operazioni in volo, necessarie per preparare ed eseguire in modo sicuro e protetto un volo suborbitale inclusa l'implementazione delle procedure di contingenza e di emergenza).

Operazione per l'accesso allo spazio - L'insieme delle attività condotte sulla superficie terrestre e in volo relative ad un veicolo per l'accesso allo spazio. (Incluse le operazioni ground effettuate all'interno dello spazioporto o dall'operatore dello spazioporto o dall'operatore/costruttore del veicolo, o da un fornitore di servizi. Sono incluse le operazioni in volo, necessarie per preparare ed eseguire in modo sicuro e protetto un volo suborbitale inclusa l'implementazione delle procedure di contingenza e di emergenza).

Operazione di rientro dall'orbita o "rientro" - Un'operazione per riportare intenzionalmente un veicolo e il suo eventuale carico utile in rientro dall'orbita o dallo spazio verso la Terra.

Payload - Equipaggiamento o parti imbarcate/installate a bordo, che non sono essenziali per condurre il volo ma sono necessarie per eseguire un'attività durante la missione.

Partecipante (Flight Participant) - Qualunque persona, diversa dall'equipaggio di volo, trasportata a qualunque titolo all'interno di un veicolo suborbitale.

Passivazione di un veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita - Processo di rimozione di qualsiasi energia interna al veicolo suborbitale o interna al veicolo per l'accesso allo spazio o interna al veicolo in rientro dall'orbita sia a termine della singola missione che nella vita utile. La passivazione per i motori a razzo è un processo meccanico ed elettrochimico, atto ad impedire l'accidentale riaccensione dei motori in seguito al mescolamento del combustibile e del comburente.

Piano di rischio - Documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni in cui ricade il sedime dell'aeroporto presso cui lo spazioporto è individuato, ai sensi del 5° comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione, finalizzato a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente.

Punto Istantaneo di Impatto - Il punto predetto di impatto sulla superficie terrestre di un veicolo o di una parte di esso, a seguito della terminazione della spinta propulsiva dello stesso, in un istante specifico durante il volo.

Regolamento SASO – Regolamento sulle operazioni suborbitali e per l'accesso allo spazio (Suborbital and Access to Space Operations regulation).

Rischio - La possibilità che un evento possa accadere e la relativa conseguenza ovvero la possibilità di una perdita o danno, misurate in termine di severità e probabilità.

Sito di lancio (Space side) – L'insieme delle infrastrutture di volo dello spazioporto.

Space Weather - Si riferisce alle condizioni del sole, del vento solare e all'interno della magnetosfera, ionosfera e termosfera terrestre che possono influenzare le prestazioni e l'affidabilità dei sistemi tecnologici spaziali e terrestri e possono mettere in pericolo la vita umana o la salute umana.

Spazioplano - Un veicolo suborbitale o un suo stadio, propulso a razzo in tutto o in parte, avente lo scopo di percorrere una traiettoria suborbitale, la cui spinta è maggiore rispetto alla portanza per la maggior parte della fase di salita propulsa a razzo.

Spazioporto – Sito, individuato in corrispondenza di un aeroporto certificato ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014, le cui dotazioni infrastrutturali ed impiantistiche ed i cui requisiti tecnici siano tali da consentire il decollo/lancio e l'atterraggio/rientro orizzontali di un veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita, singolo o multistadio riutilizzabile. Il sito è strutturato per consentire tutte le operazioni necessarie per l'effettuazione di un volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita, compresi i controlli di security per l'accesso di persone e merci nelle aree sterili, il rimessaggio e la preparazione al volo del veicolo e dei sistemi associati, la preparazione del personale di volo e degli occupanti.

Traiettoria Suborbitale - Traiettoria intenzionale di volo di un veicolo o di una parte di esso il cui punto istantaneo di impatto al suolo (IIP - Instantaneous Impact Point), calcolato nel vuoto, non abbandona mai la superficie terrestre, e tale che in almeno una sua porzione non sia possibile per il veicolo sviluppare sufficienti forze aerodinamiche capaci di influenzare significativamente il volo (condizioni di volo balistico).

Trasporto suborbitale commerciale - Trasporto di cose o persone effettuato mediante un veicolo suborbitale, con o senza equipaggio a bordo, per scopi civili non governativi.

Veicolo in rientro dall'orbita: Un veicolo realizzato per rientrare sostanzialmente integro dall'orbita terrestre o dallo spazio esterno alla Terra.

Veicolo di riferimento in rientro dall'orbita - Veicolo in rientro dall'orbita rappresentativo della tipologia di veicoli in rientro dall'orbita che possono operare sullo spazioporto in base alle loro caratteristiche tecnico-operative e delle analisi di rischio richieste dal presente Regolamento.

Veicolo riutilizzabile in rientro dall'orbita - Veicolo in rientro dall'orbita di cui almeno una parte è riutilizzabile in tutto o in parte per più di una singola missione.

Veicolo per l'accesso allo spazio - Un veicolo singolo o multistadio realizzato per operare o posizionare un carico utile nello spazio esterno oppure un razzo suborbitale.

Veicolo di riferimento per l'accesso allo spazio - Veicolo per l'accesso allo spazio rappresentativo della tipologia di veicoli per l'accesso allo spazio che possono operare sullo spazioporto in base alle loro caratteristiche tecnico-operative e alle analisi di rischio richieste dal presente Regolamento.

Veicolo riutilizzabile per l'accesso allo spazio - Veicolo per l'accesso allo spazio di cui almeno una parte è riutilizzabile in tutto o in parte per più di una singola missione.

Veicolo Suborbitale - Un veicolo singolo o un sistema multi-stadio di veicoli, avente lo scopo di percorrere una traiettoria suborbitale.

Veicolo suborbitale di riferimento - Veicolo suborbitale rappresentativo della tipologia di veicoli suborbitali che possono operare sullo spaziorporto in base alle loro caratteristiche tecnico-operative e delle analisi di rischio richieste dal presente Regolamento.

Veicolo suborbitale riutilizzabile - Veicolo suborbitale di cui almeno una parte è riutilizzabile in tutto o in parte per più di una singola missione.

Visual Metereological Condition (VMC) – Condizioni meteo per il volo “a vista” come definite nel Regolamento (UE) n. 923/2012.

Volo Suborbitale - La fase di volo di una operazione suborbitale, effettuata da un veicolo suborbitale, dalle fasi di preparazione al volo prima del lancio/decollo, fino al momento in cui il veicolo suborbitale e tutte le sue parti sono rientrate in atmosfera terrestre o sono atterrate sulla superficie terrestre, in condizioni di sicurezza.

Volo suborbitale commerciale - Volo suborbitale effettuato nell'ambito di un'operazione di trasporto suborbitale commerciale con occupanti a bordo mediante uno specifico veicolo suborbitale.

Volo suborbitale punto-punto - Volo suborbitale il cui sito di partenza è diverso dal sito di arrivo.

Volo in rientro dall'orbita - La fase di volo di una operazione di rientro dall'orbita, effettuata da un veicolo in rientro dall'orbita, in condizioni di sicurezza.

Volo per l'accesso allo spazio - La fase di volo di una operazione per l'accesso allo spazio, effettuata da un veicolo per l'accesso allo spazio, in condizioni di sicurezza.

SEZIONE B**CAPITOLO 1 – APPLICABILITA'**

1.1 Il presente regolamento si applica a spazioporti sui quali si svolgono operazioni di trasporto suborbitale commerciale con veicoli suborbitali riutilizzabili o operazioni per l'accesso allo spazio con veicoli a decollo e atterraggio orizzontale (HOTOL- Horizontal Take-off and Landing) o per il rientro dall'orbita con veicoli ad atterraggio orizzontale.

Eventuali diverse modalità di decollo/lancio e rientro/atterraggio possono essere autorizzate nel rispetto dei pertinenti requisiti aggiuntivi previsti dall'ENAC.

1.2.a Possono essere previsti voli suborbitali, anche punto-punto, di tipo sperimentale per attività di ricerca e sviluppo (sperimentazione di sistema, sperimentazione del concetto operativo, e attività di ricerca, tra cui sperimentazione in microgravità, ricerca e sviluppo tecnologico), per l'addestramento di personale specializzato (come il training per astronauti ed equipaggio), per trasporto di persone e cose, fermo restando che, in futuro, potrebbero essere individuate ulteriori finalità, per le quali sarà necessaria l'approvazione dell'ENAC.

1.2.b Possono essere previsti voli per l'accesso allo spazio di veicoli a decollo e atterraggio orizzontale ad esempio l'aviolancio il cui intento è la messa in orbita del sistema-veicolo, di sue parti o del payload.

1.2.c. Possono essere previste operazioni di rientro dall'orbita per le quali lo spazioporto costituisce sito di rientro/atterraggio.

1.3. È possibile effettuare presso lo spazioporto operazioni suborbitali, di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita con veicoli in possesso delle autorizzazioni previste dal Regolamento SASO e alle limitazioni e condizioni da esse previste. Tali operazioni sono svolte in orario diurno e in condizioni meteorologiche non inferiori alle minime Visual Meteorological Condition (VMC), a meno che condizioni di operatività accettabili in orario notturno e/o in condizioni meteorologiche diverse dalle minime VMC siano dimostrate da un'analisi dei rischi elaborata dall'operatore dello spazioporto in accordo ad una metodologia accettata dall'ENAC.

1.4 Lo spaziorporto è adibito ad operazioni di trasporto commerciale suborbitale effettuato da veicoli suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro controllato dall'orbita rientranti nelle corrispondenti tipologie di riferimento, le cui condizioni di esercizio siano compatibili con le caratteristiche fisiche ed organizzative dello spaziorporto e dell'aeroporto presso il quale è individuato lo spaziorporto.

1.5 Per l'avvio e l'esercizio delle attività di spaziorporto l'operatore dello spaziorporto deve essere in possesso di un certificato di spaziorporto, rilasciato dall'ENAC, che attesta la rispondenza dello spaziorporto ai requisiti del presente Regolamento.

1.6 Il presente Regolamento comprende:

- a) specifiche di certificazione relative alle caratteristiche fisiche e ai requisiti tecnici dello spaziorporto;
- b) requisiti relativi agli obblighi dell'operatore dello spaziorporto e al sistema di gestione dello spaziorporto;
- c) requisiti relativi alle operazioni;
- d) requisiti riguardanti la tutela del territorio.

**CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE FISICHE E REQUISITI TECNICI DELLO
SPAZIOPORTO**

2.1 Ai fini del presente Regolamento, uno spaziorporto è un sito individuato presso un aeroporto certificato ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014 le cui dotazioni infrastrutturali ed impiantistiche ed i cui requisiti tecnici siano tali da consentire il decollo/lancio e l'atterraggio/rientro orizzontali di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio singolo o multistadio riutilizzabile o di un veicolo in rientro controllato dall'orbita. Il sito individuato come spaziorporto deve essere strutturato per consentire tutte le operazioni necessarie per l'effettuazione di un volo suborbitale o di un volo per l'accesso allo spazio o di un volo in rientro dall'orbita, compresi i controlli di security per l'accesso di persone e merci, mezzi e forniture nelle aree sterili, il rimessaggio e la preparazione al volo del veicolo e dei sistemi associati, la preparazione del personale di volo e degli occupanti.

L'area di manovra dello spaziorporto coincide con quella dell'aeroporto o è in essa compresa; al veicolo suborbitale o al veicolo per l'accesso allo spazio o al veicolo in rientro dall'orbita può essere attribuito l'utilizzo di una taxiway ad esso dedicata.

2.2a. Con riferimento alle operazioni di volo suborbitale, il richiedente il certificato di spaziorporto deve dimostrare che lo spaziorporto è in grado di consentire le operazioni di almeno un veicolo suborbitale o di una tipologia di veicoli suborbitali individuati dal veicolo suborbitale di riferimento e dall'operazione suborbitale di riferimento, in accordo al Regolamento SASO.

2.2.b. Con riferimento alle operazioni per l'accesso allo spazio, il richiedente il certificato di spaziorporto deve dimostrare che lo spaziorporto è in grado di consentire le operazioni di almeno un veicolo o di una tipologia di veicoli individuati dal veicolo di riferimento per l'accesso allo spazio e dall'operazione di riferimento per l'accesso allo spazio, in accordo al Regolamento SASO.

2.2.c. Con riferimento alle operazioni di rientro controllato dall'orbita, il richiedente il certificato di spaziorporto deve dimostrare che lo spaziorporto è in grado di consentire le operazioni di almeno un veicolo o di una tipologia di veicoli individuati dal veicolo di riferimento in rientro dall'orbita e dall'operazione di riferimento di rientro dall'orbita, in accordo al Regolamento SASO.

2.3 I requisiti di infrastrutture, impianti e superfici di limitazione ostacoli dello spazioporto sono quelli individuati dal presente Regolamento, inclusi quelli della EASA ED Decision 2017/021/R: *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* e successive modifiche ed integrazioni, per quanto applicabile, in considerazione del codice alfanumerico associato all'infrastruttura aeroportuale.

2.4 Le specifiche di certificazione relative alle caratteristiche fisiche ed ai requisiti tecnici dello spazioporto sono contenute nella Base di certificazione dello spazioporto, che comprende:

- a) la Base di certificazione dell'aeroporto presso il quale opera lo spazioporto, per quanto in uso alle operazioni di spazioporto;
- b) le specifiche di certificazione proprie dello spazioporto riportate nei successivi paragrafi.

La Base di Certificazione è composta da:

- a) le specifiche di certificazione (CS) richiamate nel presente Regolamento che l'ENAC ritiene applicabili alle caratteristiche fisiche e al tipo di operazioni dello spazioporto e che sono in vigore alla data della domanda del certificato, a meno che il richiedente scelga la conformità ad emendamenti successivi delle CS richiamate oppure l'ENAC ritenga necessaria l'osservanza di tali emendamenti successivi;
- b) gli eventuali casi di ELoS e Special Conditions (SC) relativi al solo spazioporto e/o quelli derivati dall'aeroporto che sono riferibili anche allo spazioporto;
- c) gli eventuali DAAD relativi al solo spazioporto e/o quelli derivati dall'aeroporto che sono riferibili anche allo spazioporto.

2.5 Uno spazioporto per voli suborbitali e per l'accesso allo spazio di tipo HOTOL o per i voli di rientro controllato dall'orbita ad atterraggio orizzontale deve prevedere, come applicabili:

- a) runway con lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo (TORA) non inferiore a 3.000 m;
- b) piazzola di sosta dedicata;
 - b.1) piazzola/area per le fasi di preparazione del veicolo;
- c) depositi di una o più tipologie di propellenti, carburanti e comburenti per il veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio;

- d) hangar per il rimessaggio, manutenzione e preparazione al volo del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio e per la preparazione al volo dell'eventuale payload o hangar per il rimessaggio e manutenzione del veicolo in rientro dall'orbita;
- e) componenti del Mission Control Centre necessari allo svolgimento delle operazioni;
- f) aree specifiche per il briefing del crew, per il training degli occupanti e per i controlli medici pre - volo del crew e degli occupanti qualora necessario per le operazioni;
- g) security control center;
- h) area per la deflagrazione controllata/passivazione;
- i) eventuali opere o impianti previsti dalle vigenti norme di prevenzione e protezione incendi applicabili;
- j) impianti di protezione dai fulmini;
- k) particolari impianti di radioassistenza, come necessari per lo svolgimento delle operazioni;
- l) impianto per comunicazioni radio specifico, come necessario per lo svolgimento delle operazioni;
- m) corridoi di volo associati al veicolo suborbitale di riferimento o al veicolo di riferimento per l'accesso allo spazio o al veicolo di riferimento in rientro controllato dall'orbita;
- n) sistemi per la passivazione e decontaminazione di fluidi tossici.
- o) superfici di limitazione ostacoli specifiche per lo spazioporto.

2.6.a La piazzola di sosta del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita deve essere ubicata ad una distanza adeguata dall'apron, dalle strutture, installazioni ed impianti dell'aeroporto o dello spazioporto dove è prevista la presenza di persone. Tale distanza deve essere individuata mediante analisi dei rischi in coerenza con le prescrizioni tecniche ed operative stabilite dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. In base alla tipologia di combustibili/propellenti/oli o sostanze utilizzate per il funzionamento del veicolo, la piazzola di sosta deve prevedere un adeguato impianto/sistema di raccolta e smaltimento di materiale che, per cause accidentali, dovesse riversarsi sulla pavimentazione. La piazzola di sosta deve essere visibile dalla Torre di controllo.

2.6.b La piazzola o area per le fasi di preparazione del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio è un'area opportunamente pavimentata ed attrezzata, ove necessario, per la preparazione al volo del veicolo. Tale area può essere individuata in coincidenza con un'infrastruttura di volo esistente, all'interno dell'area di manovra dello spazioporto. Tale

piazzola/area deve essere ubicata ad una distanza adeguata dall'apron, dalle strutture, installazioni ed impianti dell'aeroporto o dello spaziorporto dove è prevista la presenza di persone. Tale distanza deve essere individuata mediante analisi dei rischi in coerenza con le prescrizioni tecniche ed operative stabilite dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. In base alla tipologia di combustibili/propellenti/oli o sostanze utilizzate per il funzionamento del veicolo, la piazzola deve prevedere un adeguato impianto/sistema di raccolta e smaltimento di materiale che, per cause accidentali, dovesse riversarsi sulla pavimentazione. La piazzola/area deve essere visibile dalla Torre di controllo.

Possono essere previste più piazzole/aree per la preparazione del veicolo ove necessario.

2.7 L'operatore dello spaziorporto coordina mediante accordi con i soggetti responsabili:

- a) la fornitura dei servizi di acquisizione telemetrica, tracciamento e sorveglianza del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita durante le diverse fasi del volo;
- b) la fornitura dei servizi di rilevamento meteo e di rilevamento scariche atmosferiche;
- c) la fornitura dei servizi di soccorso e lotta antincendio.

L'operatore dello spaziorporto provvede a rendere disponibili ai soggetti responsabili infrastrutture, aree e locali necessari all'espletamento dei servizi riportati ai precedenti p.ti a), b) e c).

2.7.a L'operatore dello spaziorporto coordina mediante accordi i rapporti con il gestore dell'aeroporto per l'utilizzo alternato, cioè non contemporaneo, del sito e dell'infrastruttura, per quanto definito al successivo par. 3.5.a, a meno di specifiche esigenze, sempre correlate alle operazioni di volo suborbitale o di volo per l'accesso allo spazio o di volo per il rientro dall'orbita, da valutare nell'ambito di accordi da notificare preventivamente all'ENAC. Gli accordi sono accompagnati dalle corrispondenti procedure per l'analisi e la gestione dei rischi nell'ambito dei sistemi di gestione della sicurezza dell'operatore dello spaziorporto e del gestore dell'aeroporto.

2.8 Il deposito di carburanti avio, ove necessario, può coincidere con quello a servizio dell'aeroporto.

2.9 L'hangar per il rimessaggio, la manutenzione e la preparazione al volo del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita deve avere

caratteristiche dimensionali, costruttive e funzionali adeguate al veicolo e alle operazioni di riferimento. L'ubicazione e le caratteristiche costruttive devono essere individuate mediante analisi dei rischi in coerenza con le prescrizioni tecniche ed operative stabilite dai VV.F. Le finiture interne dello spazio ove avviene la preparazione e manutenzione del veicolo devono essere tali da consentire un elevato grado di pulizia. L'hangar deve essere dotato di un adeguato impianto/sistema di raccolta e smaltimento di materiale che, per cause accidentali, dovesse riversarsi sulla pavimentazione e di un sistema di climatizzazione atto a garantire condizioni termo-igrometriche interne specificamente richieste per il veicolo di riferimento.

2.10 Il Mission Control Centre è un sistema che può includere la Mission Control Room, il Mission Payload Control, la Ground Control Station.

La Mission Control Room è costituita da locali normalmente adibiti a supporto delle funzioni di controllo e monitoraggio delle attività del veicolo suborbitale/spazioplano o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita e può essere attrezzata mediante postazioni di telemetria e monitoraggio della traiettoria di lancio e rientro, sistemi di telecomunicazione voce tra i vari siti del Mission Control Center e il veicolo, sistemi video per il controllo visivo delle attività all'interno del veicolo.

Il Mission Payload Control è un sistema che gestisce il controllo ed il monitoraggio del payload imbarcato.

La Ground Control Station è un sistema che ha lo scopo di supportare il controllo del volo, le comunicazioni terra/aria con il veicolo e le funzioni di tracking.

Le caratteristiche infrastrutturali e funzionali sono definite in accordo con le esigenze dell'operatore del veicolo.

2.11 Il Security Control Center è uno spazio appositamente dedicato al controllo della segregazione degli accessi alle diverse aree dello spazioporto ed al controllo e alla gestione di eventuali sistemi di security, ulteriori rispetto a quelli aeroportuali, laddove questi ultimi non risultassero sufficienti, anche a garanzia della sicurezza del veicolo, in generale.

2.12 L'area di deflagrazione controllata e/o di passivazione è un'area appositamente individuata dall'operatore dello spazioporto a seguito di specifica analisi del rischio, finalizzata a mitigare i rischi derivanti almeno dai seguenti hazard durante le varie fasi pre e post volo della missione del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita:

- a) attivazione accidentale del motore in fase di refuelling;
- b) rientro anticipato del veicolo con presenza di residuo di propellente/carburante/comburente nei serbatoi;
- c) passivazione del veicolo.

L'area di deflagrazione controllata e/o di passivazione deve essere dotata di blast curtain, ovvero di un elemento contenitivo o un terrapieno atto a favorire l'arresto del veicolo in corsa incontrollata. L'ubicazione, le relative dotazioni e le caratteristiche fisiche e dimensionali devono essere individuate mediante una specifica analisi del rischio che tenga conto delle operazioni effettuate dal e sul veicolo e delle possibili traiettorie che il veicolo può seguire in caso di anomalia.

Per ubicazione e caratteristiche proprie e delle relative installazioni, tale area non deve interferire con le altre aree di sicurezza asservite allo spaziorporto/aeroporto e con le superfici di limitazione ostacoli.

2.13 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 da scariche atmosferiche, atto a garantire che queste ultime non provochino incendi o attivino esplosioni.

2.13.a Sistemi ed impianti per i quali l'elettricità statica può generare rischio di conseguenze gravi o catastrofiche devono essere progettati e realizzati in modo da limitare la creazione e l'accumulo di cariche elettrostatiche.

2.13.b Sistemi, strutture a terra ed impianti devono essere progettati e realizzati in modo da garantire la compatibilità elettromagnetica tra i vari impianti ed apparecchiature elettriche, anche del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita e del payload.

2.14 Lo spaziorporto deve essere dotato di un'adeguata infrastruttura di comunicazione radio, se necessario per le operazioni, utilizzando sia frequenze aeronautiche che interne "offline" per consentire la corretta esecuzione delle operazioni di terra e di volo.

2.14a Specifiche superfici di limitazione ostacoli dello spaziorporto e potenziali pericoli per le operazioni eseguite dai veicoli di riferimento, in aggiunta a quelle definite per l'aeroporto,

dovranno essere individuate mediante specifica analisi del rischio proposta dall'operatore dello spaziorporto e valutata da ENAC, che tenga conto delle operazioni di riferimento effettuate dai veicoli di riferimento e delle possibili traiettorie che i veicoli potrebbero seguire anche in fase di contingenza ed emergenza.

2.14b Per le ulteriori superfici di limitazione ostacoli e potenziali pericoli, di cui al punto precedente, sono applicabili le previsioni di cui all'art. 707. L'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe allo spaziorporto e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli e ai potenziali pericoli.

2.15 Per ogni direzione di atterraggio e decollo è individuato un corridoio di volo associato al veicolo suborbitale o al veicolo per l'accesso allo spazio o al veicolo in rientro dall'orbita ed alle operazioni di riferimento, come descritto al successivo par. 7.6.4.

2.16 Lo spaziorporto deve essere dotato di adeguati sistemi per la passivazione e decontaminazione di fluidi tossici.

2.17 Qualsiasi area dello spaziorporto che può essere soggetta a diffusione di sostanze tossiche nell'atmosfera deve essere dotata di un sistema fisso per la rilevazione del contenuto di vapore / gas tossico, atto a generare un allarme.

2.18 Per la progettazione e realizzazione di uno spaziorporto si applicano i requisiti contenuti nel presente Regolamento nell'edizione in vigore alla data di presentazione del progetto delle opere da realizzare (come definito nella normativa vigente in materia di lavori pubblici), fermo restando l'obbligo di adeguamento alle sopravvenute modifiche normative e regolamentari applicabili.

CAPITOLO 3 - L'OPERATORE DELLO SPAZIOPORTO

3.1. L'operatore dello spaziorporto è il soggetto giuridico, titolare del certificato di spaziorporto, responsabile dell'esercizio, della gestione, dello sviluppo, della progettazione, della realizzazione, dell'adeguamento, della manutenzione e dell'uso degli impianti e delle infrastrutture dello spaziorporto, incluse le strutture dell'aeroporto in corrispondenza del quale è collocato, necessarie alle operazioni di spaziorporto, nonché del controllo delle attività dei vari operatori presenti presso lo spaziorporto e della definizione ed attuazione dei connessi accordi.

3.2. L'operatore dello spaziorporto esercita e deve dimostrare di essere in grado di esercitare le responsabilità di cui al punto 3.1 attraverso la piena disponibilità di tutti i mezzi necessari per garantire le operazioni in sicurezza del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita nello spaziorporto, incluse le strutture dell'aeroporto, in corrispondenza del quale è collocato, necessarie alle operazioni, anche mediante accordi con terzi, per quanto di sua competenza in accordo al presente Regolamento.

Tra i mezzi necessari a garantire le operazioni in sicurezza del veicolo rientrano in maniera non esclusiva: infrastrutture come previste nel presente Regolamento, personale, equipaggiamenti, impianti, sistemi e materiali, individuazione dei compiti, delle responsabilità e delle procedure, accesso ai dati pertinenti e un sistema di archiviazione dei documenti, un sistema di gestione della sicurezza.

3.3 L'operatore dello spaziorporto è responsabile dell'applicazione delle regole di safety all'interno delle infrastrutture e durante le operazioni del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita, e, pertanto, del funzionamento sicuro e della manutenzione dello spaziorporto in conformità:

- a) al presente regolamento ed ai riferimenti normativi in esso richiamati, per quanto applicabili;
- b) alle condizioni del proprio certificato di spaziorporto;
- c) al contenuto del Manuale dello spaziorporto (cfr. par. 4.10);
- d) agli altri manuali relativi agli equipaggiamenti dello spaziorporto disponibili, ove applicabili.

3.4 È responsabilità dell'operatore dello spaziorporto accertarsi che l'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita sia in possesso delle autorizzazioni necessarie.

3.5 L'operatore dello spaziorporto è responsabile del coordinamento, mediante accordi, con Enti, Autorità ed Amministrazioni interessate alle operazioni dello spaziorporto per esigenze operative, di safety, di security, in condizioni normali e di emergenza, in particolare con l'Ente ATS e i Vigili del Fuoco per le operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita, e con il gestore dell'aeroporto presso cui è individuato lo spaziorporto.

In particolare, l'operatore dello spaziorporto è responsabile del coordinamento con il fornitore dei servizi di navigazione aerea relativi alle operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita.

3.5.a L'operatore dello spaziorporto coordina mediante accordi, da notificare all'ENAC, i rapporti con il gestore dell'aeroporto per l'utilizzo alternato, cioè non contemporaneo, dell'infrastruttura airside, per l'analisi congiunta dei rischi operativi connessi alle attività afferenti allo spaziorporto e all'aeroporto, per il coordinamento dell'applicazione delle relative misure di mitigazione, per le attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e pianificazione, programmazione, progettazione, costruzione e certificazione di opere e infrastrutture specifiche necessarie per le operazioni di spaziorporto, non ricomprese nelle infrastrutture dell'aeroporto, per l'individuazione delle procedure che disciplinano il passaggio dall'operatività del sito come aeroporto a quella come spaziorporto, per l'individuazione del piano di emergenza e delle responsabilità connesse all'espletamento delle diverse attività. L'utilizzazione contestuale del sito come spaziorporto e come aeroporto potrà essere autorizzata dall'ENAC nel caso in cui la contemporanea operatività del sito come aeroporto sia funzionale agli scopi delle operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita, e sarà soggetta a specifici accordi notificati all'ENAC, accompagnati da specifiche procedure di analisi e mitigazione dei rischi integrate nei sistemi di gestione della sicurezza dell'operatore dello spaziorporto e del gestore dell'aeroporto presso cui lo spaziorporto è individuato.

3.6 L'operatore dello spaziorporto è responsabile, per quanto di competenza, del coordinamento, in caso di emergenza con i soggetti responsabili e/o coinvolti nell'intervento di soccorso e lotta antincendio, per la protezione civile ed il soccorso in mare, secondo quanto stabilito nel Piano di emergenza (cfr. par. 7.4).

3.7 L'operatore dello spaziorporto, ovvero il richiedente il certificato di spaziorporto, deve consentire in ogni momento al personale ENAC autorizzato l'accesso alle infrastrutture, agli impianti, ai servizi, ai documenti ed al personale della propria organizzazione, per condurre gli accertamenti relativi al rispetto dei requisiti di questo regolamento e di ogni altro requisito applicabile, ai fini del rilascio del certificato nonché della validità nel tempo o in rapporto alla variazione dello stesso.

3.8 L'operatore dello spaziorporto è responsabile dei servizi o prodotti che ricadono nelle sue competenze in conformità alle condizioni del certificato o che vengono da esso appaltati ad altre organizzazioni che svolgono il lavoro sotto la sua sorveglianza. L'operatore dello spaziorporto assicura che l'ENAC abbia accesso all'organizzazione appaltatrice, al fine di determinare la costante conformità ai requisiti applicabili.

3.9 Per quanto non contemplato nel presente capitolo, si applicano per l'operatore dello spaziorporto i requisiti relativi agli obblighi e alle responsabilità contenuti nel regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo C (ADR.OR.C) e nelle corrispondenti AMC e GM della EASA ED Decision 2014/012/R e successive modifiche ed integrazioni, applicati allo spaziorporto.

CAPITOLO 4 - SISTEMA DI GESTIONE DELLO SPAZIOPORTO

4.1 Ai fini del rilascio del certificato di spaziorporto e del relativo mantenimento deve essere definito un sistema di gestione dello spaziorporto, che comprende l'insieme delle persone, dei mezzi, delle procedure, degli strumenti, reciprocamente interconnessi ed interagenti tra loro e con l'ambiente esterno, atti a consentire l'esercizio delle operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita presso lo spaziorporto.

L'operatore dello spaziorporto deve avere un sistema di gestione della sicurezza analogo a quello previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e agli ulteriori requisiti, come richiamati nel presente Regolamento, e deve avere la piena disponibilità, anche mediante accordi con il gestore dell'aeroporto, di una infrastruttura aeroportuale certificata e gestita anche da diverso soggetto certificato ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014, per le parti in uso alle operazioni di spaziorporto ed in comune con l'aeroporto presso il quale è individuato lo spaziorporto, restandone responsabile per quanto riferibile alle attività dello spaziorporto. L'operatore dello spaziorporto deve inoltre dimostrare di avere la disponibilità, il controllo e la gestione in sicurezza, secondo i requisiti del presente Regolamento, delle ulteriori infrastrutture, in particolare quelle di volo, necessarie alle operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita, non ricomprese in quelle rese disponibili dal gestore dell'aeroporto presso il quale lo spaziorporto è individuato.

4.2. La definizione, l'attuazione, il mantenimento ed il monitoraggio dell'efficacia del sistema di gestione sono responsabilità dell'operatore dello spaziorporto.

4.3 All'interno del sistema di gestione è chiaramente identificata la struttura organizzativa dell'operatore dello spaziorporto, nell'ambito della quale sono specificatamente definiti ruoli e responsabilità.

4.4 Il sistema di gestione dello spaziorporto comprende un sistema di gestione della sicurezza (SMS, cfr. par. 4.9), che ne è parte sostanziale.

4.5 Il sistema di gestione dello spaziorporto ed il sistema di gestione della sicurezza, in esso compreso, tengono conto di quelli dell'aeroporto presso il quale opera lo spaziorporto e delle reciproche interrelazioni e/o interferenze in rapporto alle attività svolte, alle operazioni previste e alle procedure seguite e sono oggetto di specifici accordi notificati all'ENAC.

4.6 Il documento di riferimento del sistema di gestione dello spaziorporto è il Manuale dello spaziorporto.

4.7 Per quanto non esplicitato nel presente capitolo, si richiamano gli obblighi ed i requisiti contenuti nel regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo D (ADR.OR.D) e nelle corrispondenti AMC e GM della EASA ED Decision 2014/012/R, appropriatamente applicati allo spaziorporto.

4.8 *Organizzazione dell'operatore dello spaziorporto*

4.8.1 L'operatore dello spaziorporto deve essere dotato di un'organizzazione idonea a garantire la gestione e la sorveglianza delle aree, delle attività e dei processi che si svolgono presso lo spaziorporto sotto il profilo della safety e della security, in rapporto al tipo di operazioni che si intendono effettuare e alla compresenza delle attività relative all'aeroporto.

4.8.2 La struttura organizzativa dell'operatore dello spaziorporto è basata sulla individuazione di un responsabile generale (Accountable Manager) e di figure responsabili di settore (Post Holder, Safety Manager, Compliance Monitoring Manager) deputate alla gestione e/o supervisione di specifiche aree o ambiti di intervento ed individuate ai sensi 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 e successive modifiche ed integrazioni. La struttura organizzativa dell'operatore dello spaziorporto prevede anche una figura responsabile della security dello spaziorporto, il Security Manager.

4.8.3 L'Accountable Manager ed i Post Holders dello spaziorporto devono essere in possesso dei medesimi requisiti previsti per le corrispondenti figure facenti parte del sistema di gestione dell'aeroporto, come definite ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014. Tali figure devono inoltre essere adeguatamente aggiornate e formate dall'operatore dello spaziorporto in merito alle procedure ed operazioni specifiche dello spaziorporto ed alle eventuali interrelazioni tra le attività e le procedure dell'aeroporto e quelle dello spaziorporto, correlandosi con le omologhe figure previste per l'aeroporto, per la gestione degli aspetti concorrenti in termini di reciproca competenza, ai fini della safety e della security. Per la figura del Post Holder area movimento è richiesta una specifica conoscenza delle operazioni, attinenti all'ambito di competenza, relative al veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita che opera presso lo spaziorporto ed alla valutazione dei rischi connessi.

Il coordinamento tra l'organizzazione dell'operatore dello spazioporto e quella del gestore dell'aeroporto presso cui lo spazioporto è individuato, sono oggetto di specifici accordi e procedure notificati all'ENAC.

4.8.4 Previa valutazione dell'ENAC, una stessa persona può ricoprire più ruoli da Post Holder.

4.8.5 Il Safety Manager dello spazioporto ha il ruolo, le responsabilità ed i requisiti previsti per tale figura nel regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo D e nella documentazione EASA di dettaglio AMC-GM, ed opera in conformità a tali disposizioni normative, applicate allo spazioporto, tenendo conto delle interrelazioni e/o interferenze con le attività dell'aeroporto.

In aggiunta ai requisiti richiesti nella AMC1 ADR.OR.D.015 (c), la figura del Safety Manager dello spazioporto deve avere una specifica conoscenza delle procedure e delle operazioni relative al veicolo suborbitale o al veicolo per l'accesso allo spazio o al veicolo in rientro dall'orbita ed adeguata formazione e competenza nella valutazione dei rischi connessi, compresa la valutazione del rischio verso gli operatori che lavorano presso lo spazioporto e presso l'aeroporto in cui lo spazioporto è collocato e la valutazione del rischio contro terzi, legato alla definizione dei corridoi di volo ed alle operazioni.

Il Safety Manager dello spazioporto, in coordinamento con il Safety Manager dell'aeroporto, verifica e valida quanto già stabilito per l'aeroporto, per le parti che interessano lo spazioporto, ai fini della relativa applicabilità e valida, sotto il profilo della safety, tutte le procedure previste per lo spazioporto.

4.8.6 Il Compliance Monitoring Manager, ha il ruolo, le responsabilità ed i requisiti previsti per tale figura nel regolamento (UE) n. 139/2014 e nella documentazione EASA di dettaglio AMC-GM. In aggiunta ai requisiti EASA, il Compliance Monitoring Manager dello spazioporto, per quanto di competenza, deve avere una specifica ed adeguata formazione attinente alle attività, ai processi ed alle operazioni che si svolgono presso lo spazioporto.

4.8.7 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 dello spazioporto o che possono interferire con le operazioni previste.

Il Security Manager ha il ruolo, le responsabilità ed i requisiti previsti per tale figura nel Regolamento (UE) n. 185/2010 e successive modifiche ed integrazioni e nel Programma

Nazionale di Sicurezza ed opera in conformità a tali disposizioni normative, applicate allo spaziorporto, tenendo conto delle interrelazioni e/o interferenze con le attività dell'aeroporto.

In aggiunta ai requisiti, come richiesti per la figura del Security Manager dell'aeroporto, il Security Manager dello spaziorporto deve avere una specifica conoscenza delle operazioni che si effettuano presso lo spaziorporto, in rapporto al possibile ingresso di persone, mezzi, materiali illeciti che possono costituire una minaccia e deve avere adeguata formazione e competenza nella valutazione dei rischi connessi.

Il Security Manager dello spaziorporto, in coordinamento con il Security Manager dell'aeroporto, verifica e valida quanto già stabilito per l'aeroporto, per le parti che interessano lo spaziorporto, ai fini della relativa applicabilità, e valida, sotto il profilo della security, tutte le procedure previste per lo spaziorporto.

4.8.8 Le figure responsabili nell'ambito del sistema di gestione dello spaziorporto devono essere accettate dall'ENAC.

4.8.9 L'organizzazione dell'operatore dello spaziorporto 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. L'operatore dello spaziorporto garantisce che tutto il personale coinvolto nelle operazioni, nella manutenzione e nella gestione dello spaziorporto e delle infrastrutture dell'aeroporto o realizzate nell'aeroporto e funzionali alle operazioni di spaziorporto, sia adeguatamente addestrato in conformità al programma di formazione definito.

4.9 *Sistema di gestione della sicurezza (SMS)*

4.9.1 Il sistema di gestione della sicurezza (SMS - Safety Management System) è parte fondamentale del sistema di gestione dello spaziorporto. Esso è commisurato alle dimensioni dell'organizzazione dell'operatore dello spaziorporto e alle relative attività, tiene conto dei pericoli e dei rischi associati ed è tale da coprire tutte le attività in capo all'operatore dello spaziorporto, comprese quelle per le quali l'operatore dello spaziorporto si avvale del servizio di terzi (cfr. par. 3.8) o comunque svolte presso aree e infrastrutture fornite da terzi in virtù di accordi.

4.9.2 Il sistema di gestione della sicurezza descrive la struttura dell'organizzazione, compiti, poteri e responsabilità del personale ed assicura che le attività siano condotte in un modo documentato e controllato. Il Safety Management System include:

- a) la determinazione delle politiche di sicurezza dell'operatore dello spaziorporto;
- b) l'assegnazione delle responsabilità e dei compiti e l'emissione di direttive per il personale, sufficienti per l'implementazione delle politiche aziendali e degli standard di sicurezza;
- c) l'analisi dei rischi correlati alle attività, anche con riferimento a quelle relative all'aeroporto;
- d) il monitoraggio continuo degli standard di sicurezza;
- e) la registrazione e analisi delle deviazioni dagli standard applicabili;
- f) la definizione ed applicazione delle misure correttive;
- g) la valutazione della adeguatezza e della efficacia delle procedure applicate dalla organizzazione.

4.9.3 Il Safety Management System dello spaziorporto comprende anche la definizione di specifiche procedure di coordinamento tra le attività dell'aeroporto e quelle dello spaziorporto, assicurando, con particolare riferimento ai requisiti di cui al punto precedente, il coordinamento tra le figure responsabili dell'operatore dello spaziorporto e quelle del gestore dell'aeroporto per l'analisi dei rischi derivanti dall'uso dell'infrastruttura come spaziorporto e come aeroporto, per l'individuazione delle relative misure di mitigazione, per la definizione di compiti e responsabilità su aspetti di concorrente competenza.

4.9.4 Per la definizione di dettaglio, l'attuazione, il mantenimento ed il monitoraggio dell'efficacia del sistema di gestione dello spaziorporto e del relativo SMS, l'operatore dello spaziorporto fa riferimento ai contenuti del regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo D ed alle specifiche di dettaglio contenute nelle corrispondenti *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)* della ED Decision 2014/012/R EASA e successive modifiche ed integrazioni, applicati allo spaziorporto.

4.9.5 È responsabilità dell'operatore dello spaziorporto attuare programmi di addestramento e di controllo delle professionalità, che devono essere specificamente formate in rapporto alle specificità dello spaziorporto.

4.9.6 È responsabilità dell'operatore dello spaziorporto notificare a chiunque entri nello spaziorporto le regole di safety e le procedure di emergenza ed evacuazione prima del suo ingresso, in accordo alle procedure approvate per lo spaziorporto.

4.9.7 L'operatore dello spaziorporto deve sviluppare e implementare procedure atte a pianificare le operazioni in modo tale da garantire che ogni operazione svolta all'interno dello spaziorporto da un operatore di un veicolo suborbitale o di un veicolo per l'accesso allo spazio o di un veicolo in rientro dall'orbita o da un suo contractor o sub-contractor non determini eventi che possano causare danni a persone a causa della vicinanza delle operazioni, nel tempo o luogo, alle operazioni di qualsiasi altro soggetto che opera presso lo spaziorporto e presso l'aeroporto.

4.9.8 L'operatore dello spaziorporto deve sviluppare e implementare un piano di gestione delle occorrenze nell'ambito dello spaziorporto che contenga le procedure per il reporting, per la gestione delle azioni correttive e per l'investigazione degli eventi che avvengono nell'ambito del sito dello spaziorporto nonché per la cooperazione con le Autorità preposte in caso di avvenuto incidente. Il piano di gestione delle occorrenze deve essere approvato dall'ENAC.

4.9.9 L'operatore dello spaziorporto deve conservare, per un periodo di almeno tre anni, tutti i registri, i dati e altro materiale necessario per verificare che le sue operazioni siano condotte in conformità con le dichiarazioni contenute nella domanda di certificazione.

Su richiesta e in caso di incidente l'operatore dello spaziorporto deve preservare e rendere disponibili alle Autorità competenti tutte le informazioni e i dati relativi all'evento occorso quantomeno fino al completamento delle indagini da parte delle stesse Autorità e alla notifica da parte dell'ENAC che tali informazioni e dati non necessitano più di essere conservati da parte dell'operatore dello spaziorporto.

4.9.10 Nell'ambito del sistema di gestione, l'operatore dello spaziorporto deve definire e mantenere un Manuale dello spaziorporto.

4.10 *Manuale dello spaziorporto*

4.10.1 Il Manuale dello spaziorporto è il documento di riferimento del sistema di gestione dello spaziorporto ai fini dell'ottenimento e del mantenimento del certificato, ovvero ai fini del mantenimento delle condizioni per l'esercizio di uno spaziorporto.

4.10.2 Il Manuale contiene tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, il funzionamento e la manutenzione dello spaziorporto, dei suoi equipaggiamenti, nonché delle superfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree connesse con lo spaziorporto.

4.10.3 Il Manuale contiene tutte le informazioni pertinenti per descrivere la struttura organizzativa dell'operatore dello spaziorporto, in rapporto ai relativi ruoli e responsabilità ed è lo strumento attraverso il quale tutto il personale operativo dello spaziorporto viene debitamente informato su mansioni e responsabilità. Esso descrive inoltre i servizi e le strutture dello spaziorporto e contiene tutte le procedure operative necessarie alla gestione dello spaziorporto o ne fa riferimento.

4.10.4 Il Manuale deve essere 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 spaziorporto e deve, pertanto, fornire un'idea chiara e priva di ambiguità, di come si sviluppi, sia mantenuta e sia gestita la sicurezza all'interno dello spaziorporto, in riferimento alle operazioni previste. Il Manuale dello spaziorporto chiarisce come il Safety Management System si integra con il più generale sistema di gestione dello spaziorporto.

4.10.5 La definizione, il mantenimento e l'aggiornamento del Manuale dello spaziorporto sono responsabilità dell'operatore dello spaziorporto.

4.10.6 Il Manuale dello spaziorporto tiene conto ed acquisisce i pertinenti contenuti del Manuale dell'aeroporto presso il quale opera lo spaziorporto per gli aspetti interferenti e/o correlati alle attività dello spaziorporto e definisce gli aspetti specifici legati alle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita e le parti che non risultano in conflitto con il Manuale dell'aeroporto. Nella definizione del Manuale dello spaziorporto l'operatore dello spaziorporto deve valutare i contenuti del Manuale dell'aeroporto per verificarne la congruenza, coerenza ed efficacia in rapporto alle operazioni previste per lo spaziorporto, sotto il profilo della safety e della security, risolvendo, in coordinamento con le figure responsabili del gestore dell'aeroporto, eventuali interferenze e conflitti mediante l'individuazione di apposite procedure da riportare nel Manuale dello spaziorporto e, se applicabili, nel Manuale dell'aeroporto.

4.10.6.a Il Manuale dello spaziorporto include tutte le procedure di coordinamento e di interfaccia con il gestore dell'aeroporto e con gli altri operatori presenti o comunque operanti presso il sito.

4.10.6.b. Il Manuale dello spaziorporto disciplina tutti gli aspetti di cui al precedente capitolo 3, che l'operatore dello spaziorporto esercita tramite accordi, pur mantenendone le connesse responsabilità.

4.10.7 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 dello spaziorporto, l'operatore dello spaziorporto fa riferimento ai contenuti del regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato III, Capo E ed alle specifiche di dettaglio contenute nelle corrispondenti *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)* della ED Decision 2014/012/R EASA e successive modifiche ed integrazioni, appropriatamente applicati allo spaziorporto.

4.10.8 L'operatore dello spaziorporto assicura che tutto il personale dello spaziorporto e il personale di ogni altra organizzazione interessata o che debba operare nel contesto delle operazioni di spaziorporto, compreso quello del gestore dell'aeroporto, possano accedere facilmente alle parti del manuale dello spaziorporto che sono pertinenti ai loro compiti e responsabilità.

CAPITOLO 5 – OPERAZIONI**5.1 Requisiti operativi**

5.1.1 Possono essere effettuate operazioni di volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita solo da parte di veicoli suborbitali o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita riferibili ai corrispondenti veicoli di riferimento e che siano in possesso delle necessarie autorizzazioni.

5.1.2 In occasione del lancio/decollo e rientro/atterraggio del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio e in occasione del rientro/atterraggio del veicolo in rientro dall'orbita, sono sospese tutte le operazioni di volo previste per l'aeroporto per un tempo adeguato, condiviso con l'operatore del veicolo, che include un margine temporale prima del lancio/decollo e dopo il rientro/atterraggio.

5.1.3. Le operazioni di volo di cui al par. 5.1.1 possono essere effettuate nelle seguenti condizioni:

- a) condizioni di cui al punto 1.3
- c) in condizioni metereologiche in cui non è rilevato o previsto il rischio di fulmini.

5.1.4 Al fine di ridurre il rischio di "runway incursion", nelle fasi di decollo/lancio e rientro/atterraggio del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o nelle fasi di rientro/atterraggio del veicolo di rientro non può essere autorizzato il movimento di veicoli di servizio nell'area di manovra.

5.1.5 Per le fasi operative pre-volo, volo e post-volo sul o del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio e per le fasi operative di volo e post-volo sul o del veicolo in rientro dall'orbita deve essere elaborata una valutazione del rischio che tenga conto degli hazard connessi a ciascuna operazione/attività, al fine di individuare misure di mitigazione, come necessarie.

5.1.6. Per eventuali operazioni da effettuarsi sul veicolo suborbitale o sul veicolo per l'accesso allo spazio o sul veicolo in rientro dall'orbita, anche nelle ore notturne, l'operatore dello

spazioporto assicura che vengano stabiliti ed attuati mezzi e procedure adeguati per garantire la sicurezza delle operazioni dello spazioporto e dell'aeroporto.

5.1.7 L'operatore dello spazioporto è tenuto al rispetto degli ulteriori applicabili requisiti riportati nell'Allegato IV del regolamento (UE) n. 139/2014 e delle relative indicazioni riportate nei corrispondenti Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC e GM), pubblicati dall'EASA.

5.1.8 L'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita, nel caso in cui si verificano anomalie, inconvenienti o incidenti durante lo svolgimento delle operazioni a terra di sua competenza, deve ottemperare ai seguenti obblighi:

- a) deve adottare misure adeguate alla gestione delle emergenze, come allertare i servizi di emergenza e ripristinare la sicurezza degli impianti;
- b) deve avvisare immediatamente l'operatore dello spazioporto di tali anomalie, inconvenienti o incidenti;
- c) deve individuare una specifica procedura tecnica che consenta di individuare le cause dell'evento e di definire le necessarie misure correttive.

5.1.9 L'operatore dello spazioporto richiede all'ENAC l'istituzione di uno spazio aereo temporaneamente segregato o riservato, idoneo ad effettuare l'operazione, secondo le modalità definite nell'Appendice "A" del presente Regolamento.

5.2. *Rifornimento del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio*

5.2.1 Le operazioni di rifornimento di uno o più tipologie di carburanti/combustibili/propellenti e sostanze necessarie all'attivazione del motore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio, singolo o multistadio, seguono le prescrizioni tecniche ed operative emanate dal Ministero dell'Interno – Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Per il rifornimento di carburante avio valgono le procedure, regole, obblighi e responsabilità dei diversi soggetti come già previste per gli aeroporti.

5.2.2 Sotto il profilo operativo, in considerazione della qualità, quantità, caratteristiche chimico-fisiche dei materiali e delle sostanze impiegate come propellenti, carburanti e comburenti del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio, nonché delle relative procedure di rifornimento,

in rapporto al grado di complessità delle operazioni, deve essere costituita una rete di sicurezza dedicata che individui ruoli, responsabilità, mezzi e procedure, finalizzata a mantenere un adeguato livello di sicurezza delle operazioni, in particolare in relazione ai rischi di incendio, di esplosione e di contaminazione chimica ed inquinamento ambientale, come già previsto per gli aeroporti.

5.2.3 Il personale dedicato al rifornimento di carburanti/combustibili diversi dal carburante avio e al rifornimento dei propellenti deve essere in possesso delle qualificazioni rilasciate dal competente Dipartimento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

5.2.4 L'operatore dello spaziorporto individua le aree dedicate al/ai rifornimenti del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio sulla base di un apposito risk assessment che prende in considerazione i rischi connessi alle operazioni e le relative misure e procedure di mitigazione, tenendo conto di fattori quali la distanza dalle stazioni antincendio, la presenza nelle immediate vicinanze di dotazioni di estinguente pronte all'uso per il primo intervento, la posizione reciproca del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio in fase di rifornimento con infrastrutture, strutture e mezzi dello spaziorporto o dell'aeroporto, in accordo con quanto previsto al successivo cap. 7.

L'operatore dello spaziorporto individua le aree di stoccaggio dei propellenti, carburanti e comburenti preservando le distanze minime di sicurezza da garantire con altre aree, strutture ed infrastrutture dello spaziorporto e dell'aeroporto, in accordo alle indicazioni riportate al paragrafo 7.3.

5.2.5 L'operatore dello spaziorporto si assicura che nell'area dove si svolge il rifornimento, o nelle immediate vicinanze, siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza ed aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ai fini della prevenzione incendi e del primo intervento in caso di incendio del propellente, carburante e comburente, in accordo con quanto previsto al successivo cap. 7.

5.2.6 Per ogni operazione di rifornimento, i prestatori di servizi di assistenza/erogazione per il rifornimento di propellenti, carburanti e comburenti (di seguito definiti Handler rifornitori) devono assicurare la presenza di almeno una persona addestrata per l'effettuazione delle operazioni previste; l'adeguatezza dell'addestramento è attestata dal Responsabile

dell'handler mediante specifica dichiarazione che deve essere disponibile durante le operazioni di rifornimento.

5.2.7 L'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio ha la responsabilità delle operazioni di rifornimento eseguite dagli Handler e deve, pertanto, dotarsi di procedure specifiche elaborate secondo le previsioni dei Regolamenti di certificazione ad esso applicabili.

L'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio individua un suo Responsabile del rifornimento per la supervisione delle relative operazioni. Il Responsabile del rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento e mantenere il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio, assumendo gli obblighi come già previsti per la figura del Responsabile del rifornimento di carburante avio per gli aeroporti.

5.2.8 L'effettuazione del rifornimento può avvenire in presenza del Responsabile del rifornimento solo dopo la conferma dell'operatore dello spaziorporto e l'assenso del comandante del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o suo delegato.

5.2.9 Non sono possibili operazioni di rifornimento del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio durante l'imbarco o lo sbarco degli occupanti o con occupanti a bordo.

5.2.10 In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime dello spaziorporto, le operazioni di rifornimento non possono iniziare.

5.2.11 Sulle operazioni di rifornimento di carburante/comburente/propellente, l'ENAC esercita attività di vigilanza, finalizzata alla verifica del rispetto delle norme e delle procedure approvate, secondo programmi ispettivi, su base ordinaria o straordinaria.

CAPITOLO 6 - SERVIZI DI INFORMAZIONE E NAVIGAZIONE

6.1 L'attività di volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita richiede l'attivazione di specifici servizi di informazione e di navigazione, rivolti all'operatore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita (nelle fasi di pre-volo, di volo e di post-volo), agli operatori aerei che operano nello stesso spazio aereo, agli operatori che operano nel corridoio di volo, alle Autorità coinvolte nel soccorso e nella protezione civile.

6.2 Informazioni aeronautiche

6.2.1 ENAV, attraverso le pubblicazioni aeronautiche, fornisce il servizio di informazioni aeronautiche (AIS) in accordo ai requisiti per la certificazione contenuti nel Regolamento UE 2017/373 e ss.mm.ii.

Le informazioni aeronautiche e i dati aeronautici, riguardanti le finalità del presente Regolamento, sono contestualmente rese dall'ENAV con il paritetico servizio di informazioni aeronautiche dell'Aeronautica Militare (Mil-AIP e Notam), allo scopo di diffondere le informazioni pertinenti anche agli equipaggi militari.

In AIP ENR 5 (PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE) sono pubblicati dati, informazioni e la rappresentazione cartografica del corridoio di volo relativo al veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita che opera presso lo spaziorporto.

6.2.2 L'Ente ATS, in qualità di responsabile della fornitura dei servizi di traffico aereo, tramite l'ARO - *Air traffic services Reporting Office*, rende disponibili agli utilizzatori dell'aeroporto e dello spaziorporto le informazioni significative per la condotta delle operazioni di volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita. A tale scopo l'operatore dello spaziorporto deve rendere disponibili locali adeguati per l'effettuazione dell'attività pre-volo da parte di piloti ed operatori.

6.2.2.a L'Ente ATS concorda con l'operatore dello spaziorporto ed il Mission Control Center una Lettera di Operazioni, per la definizione di procedure relative ad esigenze particolari o emergenze che potrebbero verificarsi durante il volo, come la trasmissione di informazioni di volo riferite ad avarie, malfunzionamento o altro, quando il volo è fuori/non in contatto con l'Ente ATS.

6.2.3 In aggiunta alle suddette informazioni aeronautiche, ai piloti dell'operatore del volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita, coerentemente con quanto previsto dalla normativa internazionale in materia di informazioni pre-volo per gli aeromobili, per quanto applicabili, devono essere fornite informazioni relative a:

- a) variazioni significative riguardanti le operazioni dello spaziorporto o dell'aeroporto, con particolare riferimento alle piste di volo, che possano avere impatto sulle operazioni suborbitali o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita;
- b) variazioni significative delle procedure relative al servizio di navigazione aerea;
- c) lavori di costruzione o di manutenzione nell'area di manovra o nelle immediate vicinanze;
- d) porzioni non utilizzabili di qualunque parte dell'area di manovra;
- e) descrizione delle condizioni della superficie della pista in presenza di precipitazione piovosa, mediante uso della terminologia standard prevista dalla normativa in vigore per la diffusione delle informazioni aeronautiche; ivi incluso il caso di pista "*slippery*";
- f) presenza, sulla pista, di contaminanti quali, ad esempio, neve, ghiaccio, neve mista ad acqua (*slush*), con indicazione del tipo, della diffusione e dello spessore del contaminante e delle condizioni di aderenza (*estimated surface friction*) nonché cambiamenti significativi di tali condizioni;
- g) presenza di cumuli di neve su piste o raccordi o nelle immediate adiacenze, con indicazione dell'altezza dei depositi e della larghezza di pista disponibile;
- h) limitazioni alla fruibilità degli aiuti visivi ad uso dello spaziorporto, a causa della contaminazione delle superfici;
- i) aeromobili parcheggiati o presenza di altri oggetti sulle taxiway o nelle immediate vicinanze;
- j) presenza di altri fattori di rischio temporanei o ostacoli, inclusi quelli creati dalla presenza di volatili;
- k) inefficienza o operatività irregolare di qualunque sezione degli impianti AVL ad uso dello spaziorporto o dei sistemi di illuminazione ad uso dello spaziorporto, inclusa l'indisponibilità delle luci dell'area di manovra e dell'alimentazione elettrica dello spaziorporto;
- l) inefficienza, operatività irregolare e modifiche nelle condizioni operative di qualunque aiuto per l'avvicinamento, la navigazione e le comunicazioni aeronautiche e del sistema di alimentazione secondaria, ad uso dello spaziorporto;
- m) inefficienza, operatività irregolare e/o variazioni nel sistema di osservazione dell'RVR;

- n) variazioni e limitazioni sulla disponibilità di carburante/comburente/propellente, olio ed ossigeno;
- o) ogni altra informazione significativa per la condotta delle operazioni.

6.2.4 Le informazioni citate sono rese disponibili dall'operatore dello spazioporto all' Ente ATS per la successiva diffusione ai piloti; sono rese direttamente dall'Ente ATS per gli impianti e per i servizi di relativa competenza, con contestuale comunicazione all'operatore dello spazioporto e al gestore dell'aeroporto per la valutazione dell'eventuale impatto operativo sulla gestione dello spazioporto e dell'aeroporto. Le relative modalità sono definite in specifico Accordo tra l'operatore dello spazioporto e l'Ente ATS.

6.2.4.a Le informazioni citate, con riferimento a quanto di competenza e di reciproco interesse, sono rese dal gestore dell'aeroporto all'operatore dello spazioporto e viceversa.

6.2.5 Nell'ambito dello specifico Accordo, l'operatore dello spazioporto stabilisce con l'Ente ATS, con il coinvolgimento dell'Aeronautica Militare, procedure per l'emissione di un avviso ai piloti prima di un lancio/decollo o rientro dall'orbita/atterraggio e per la chiusura di rotte aeree durante la finestra di lancio o di rientro nonché altre misure che l'ENAC ritiene necessarie per proteggere la salute e la sicurezza pubblica.

6.3 Azioni in caso di eventi significativi

6.3.1 Ogni volta che, con breve preavviso, si verifica o si prevede possa verificarsi una delle seguenti condizioni, l'operatore dello spazioporto, a seguito di informativa da parte del gestore dell'aeroporto ed in coordinamento con quest'ultimo, deve immediatamente informare l'Ente ATS, perché ne possa tener conto nell'erogazione dei servizi di propria competenza:

- a) implementazione, chiusura o mutamenti significativi nelle operazioni di aeroporto e piste, incluse variazioni nella disponibilità dell'area di manovra e variazioni delle distanze dichiarate di pista;
- b) implementazione, cancellazione o avarie delle luci di aeroporto e degli altri AVL di competenza, ad uso dello spazioporto;
- c) presenza o rimozione di ostruzioni temporanee alle operazioni del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita nell'area di manovra;

- d) presenza o rimozione di fattori di rischio a causa di neve, ghiaccio, acqua o "slush" sull'area di movimento;
- e) presenza di animali che costituiscono rischio per le operazioni del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita;
- f) interruzione, ripristino in servizio o variazioni al livello di protezione normalmente disponibile sullo spaziorporto per il servizio antincendio e soccorso;
- g) erezione o rimozione di ostacoli alla navigazione aerea nelle aree di decollo, salita o avvicinamento;
- h) interruzione o ripristino delle operazioni di componenti importanti dei sistemi di illuminazione dello spaziorporto;
- i) variazioni e limitazioni alla disponibilità di comburente/carburante/propellente, olio ed ossigeno;
- j) ogni altra variazione dello stato di normale utilizzo delle strutture, infrastrutture di volo ed impianti che possono avere effetto sulle operazioni di volo del veicolo suborbitale del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita.

6.3.2 L'operatore dello spaziorporto, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, provvede alla predisposizione del NOTAM/SNOWTAM e all'inoltro della relativa richiesta di emissione alle strutture AIS competenti, informa inoltre l'ENAC circa le comunicazioni inviate all'Ente ATS in merito alle situazioni sopra elencate.

Quando le variazioni interessano i servizi antincendio e soccorso resi dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, le informazioni sono da essi trasmesse all'Ente ATS e contestualmente all'ENAC all'operatore dello spaziorporto e al gestore dell'aeroporto.

6.4 *Space Weather Information*

Per le attività di volo suborbitale di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita è necessaria l'attivazione del servizio di "Space Weather Information" finalizzato a fornire le informazioni meteorologiche afferenti all'intero sviluppo del volo suborbitale o di accesso allo spazio o di rientro dall'orbita, dalle attività ground fino a quelle della fascia suborbitale o ad alta quota. Le informazioni sullo "Space Weather" devono essere fornite da un fornitore di servizi specializzato, in conformità con disposizioni applicabili ENAC e ICAO. L'Ufficio di Veglia Meteorologica dell'Aeronautica Militare (MWO), competente per tutto lo spazio aereo italiano, può fornire e rendere disponibile queste informazioni all'ufficio meteorologico associato allo spaziorporto, in base ad accordi specifici.



Regolamento

REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE
E L'ESERCIZIO DEGLI SPAZIOPORTI

Ed. 3

pag. 44 di 71

Per gli aspetti legati allo Space Weather Information si rimanda al Regolamento SASO.

È responsabilità dell'operatore dello spaziorporto stipulare Accordi con il fornitore del servizio di "Space Weather Information", fornendo i dati necessari.

6.5 *Informazioni al territorio*

L'operatore dello spaziorporto, mediante appositi Accordi con le Autorità locali e con la Guardia Costiera, ove necessario, definisce le procedure e le informazioni utili agli stessi per la tutela della salute pubblica durante le operazioni.

CAPITOLO 7 - PREVENZIONE E GESTIONE DEI RISCHI

7.1. Le molteplici attività connesse all'esercizio dello spaziorporto possono dare luogo ad eventi critici e a conseguenti circostanze di tipo emergenziale, che devono essere gestite con modalità e tempi adeguati a mitigarne e, ove possibile, annullarne gli effetti in termini di danni a persone, beni ed ambiente. Possibili eventi critici sono quelli legati alle operazioni del/sul veicolo suborbitale o del/sul veicolo per l'accesso allo spazio o del/sul veicolo in rientro dall'orbita, sabotaggi e, in generale, atti illeciti, incendi, esplosioni o altro.

È obbligo dell'operatore dello spaziorporto notificare con immediatezza all'ENAC eventi legati alle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita che possano mettere in pericolo o rischino di mettere in pericolo persone, beni o l'ambiente relativi allo spaziorporto, all'aeroporto o alle aree limitrofe. Ad evento avvenuto è responsabilità dell'operatore dello spaziorporto prendere i provvedimenti necessari per garantire che le parti dello spaziorporto (o dell'aeroporto, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto) e dei corridoi di volo che risultano compromesse ai fini della sicurezza non vengano utilizzate dagli aeromobili e dai veicoli di cui sopra.

7.2 La salvaguardia di vite umane, beni e ambiente all'interno, nelle zone circostanti lo spaziorporto e nei corridoi di volo ad esso associati, nonché la necessità di garantire la continuità dell'esercizio dello spaziorporto e dell'aeroporto, richiedono una analisi dei rischi associati a tutte le operazioni che si svolgono presso lo spaziorporto, in relazione alla loro tipologia e complessità ed in relazione a quelle previste per l'aeroporto.

L'analisi dei rischi è elaborata dall'operatore dello spaziorporto, in collaborazione con il gestore dell'aeroporto e con tutti i soggetti pubblici e gli operatori interessati e/o direttamente coinvolti nelle attività di pre-volo, volo e post volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o di rientro dall'orbita ed è soggetta ad un procedimento iterativo di continua revisione delle analisi effettuate, con lo scopo di controllare i pericoli generati durante lo svolgimento delle attività presso lo spaziorporto.

Tale analisi dei rischi è alla base dell'ottenimento del certificato di spaziorporto e della pianificazione della gestione delle emergenze e trova attuazione nel Piano di emergenza.

7.3. *Prevenzione rischio incendi ed esplosioni*

7.3.1 Ai fini della salvaguardia delle persone e della tutela dei beni contro i rischi di incendio ed esplosione, lo spazioporto deve essere progettato, realizzato e gestito in modo da:

- a) minimizzare le cause di incendio e di esplosione;
- b) limitare la propagazione di un incendio e gli effetti di una esplosione;
- c) assicurare la possibilità che le persone presenti lascino indenni la zona pericolosa o interessata dall'evento o che siano soccorse in altro modo;
- d) garantire la possibilità per le squadre di soccorso di operare in condizioni di sicurezza.

7.3.2 Qualora all'interno dello spazioporto siano previste attività soggette alle visite e ai controlli di prevenzione incendi di cui all'allegato I del Decreto del Presidente della Repubblica 1 agosto 2011, n. 151, oltre al rispetto di tutti gli obblighi derivanti dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, l'operatore dello spazioporto deve attivare i relativi procedimenti con la predisposizione della documentazione prevista dai regolamenti del Ministero dell'Interno – Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

7.3.3 In caso di presenza, all'interno dello spazioporto, di quantitativi di sostanze pericolose tali da far rientrare l'attività nel campo di applicazione del D.Lgs. 26 giugno 2015 n. 105 "*Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose*", l'operatore dello spazioporto deve avviare le relative procedure per l'autorizzazione all'esercizio.

7.3.4 In caso di detenzione e uso di sostanze esplosive presso lo spazioporto, in base ai quantitativi e alla loro classificazione, l'operatore dello spazioporto ha l'obbligo di verificare il rispetto degli adempimenti previsti dal Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773 "*Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza*" e dal relativo regolamento di cui al Regio Decreto 6 maggio 1940, n. 635 "*Regolamento per l'esecuzione del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza*".

7.3.5 In tutti i casi l'operatore dello spazioporto predispone la documentazione tecnica (relazioni ed elaborati grafici), attinente le caratteristiche di sicurezza, che consenta di accertare la rispondenza dello spazioporto alle vigenti norme tecniche di prevenzione incendi o, in mancanza, ai criteri tecnici che si desumono dalle finalità e dai principi base della prevenzione incendi. La documentazione tecnica deve contenere l'individuazione dei pericoli di incendio e di esplosioni, la valutazione dei rischi connessi, la descrizione della strategia

antincendio con le singole misure preventive e protettive previste, sia tecniche che gestionali, e la metodologia di progettazione della sicurezza antincendio adottata.

7.3.5.a Per gli aspetti applicabili, si potrà fare riferimento all'allegato I del decreto del Ministro dell'interno 7 agosto 2012 "*Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151.*"

7.3.5.b Per la progettazione della sicurezza antincendio possono essere utilmente applicati i metodi dell'ingegneria della sicurezza antincendio e il relativo approccio prestazionale, impiegando ipotesi e limiti previsti dalle regole dell'arte nazionali e internazionali, appropriati alla compensazione del rischio e conseguentemente idonei al raggiungimento dei primari obiettivi di sicurezza. A tal fine, per gli aspetti applicabili, si può fare riferimento a quanto previsto dal decreto 3 agosto 2015 "*Approvazione di norme tecniche di prevenzione incendi, ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139*" e dal decreto del Ministro dell'interno 9 maggio 2007 "*Direttive per l'attuazione dell'approccio ingegneristico alla sicurezza antincendio*".

7.3.6 In relazione al veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita di riferimento e alle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita di riferimento, tra le misure di protezione volte a limitare le conseguenze relative a ciascuno scenario incidentale, l'operatore dello spazioporto deve valutare le distanze di sicurezza interne, esterne e di protezione dal confine nonché le modalità di separazione delle varie sostanze pericolose presenti (combustibili, infiammabili, comburenti ed esplosive, tossiche e/o nocive) in ragione anche della loro possibile reciproca interazione.

7.3.6.a Ai fini della valutazione delle distanze di sicurezza è necessario considerare per ciascuna attività effettuata all'interno dello spazioporto i diversi potenziali scenari incidentali (inclusi incendi, pool fire/jet fire, BLEVE/Fireball, Flash-Fire, esplosioni, onde di pressione, proiezione di frammenti, rilasci tossici e/o nocivi). Per ciascuno scenario devono essere individuate le dimensioni delle aree di danno associate, sia nel caso di incendio che di esplosione o di rilascio di sostanze.

7.3.6.b Per la valutazione delle distanze sono prese a riferimento le indicazioni riportate nel Code of Federal Regulations – Title 14 Aeronautics and Space – Part 420 “License to operate a launch site”, nell’emendamento accettabile per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. L’adozione di distanze inferiori deve essere attentamente valutata con adeguate tecniche di analisi e chiaramente giustificata, applicando regole e giudizi esperti basati su valutazioni e sperimentazioni scientifiche dei fenomeni incidentali e dei relativi effetti.

7.3.7 La documentazione tecnica deve includere l’elenco dettagliato di tutte le sostanze pericolose presenti (comburenti, combustibili, infiammabili, esplosive, tossiche e/o nocive), la loro descrizione, le quantità massime effettivamente presenti o possibili e relative modalità di stoccaggio, la localizzazione e i relativi rischi associati, sia immediati che differiti, le modalità di movimentazione, di utilizzo e gli eventuali processi associati con la descrizione delle modalità operative tenendo conto, se del caso, delle informazioni disponibili sulle migliori pratiche.

7.3.7.a Gli elaborati grafici, in scala opportuna, dovranno descrivere la collocazione territoriale dello spaziorporto e rappresentare il lay-out del sito con l’indicazione di tutte le installazioni previste, delle condizioni di accessibilità all’area e di viabilità al contorno, degli accessi e percorsi pedonali e carrabili, delle distanze di sicurezza interne, esterne e di protezione e di quanto altro ritenuto utile per una descrizione complessiva dell’attività ai fini della sicurezza antincendio.

7.3.8 L’operatore dello spaziorporto dovrà assumere ogni opportuno provvedimento affinché le distanze di sicurezza interne, esterne e di protezione dal confine, la separazione delle varie sostanze pericolose presenti in ragione anche della loro possibile reciproca interazione, nonché tutti i parametri e le assunzioni posti alla base della valutazione degli scenari incidentali siano mantenuti nel tempo e in tutte le fasi di preparazione del veicolo, di lancio/decollo, di rientro/atterraggio e di riconfigurazione. A tal proposito nell’ambito del sistema di gestione della sicurezza dello spaziorporto, l’operatore dello spaziorporto, in accordo con il competente Dipartimento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco del Ministero dell’Interno, deve predisporre ed attuare un sistema di gestione della sicurezza antincendio che, tenuto conto delle scelte e delle ipotesi progettuali, fissi i vincoli e le limitazioni imprescindibili per l’esercizio dello spaziorporto.

7.4 Piano di emergenza e gestione dell'emergenza

7.4.1 Ai fini della gestione dell'emergenza, sono identificate tre fasi: conoscenza e comunicazione, soccorso e post soccorso. Nella prima fase è assegnato un ruolo preponderante all'Air Traffic Services - ATS, chiamato ad informare con immediatezza gli operatori preposti al soccorso circa l'evento occorso. La fase di "soccorso", in particolare nei primissimi momenti, prevede principalmente l'intervento dei Vigili del Fuoco e del Nucleo sanitario. La fase del "post soccorso" comprende l'assistenza alle persone coinvolte nell'evento, rimaste incolumi, ed ai familiari eventualmente presenti, nonché l'adozione dei necessari provvedimenti, anche di carattere aeronautico.

Ai fini della fase di "conoscenza" l'operatore dello spaziorporto deve utilizzare segnali di allarme atti a notificare a qualsiasi persona presente nello spaziorporto qualsiasi emergenza.

7.4.2 Ai fini della gestione dell'emergenza l'operatore dello spaziorporto predispone ed attua un Piano di emergenza dello spaziorporto, in quanto titolare del certificato di spaziorporto 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 nello spaziorporto e delle relative possibili condizioni di rischio.

7.4.3 Il Piano è commisurato alla tipologia di operazioni e di veicolo suborbitale o di veicolo per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita che opera presso lo spaziorporto (in conformità al veicolo di riferimento e all'operazione di riferimento associati allo spaziorporto) ed alla tipologia delle altre attività che si svolgono presso lo spaziorporto, presso l'aeroporto su cui opera lo spaziorporto o nelle loro vicinanze. Esso tiene conto delle caratteristiche del territorio e delle risorse disponibili all'interno e all'esterno dello spaziorporto, sulla base della valutazione del rischio associato alle attività svolte, nonché del fattore umano.

7.4.4 Il Piano prevede il coordinamento da parte dell'operatore dello spaziorporto con il gestore dell'aeroporto e 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.

Il Piano contiene specifiche procedure per la verifica periodica dell'adeguatezza dei contenuti del Piano stesso e per il riesame dei risultati, al fine di migliorarne l'efficacia.

7.4.5 L'operatore dello spaziorporto individua nel piano, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, aree, locali, mezzi, attrezzature, personale qualificato ed il soggetto responsabile del coordinamento, che devono risultare immediatamente a disposizione in caso di emergenza. Le strutture organizzative dell'operatore dello spaziorporto responsabili per le attività derivanti dall'attuazione del piano di emergenza sono individuate nel Manuale dello spaziorporto.

7.4.6 L'area di applicazione del piano di emergenza tiene conto del corridoio di volo associato alle operazioni del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita che opera presso lo spaziorporto ed è determinata dall'ENAC in coordinamento con le altre organizzazioni, autorità o amministrazioni interessate e con il gestore dell'aeroporto.

7.4.7 Il Piano di emergenza dello spaziorporto tiene conto ed acquisisce i contenuti del Piano di emergenza dell'aeroporto presso il quale opera lo spaziorporto, ne acquisisce gli aspetti ad esso funzionali e lo integra per gli aspetti specifici legati alle operazioni suborbitali o alle operazioni per l'accesso allo spazio o alle operazioni per il rientro dall'orbita e per le parti che non risultano in conflitto con esso. Nella definizione del Piano di emergenza dello spaziorporto l'operatore dello spaziorporto deve valutarne i contenuti per verificarne la congruenza, coerenza ed efficacia in rapporto alle operazioni previste, risolvendo eventuali interferenze e conflitti con il Piano di emergenza dell'aeroporto mediante apposite procedure da riportare nel Piano stesso ed in coordinamento con il gestore dell'aeroporto. Il piano di emergenza dell'aeroporto deve tenere in conto le attività di spaziorporto e deve essere approvato dall'ENAC.

7.4.8 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 Piano di emergenza dello spaziorporto si applicano i contenuti del regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato IV, Capo B (con particolare riferimento alla disposizione ADR.OPS.B.005) e le specifiche di dettaglio contenute nelle corrispondenti *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)* della ED Decision 2014/012/R EASA e successive modifiche ed integrazioni, appropriatamente applicati allo spaziorporto.

7.4.9 Il piano di emergenza dello spaziorporto segue le procedure di adozione previste per il Piano di emergenza dell'aeroporto ed è acquisito all'interno del Manuale dello spaziorporto.

7.5 Soccorso e lotta antincendio

7.5.1 Nell'ambito delle misure previste nel Piano di emergenza dello spaziorporto ed in riferimento agli esiti dell'analisi dei rischi delle attività previste presso lo spaziorporto, è attivato un servizio di soccorso e lotta antincendio.

7.5.2 Al servizio di soccorso e lotta antincendio, alla predisposizione delle necessarie risorse e delle relative procedure provvede il Comando del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, territorialmente competente, che agisce in conformità alla regolamentazione tecnica utile da esso emanata ed ai requisiti generali stabiliti nel presente Regolamento.

7.5.3 L'operatore dello spaziorporto, se necessario a seguito di opportuna valutazione, stipula con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco un Accordo per lo spaziorporto.

7.5.4 Il servizio di soccorso e lotta antincendio, in termini di personale, attrezzature, mezzi e procedure, tiene conto della specificità delle attività previste presso lo spaziorporto in rapporto alla tipologia di veicoli suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita ivi operanti e dei combustibili/propellenti/carburanti utilizzati, degli effetti generati dalla caduta di detriti da uno dei veicoli di cui sopra e, in generale, degli scenari incidentali di cui al par. 7.3.6.a.

7.5.5 Il servizio di soccorso e lotta antincendio deve essere adeguato anche per interventi in condizioni ambientali particolari o difficili (a titolo esemplificativo, se lo spaziorporto è ubicato in prossimità del mare, di specchi d'acqua o altro o qualora le operazioni di lancio/decollo e rientro/avvicinamento e atterraggio abbiano luogo sopra queste aree).

7.5.6 Il livello di protezione da garantire per le attività dello spaziorporto è stabilito dall'ENAC sulla base delle dimensioni dell'assetto di volo, in accordo con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, con riferimento alle categorie antincendio ICAO definite nel *Doc. ICAO 9137-AN 898 "Airport Services Manual" Parte 1 - Rescue and Fire fighting*.

I veicoli di soccorso e le relative dotazioni devono essere adeguati alla configurazione dello spaziorporto. Sui veicoli di soccorso e lotta antincendio deve essere predisposto un

equipaggiamento di soccorso commisurato al livello di protezione previsto secondo i requisiti emanati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

7.5.7 In riferimento a quanto già previsto per gli aeroporti, il servizio di protezione e lotta antincendio deve assicurare un tempo di risposta di due minuti, comunque non superiore a tre minuti, in ogni parte della pista di volo, e non superiore ai tre minuti in ogni altra parte dell'area di movimento, in condizioni ottimali di visibilità e delle superfici da percorrere. Il "tempo di risposta" è l'intervallo temporale che intercorre tra l'inoltro della chiamata al servizio di soccorso e lotta antincendio ed il tempo impiegato dal primo veicolo per raggiungere una posizione idonea all'applicazione dell'agente estinguente ad un rateo pari ad almeno il 50% di quello di scarico previsto per la categoria dello spaziorporto.

7.5.8 L'operatore dello spaziorporto mette a disposizione dei Vigili del Fuoco una stazione antincendio adeguata ad ospitare il personale in servizio, al rimessaggio dei mezzi antincendio, al caricamento dell'acqua nelle autobotti, al deposito delle necessarie attrezzature e materiali estinguenti, in posizione adeguata in rapporto ai tempi di risposta richiesti. La stazione antincendio per lo spaziorporto, a seguito di specifico accordo con i Vigili del Fuoco e con il gestore dell'aeroporto, coincide con quella dell'aeroporto presso il quale opera lo spaziorporto.

7.5.9 L'operatore dello spaziorporto deve prevedere un sistema di allarme ottico, acustico e telefonico per il personale di soccorso e lotta antincendio, nella stazione antincendio e in ogni altro presidio attivabile dalla torre di controllo ed un analogo idoneo sistema di comunicazione che colleghi la torre di controllo con ogni postazione antincendio e con i veicoli di soccorso. L'operatore dello spaziorporto deve inoltre individuare percorsi carrabili adeguati all'erogazione del servizio nei tempi stabiliti, tali da garantire il passaggio libero dei mezzi di intervento sia in altezza che in larghezza, e deve prevedere accessi alle aree esterne mediante cancelli a rottura prestabilita, installati sulla recinzione dello spaziorporto o dell'aeroporto, come necessario ed a seguito di coordinamento con il gestore dell'aeroporto.

7.5.10 L'operatore dello spaziorporto deve verificare quanto di sua competenza è già predisposto per l'aeroporto ai fini del soccorso e lotta antincendio, stabilendone il relativo utilizzo mediante accordo con il gestore dell'aeroporto e provvedendo ad implementare quanto necessario ad erogare il servizio di soccorso e lotta antincendio per lo spaziorporto.

7.5.11 Oltre a quanto già previsto per la definizione del Piano di emergenza e della gestione dell'emergenza, riferibile al soccorso e lotta antincendio, per quanto non riconducibile alle competenze dei Vigili del Fuoco, l'operatore dello spaziorporto fa riferimento a quanto previsto nel regolamento (UE) n. 139/2014, Allegato IV, Capo B (con particolare riferimento alla ADR.OPS.B.010) ed alle specifiche di dettaglio contenute nelle corrispondenti *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)* della ED Decision 2014/012/R EASA e successive modifiche ed integrazioni, appropriatamente applicati allo spaziorporto.

7.6 Piani di rischio e valutazione del rischio per le terze parti in superficie

7.6.1 La tutela del territorio dal rischio di incidente generato dall'attività di volo è attuata anche mediante gli strumenti:

- a) dei Piani di rischio per l'aeroporto presso cui lo spaziorporto è individuato;
- b) della valutazione dei rischi per le terze parti in superficie e delle conseguenti misure di mitigazione all'interno dello spaziorporto e nei corridoi di volo ad esso associati.

Tali strumenti, come più avanti definiti, determinano l'individuazione di vincoli urbanistici sul territorio interessato dalle attività dello spaziorporto.

La gestione dei vincoli urbanistici derivanti dai Piani di rischio, da imporre sulle aree circostanti l'aeroporto, è assicurata dall'ENAC in accordo alle previsioni di cui al 5° comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione e può essere oggetto di accordo con gli Enti territoriali interessati.

La gestione dei vincoli urbanistici derivanti dalla valutazione dei rischi per le terze parti in superficie, associati allo spaziorporto, è assicurata dall'art. 715 del Codice della Navigazione, la cui applicazione viene estesa ai corridoi di volo e può essere oggetto di accordo con gli Enti territoriali interessati.

7.6.2. I piani di rischio definiscono aree di tutela del territorio, ove si prevede la progressiva limitazione del carico antropico, acquisite negli strumenti urbanistici dei Comuni interessati, a seguito di un percorso di concertazione con l'ENAC.

I Piani di rischio per l'aeroporto presso cui è individuato lo spaziorporto sono definiti con riferimento alle aree previste nel *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* (Edizione 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014), cap. 9, par. 6 "*Piani di rischio*" e

successive modifiche ed integrazioni, per piste di volo di codice ICAO 4, integrate dalle aree ricadenti all'interno dei corridoi di volo associati allo spaziorporto.

7.6.3.a I Piani di rischio sono elaborati dai Comuni nel cui territorio è situato l'aeroporto presso cui è individuato lo spaziorporto. Il gestore aeroportuale deve fornire ai Comuni sopra richiamati una mappa delle aree interessate dai piani di rischio secondo quanto indicato dall'ENAC.

7.6.3.b Sui piani di rischio dell'aeroporto presso cui è individuato lo spaziorporto l'ENAC rilascia parere favorevole.

7.6.4 Il corridoio di volo è un'area sulla superficie terrestre di forma e dimensioni definite, individuata sulla base di stime, per ogni direzione di pista, tale da contenere, con il richiesto livello di probabilità e confidenza, i detriti pericolosi generati dalla ricaduta di un veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro controllato dall'orbita o di sue parti durante le fasi di volo previste.

7.6.5.a L'operatore dello spaziorporto deve effettuare una analisi quantitativa dei rischi rispetto alle terze parti in superficie posti dal veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o in rientro dall'orbita, e dalla correlata operazione di riferimento, in termini di rischio individuale e di rischio collettivo nello spaziorporto e nei corridoi di volo ad esso associati, mediante una metodologia accettata dall'ENAC in accordo con le proprie linee guida, dimostrando che nello spaziorporto e all'interno dei corridoi di volo associati:

- a) il rischio individuale, espresso come probabilità individuale di morte o lesione grave per anno per una persona stabilmente residente, è significativamente inferiore alla probabilità individuale annuale di morte o lesione grave dovuta a tutte le cause di incidente non lavorative, rappresentativa del rischio di fondo medio sperimentato dalla collettività nelle attività quotidiane, e
- b) il rischio collettivo, espresso come numero medio di morti o lesioni gravi per singola missione, non è superiore a $2 \cdot 10^{-5}$.

7.6.5.b I corridoi di volo associati allo spaziorporto definiscono anche delle aree di tutela del territorio, ove si prevedono misure di limitazione e/o contenimento del carico antropico,

acquisite negli strumenti urbanistici dei Comuni interessati, a seguito di un percorso di concertazione con l'ENAC.

L'operatore dello spaziorporto, ai fini del rilascio del certificato di spaziorporto, deve fornire ai Comuni il cui territorio è interessato dai corridoi di volo, una mappa approvata unitamente alle coordinate geografiche atte ad individuarli, secondo un metodo accettato dall'ENAC.

7.6.6. Qualora all'interno dei corridoi di volo sia necessario prevedere "aree di pubblica sicurezza" in cui non debba essere presente pubblico durante un lancio/decollo e un rientro/atterraggio, l'operatore dello spaziorporto deve dimostrare di aver predisposto adeguati accordi e procedure con le autorità preposte, la cui applicazione garantisca che durante le operazioni di volo tali zone risultino effettivamente libere dalla presenza di persone.

7.6.7 Ad ogni requisito del presente Regolamento relativo alla definizione dei Piani di rischio e alla analisi dei rischi individuali e collettivi per le terze parti in superficie nello spaziorporto e all'interno dei corridoi di volo, può essere fornita rispondenza mediante ELOS (Equivalent Level Of Safety) ritenuti accettabili dall'ENAC.

7.7 Monitoraggio delle aree limitrofe allo spaziorporto (surroundings)

7.7.1 In riferimento alla specifica ADR.OPS.B.075 del regolamento (UE) 139/2014, Allegato IV, Capo B, l'operatore dello spaziorporto, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, è responsabile del monitoraggio delle aree limitrofe allo spaziorporto.

Sono oggetto di monitoraggio, nei dintorni dello spaziorporto:

- a) le superfici di limitazione e protezione dagli ostacoli, stabilite in conformità alla Base di certificazione dello spaziorporto e le altre superfici e aree associate allo spaziorporto, per adottare, nei limiti delle sue competenze, le misure appropriate per attenuare i rischi associati alla penetrazione di tali superfici e aree;
- b) la segnalazione cromatica e/o luminosa degli ostacoli, per poter adottare azioni nell'ambito della propria competenza, a seconda dei casi;
- 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.

7.7.2 L'operatore dello spaziorporto, in accordo alla AMC1 ADR.OPS.B.075 ed in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, deve dotarsi di procedure per monitorare le

modifiche nell'ambiente circostante lo spaziorporto, in termini di ostacoli (ivi inclusa la loro segnalazione) e pericoli derivanti dall'attività umana nonché di ulteriori procedure per valutare e mitigare i rischi associati alla presenza di ostacoli e pericoli rilevati.

7.7.3 La procedura di monitoraggio delle ulteriori aree interessate dall'attività di volo suborbitale rispetto a quelle individuate per l'aeroporto presso cui opera lo spaziorporto, deve tenere conto della corrispondente procedura riportata nel Manuale dell'aeroporto, da acquisire ed integrare, come necessario.

7.8 Riduzione del rischio di impatto con fauna selvatica

Per la riduzione del rischio di impatto del veicolo suborbitale con fauna selvatica, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, si adottano le misure già in essere per gli aeroporti, che sono, pertanto, da estendere alle operazioni dello spaziorporto.

CAPITOLO 8 - SECURITY

8.1. In analogia con quanto previsto per gli aeroporti, è responsabilità dell'operatore dello spaziorporto prevedere risorse umane, materiali, attrezzature e procedure finalizzate alla protezione dello spaziorporto da atti di interferenza illecita.

8.2 Il soggetto responsabile di mettere in atto e monitorare quanto necessario ai fini della security dello spaziorporto è il Security Manager dello spaziorporto, come individuato al precedente par. 4.8.7.

8.3 Allo spaziorporto si applicano le stesse norme internazionali e nazionali previste per gli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale per l'ingresso di posta, merci, forniture, operatori e mezzi del gestore dell'aeroporto o esterni e per il personale di volo. Analogamente, per gli occupanti di un volo suborbitale o di un volo per l'accesso allo spazio o di un volo in rientro dall'orbita, ove previsti, e per i partecipanti a qualunque titolo, diversi dall'equipaggio, si applicano le stesse norme internazionali e nazionali previste per i controlli di sicurezza dei passeggeri negli aeroporti aperti al traffico commerciale, con postazioni dedicate al controllo delle persone e dei bagagli a mano, come necessario.

8.4 Allo spaziorporto si applicano le disposizioni di sicurezza contenute nel PNS - Programma Nazionale di Sicurezza e riferite all'aeroporto, tra cui:

- a) requisiti previsti per la progettazione delle strutture ed infrastrutture;
- b) misure relative al controllo degli accessi;
- c) modalità di controllo (screening) delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati;
- d) ispezione dei veicoli, sorveglianza, pattugliamento.

In riferimento a quanto già previsto per l'aeroporto, l'operatore dello spaziorporto elabora ed attua il "Programma di Sicurezza dello spaziorporto".

Il Programma di Sicurezza dello spaziorporto acquisisce ed integra i contenuti del Programma di Sicurezza dell'aeroporto presso il quale opera lo spaziorporto per gli aspetti specifici legati alle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita e per le parti che non risultano in conflitto con esso. Nella definizione del Programma di Sicurezza dello spaziorporto, l'operatore dello spaziorporto, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, deve

valutarne i contenuti in rapporto al Programma di Sicurezza dell'aeroporto per verificarne la congruenza, coerenza ed efficacia in relazione alle operazioni previste, sotto il profilo della security, risolvendo eventuali interferenze e conflitti mediante l'individuazione di apposite procedure da riportare nel Manuale dello spaziorporto.

Nella definizione del Programma di Sicurezza dello spaziorporto, l'operatore dello spaziorporto, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, deve valutare anche i contenuti del Manuale dello spaziorporto e del Manuale di aeroporto, analogamente a quanto sopra previsto, per verificarne la congruenza, coerenza ed efficacia, risolvendo eventuali interferenze e conflitti mediante l'individuazione di apposite procedure da riportare nel Manuale dello spaziorporto.

8.5 Allo spaziorporto si applicano le previsioni del PNS relative all'effettuazione di valutazioni locali da parte delle autorità competenti per l'individuazione degli obiettivi "sensibili" dello spaziorporto, ovvero delle infrastrutture e dell'impiantistica considerate critiche ai fini della sicurezza dello spaziorporto e dell'aeroporto presso cui opera lo spaziorporto, nonché del loro ordine di importanza.

Con riferimento ai requisiti per la progettazione dello spaziorporto, devono essere individuate le parti critiche delle aree sterili, che dovranno includere, oltre alle aree previste dalla normativa comunitaria (a cui hanno accesso i partecipanti al volo) le parti di uno spaziorporto designate per il parcheggio del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, l'hangar ed il deposito carburanti/comburenti/propellenti.

8.6 E' responsabilità dell'operatore dello spaziorporto impedire l'accesso non autorizzato alle infrastrutture di volo, alle installazioni soggette a pericolo di esplosione o incendio e ad ogni altra area dello spaziorporto che non sia altrimenti controllata dall'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo in rientro dall'orbita (in base ad un accordo con l'operatore dello spaziorporto), mediante l'utilizzo di personale di sicurezza, sistemi di sorveglianza, barriere fisiche o altri mezzi approvati dall'ENAC nell'ambito del processo di certificazione dello spaziorporto.

8.7 L'operatore dello spaziorporto, in applicazione delle previsioni del PNS, deve individuare e sottoporre all'approvazione delle autorità competenti le appropriate misure di sicurezza che garantiscano un adeguato livello di protezione.

Le misure di security necessarie a garantire il livello di security adeguato al tipo di operazione svolta saranno individuate mediante specifico risk assessment ed attuate mediante

conseguente risk management, in linea con le disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza.

8.8 Per quanto concerne il controllo dei partecipanti al volo suborbitale o al volo per l'accesso allo spazio, ove previsti, e dei relativi oggetti trasportati, per l'accesso alle aree sterili o, in parte, critiche, sia ai fini dell'addestramento, qualora previsto, che per l'effettuazione del volo, le modalità di applicazione delle procedure standard di security saranno individuate e proposte dall'operatore dello spaziorporto, anche sulla base delle esigenze operative dell'operatore. Le procedure sono approvate dall'ENAC in coordinamento con le autorità di pubblica sicurezza, sulla base di una valutazione del rischio ed in considerazione della natura, misura e frequenza del traffico svolto sullo spaziorporto e della tipologia (dimensioni) dei veicoli suborbitali o per l'accesso allo spazio impiegati.

8.9 A seguito di motivata richiesta dell'operatore dello spaziorporto e successiva autorizzazione dell'ENAC in coordinamento con le Autorità di Pubblica Sicurezza, per l'individuazione delle necessarie misure di security è possibile fare riferimento al Regolamento (UE) n. 1254/2009 del 18 dicembre 2009 (aeroporti minori) e s.m.i.. Tale Regolamento prevede la possibilità di applicare misure di sicurezza alternative rispetto a quelle previste per gli aeroporti commerciali ad elevato traffico, basate su una valutazione locale del rischio, ovvero lascia facoltà alle Autorità competenti di adottare procedure speciali di sicurezza a condizione che sussistano motivi obiettivi che giustificano la procedura speciale. Quanto sopra in richiamo agli standard 2.2.2 e 3.1.3 dell'Annesso 17 ICAO.

8.10 L'operatore dello spaziorporto deve valutare l'impatto, in termini di security, delle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita che si svolgono presso lo spaziorporto tenendo conto della presenza dell'aeroporto che lo ospita, e in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, al fine di garantire i livelli di protezione previsti nei rispettivi ambiti di attività.

CAPITOLO 9 - RILASCIO DEL CERTIFICATO DI SPAZIOPORTO*9.1. Il certificato di spaziorporto*

9.1.1 Il certificato di spaziorporto attesta la conformità delle infrastrutture e del sistema di gestione dello spaziorporto ai requisiti del presente Regolamento e, in particolare, attesta che:

- a) l'organizzazione aziendale, i mezzi, il personale, le procedure di gestione e gli altri elementi necessari per la corretta gestione e per la sicurezza dello spaziorporto sono adeguati per l'effettuazione delle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita;
- b) le caratteristiche fisiche dello spaziorporto (infrastrutture, impianti e sistemi) e delle aree ad esso limitrofe e dei corridoi di volo ad esso associati consentono l'esercizio delle operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita di riferimento con il corrispondente veicolo di riferimento, secondo quanto previsto dal presente regolamento;
- c) il Manuale dello spaziorporto è conforme alle prescrizioni di cui al precedente capitolo 4.

9.1.1. a Hanno titolo a richiedere all'ENAC un certificato di spaziorporto:

- a) il gestore dell'aeroporto presso il quale lo spaziorporto è collocato, oppure:
- b) una persona giuridica che abbia stipulato con l'ENAC specifici accordi che assicurino la tutela dell'interesse pubblico nella gestione dello spaziorporto.

9.1.2 Il certificato è unico e include sia le aree e le infrastrutture dell'aeroporto o realizzate nell'aeroporto e funzionali alle operazioni di spaziorporto, sia l'operatore dello spaziorporto. Con il rilascio del certificato di spaziorporto l'operatore dello spaziorporto assume le attribuzioni e gli obblighi previsti nel presente Regolamento relativi al mantenimento del certificato stesso.

9.1.3 L'operatore dello spaziorporto opera in conformità all'ambito di applicazione, alle limitazioni e condizioni ed ai privilegi definiti nel certificato e nei documenti in esso richiamati.

9.1.4 Il certificato viene rilasciato dall'ENAC al richiedente operatore dello spaziorporto sulla base dell'esito favorevole dei propri accertamenti, quando:

- a) il sito sia stato designato quale spaziorporto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) il richiedente il certificato di spaziorporto sia dotato di un sistema di gestione coerente con i requisiti previsti nel presente Regolamento e abbia la completa disponibilità di aree, infrastrutture, sistemi, impianti, come necessari alle operazioni previste presso lo spaziorporto, di un aeroporto dotato di certificato, rilasciato ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014 per un codice di aeroporto adeguato alle operazioni di riferimento, suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, per il corrispondente veicolo di riferimento, e abbia la disponibilità di ogni altra area e infrastruttura necessaria alle operazioni di spaziorporto;
- c) risulti verificata la rispondenza della Base di certificazione ai requisiti previsti nelle Specifiche di Certificazione stabilite nel presente Regolamento (cfr. cap. 2), includendo la verifica di conformità per gli eventuali casi di *Equivalent Level of Safety* (ELOS), di *Special Conditions* (CS) e di eventuali *Deviations from certification specifications* (DAAD) ancora in essere autorizzati per l'aeroporto nell'ambito del relativo certificato o previsti nell'ambito della richiesta di certificazione per lo spaziorporto;
- d) il richiedente abbia dimostrato la conformità delle caratteristiche tecniche e fisiche dello spaziorporto alla base di certificazione notificata;
- e) il richiedente il certificato abbia dimostrato la conformità della sua organizzazione e del suo sistema di gestione ai requisiti del presente Regolamento;
- f) il richiedente il certificato abbia:
 - 1) identificato almeno un veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita di riferimento e una operazione suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita di riferimento;
 - 2) dimostrato che il veicolo di riferimento di cui al precedente p.to 1 possa operare in sicurezza nell'ambito dello spaziorporto e che la relativa operazione di riferimento possa essere svolta in sicurezza;
 - 3) individuato ed identificato i corridoi di volo idonei all'effettuazione del volo del veicolo di riferimento di cui al precedente p.to 1 nell'ambito della relativa operazione di riferimento;
- g) dimostrato che il rischio per le terze parti alla superficie situate all'interno dello spaziorporto e all'interno dei corridoi di volo ad esso associati, sia non superiore a quello prescritto dai requisiti del presente Regolamento in termini di rischio collettivo

per missione, rischio individuale per anno e rischio per le infrastrutture critiche presenti nel corridoio di volo, tenendo conto di eventuali ELOS ritenuti accettabili dall'ENAC;

- h) il richiedente il certificato abbia acquisito i pareri e nulla osta di legge da parte del competente Comando del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di prevenzione e protezione incendi per infrastrutture, impianti ed attività legate all'esercizio dello spazioporto;
- i) il richiedente abbia stabilito gli accordi richiesti dal presente Regolamento e questi siano stati notificati all'ENAC.

9.1.5 Il certificato di spazioporto è prodotto nelle forme previste dall'ENAC; ad esso è allegata la specifica di certificazione, in quanto parte integrante.

9.1.6 La Specifica di certificazione riporta:

- a) l'identificazione del veicolo di riferimento, suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, dell'operazione di riferimento, suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, e del numero massimo di operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita per anno per tipo di veicolo;
- b) il codice ICAO di aeroporto applicabile allo spazioporto;
- c) le principali caratteristiche tecniche e operative dello spazioporto;
- d) i fornitori del servizio ATS, di gestione del piazzale e del servizio antincendio;
- e) i riferimenti relativi all'alimentazione elettrica ausiliaria degli AVL a servizio dello spazioporto;
- f) le condizioni e limitazioni operative;
- g) la categoria antincendio;
- h) il riferimento alla Base di certificazione e al Manuale dello spazioporto;
- i) il corridoio di volo individuato in rapporto al veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita che intende operare presso lo spazioporto;
- j) eventuali esenzioni/deroghe dai requisiti come autorizzate;
- k) le principali responsabilità del detentore del Certificato.

9.1.7 Il certificato dello spazioporto non è trasferibile né cedibile. Qualora dovessero ricorrere casi di trasferimento o di cessione della gestione dello spazioporto, l'operatore dello

spazioporto deve informare l'ENAC ed il fornitore di servizi di informazione aeronautica e deve restituire il certificato alla data di cessazione dell'attività.

L'ENAC procederà agli accertamenti necessari per il rilascio di un nuovo certificato all'operatore dello spazioporto subentrante. Nella necessità di mantenere operativa l'infrastruttura, l'operatore dello spazioporto uscente garantirà la continuità del servizio nelle condizioni di sicurezza di cui al presente Regolamento.

9.1.8 Il certificato dello spazioporto non esenta il titolare dall'ottemperare ad ogni altra prescrizione di legge.

9.2 *Domanda di certificazione*

9.2.1 Ai fini del rilascio del Certificato di spazioporto, il richiedente deve presentare la domanda di certificazione nelle forme e con le modalità stabilite dall'ENAC.

In aggiunta alle indicazioni previste nella specifica ADR.OR.B.015 – *Domanda di certificazione* contenuta nell'Allegato III al regolamento (UE) n.139/2014 e nella corrispondente AMC ADR.OR.B.015, riferite allo spazioporto, la documentazione allegata alla domanda deve contenere:

- a) una planimetria generale in scala adeguata, opportunamente dettagliata, indicante i confini dell'area dell'aeroporto e quelli dello spazioporto (se non del tutto coincidenti con quelli dell'aeroporto), nonché le strutture e relative destinazioni d'uso, le infrastrutture presenti, specificando se di uso comune con l'aeroporto o di uso esclusivo dello spazioporto;
- b) le planimetrie di dettaglio recanti la descrizione del layout dello spazioporto e delle caratteristiche fisiche delle infrastrutture, degli impianti dedicati, degli edifici, delle installazioni dedicate;
- c) documentazione tecnica descrittiva delle superfici di limitazione ostacoli, elaborata secondo le modalità individuate dall'ENAC;
- d) il layout delle aree interessate da tutte le operazioni concernenti le attività di volo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, con particolare riferimento ai confini del sito di lancio/decollo;
- e) identificazione del veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, dell'operazione di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita e del numero massimo di operazioni suborbitali o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita per anno per tipo di veicolo;

- f) una planimetria in scala adeguata che identifica e descrive i corridoi di volo associati al veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita e all'operazione di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita e riporta i dati di densità di popolazione, gli insediamenti urbani, le infrastrutture critiche e le eventuali aree predefinite di ricaduta dei detriti o di terminazione forzata del volo situati all'interno dei corridoi, con una risoluzione di dettaglio definita dall'ENAC;
- g) l'identificazione delle Specifiche di certificazione (*Certification Specification – CS*) dell'aeroporto applicabili alle caratteristiche operative dello spazioporto, l'identificazione delle Specifiche di certificazione (*Certification Specification – CS*) applicabili alle caratteristiche operative dello spazioporto, integrative rispetto alle precedenti, con evidenza di:
- i. eventuali deviazioni dai requisiti regolamentari (DAAD), gli Equivalent Level of Safety (ELoS) o le Special Condition (SC) relativi allo spazioporto;
 - ii. DAAD, ELoS e SC autorizzati per l'aeroporto presso il quale opera lo spazioporto, nell'ambito del relativo certificato;
 - iii. modalità con cui intenderà dimostrare la conformità ai requisiti applicabili stabiliti nel presente Regolamento;
- h) le condizioni e le eventuali limitazioni meteorologiche, ambientali e operative.

9.3 Dimostrazioni di conformità al regolamento

9.3.1 Al fine del rilascio del certificato di spazioporto, il richiedente/operatore dello spazioporto deve fornire adeguate dimostrazioni di rispondenza ai requisiti regolamentari in rapporto alle caratteristiche tecniche ed operative dello spazioporto, alla sua organizzazione ed al suo sistema di gestione.

Ai requisiti già dimostrati dal gestore dell'aeroporto nell'ambito della certificazione di aeroporto, ad eccezione dei requisiti dimostrati tramite ELOS, Special Conditions e DAAD (Deviation Acceptance and Action Documents), può essere data rispondenza nelle modalità indicate dall'ENAC.

Le infrastrutture necessarie alle operazioni di spazioporto, ovunque realizzate, e non rientranti nella certificazione di spazioporto devono rispondere ai requisiti applicabili previsti per l'aeroporto per analoghe infrastrutture, come eventualmente integrati o modificati in accordo con l'ENAC.

9.3.2 Per assicurare la conformità al presente Regolamento ed alle norme in esso richiamate delle caratteristiche tecniche e fisiche dello spaziorporto, l'operatore dello spaziorporto, per ciascuna specifica di certificazione, fornirà documentazione a supporto, come richiesta dall'ENAC. Ove necessario, l'operatore dello spaziorporto può ricorrere ad "ELoS – Equivalent Level of Safety" e a "CS - Special Conditions" (in riferimento a quanto disposto nelle specifiche ADR.AR.C.020 ed ADR.AR.C.025 del Reg. (UE) n.139/2014).

9.3.3 Per assicurare la conformità al presente Regolamento, le specifiche di certificazione contenute nel certificato di aeroporto e relative ad Equivalent Level of Safety (ELoS), Special Condition (SC) o deviazioni temporanee (DAAD), devono essere rivalutate dall'operatore dello spaziorporto che deve dimostrarne la rispondenza in relazione al veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita.

9.3.4 La Base di Certificazione (cfr. par. 2.4) viene stabilita e notificata al richiedente dall'ENAC.

9.3.5 Ai fini della dimostrazione di conformità del sistema di gestione ai requisiti del presente Regolamento, in richiamo a quanto previsto nel Regolamento (UE) 139/2014 (con particolare riferimento alla ADR.OR.B.025) e nelle corrispondenti AMC, il richiedente/operatore dello spaziorporto deve fornire:

- a) dimostrazione di rispondenza ai requisiti del presente Regolamento dell'organizzazione dell'operatore dello spaziorporto e del sistema di gestione;
- b) copia del manuale dello spaziorporto con evidenza delle verifiche effettuate sul manuale di aeroporto, svolte in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, al fine di valutarne eventuali conflitti tra i due documenti indicando, nel caso, le modalità di risoluzione dei conflitti;
- c) evidenza degli accordi con terze parti che forniscono o intendono fornire servizi presso lo spaziorporto e le cui attività possono avere impatto sulla safety e degli accordi con il gestore dell'aeroporto;
- d) dichiarazioni di qualifica ed attestati di qualifica dell'Accountable Manager e dei soggetti responsabili dei vari settori ed ambiti dello spaziorporto.

9.3.6 Specifiche "Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)" sono fornite dall'ENAC in accordo alle procedure dell'ENAC.

Per assicurare la conformità al presente Regolamento ed alle norme in esso richiamate del sistema di gestione, l'operatore dello spaziorporto può proporre mezzi alternativi di rispondenza.

9.3.7.a Per assicurare la conformità al presente Regolamento, eventuali AltMoc contenuti nel certificato di aeroporto che possono riguardare lo spaziorporto devono essere rivalutati, in coordinamento con il gestore dell'aeroporto, dall'operatore dello spaziorporto che deve dimostrarne la rispondenza in relazione alle attività ed operazioni previste presso lo spaziorporto.

9.3.7.b L'operatore dello spaziorporto, può utilizzare un metodo alternativo di rispondenza AltMoc ai mezzi di rispondenza esistenti (AMC) al fine di stabilire la conformità al presente Regolamento previa preventiva approvazione dell'ENAC.

9.3.8 All'atto della ricezione della domanda, l'ENAC esamina la documentazione trasmessa e verifica la rispondenza ai requisiti applicabili e, nel corso delle verifiche e degli accertamenti, può esigere qualsiasi ispezione, collaudo, verifica, prova, valutazione di sicurezza o esercizio che ritenga necessari.

9.3.9 Il richiedente/operatore dello spaziorporto deve eseguire e documentare tutte le azioni, ispezioni, prove, analisi di sicurezza o esercizi necessari e dimostrare all'autorità competente la rispondenza ai requisiti del presente Regolamento.

9.3.10 È facoltà dell'ENAC richiedere la rispondenza a requisiti ritenuti applicabili allo spaziorporto e pubblicati dopo la trasmissione dell'istanza di certificazione, qualora ritenuti essenziali per la sicurezza delle operazioni.

9.4 Validità del certificato di spaziorporto

9.4.1. Il certificato di spaziorporto ha durata illimitata e rimane valido a condizione che:

- a) l'operatore dello spaziorporto mantenga la conformità ai pertinenti requisiti del presente Regolamento e, in particolare, lo spaziorporto rimanga conforme alla Base di certificazione, tenendo conto delle disposizioni relative al trattamento dei rilievi (come previsto nel regolamento (UE) n. 139/2014 - ADR.OR.C.020 e relativa AMC – GM);

- 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 dell'operatore dello spazioporto, all'organizzazione dei soggetti esterni che svolgono attività per conto dell'operatore dello spazioporto e all'organizzazione del gestore aeroportuale per quanto riferibile o impattanti sulle attività dello spazioporto e disciplinate da specifici accordi, per verificare il mantenimento della conformità ai requisiti del presente regolamento (come previsto nel regolamento (UE) n. 139/2014 - ADR.OR.C.015 e relativa AMC – GM) o per controllare e supervisionare qualsiasi attività, da chiunque svolta, relativa all'esercizio dello spazioporto e alle operazioni che in esso si svolgono, incluse quelle dell'operatore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita;
- c) non si verifichino eventi che possono pregiudicare le condizioni di safety e security regolamentari;
- d) l'operatore dello spazioporto comunichi l'intenzione di cedere o trasferire la gestione dello spazioporto ad altro soggetto.

9.4.2. In caso di non ottemperanza ai casi sopra citati l'ENAC può limitare, sospendere o revocare il certificato di spazioporto.

9.4.3 Ai fini del rilascio e del mantenimento del certificato, l'ENAC adotta un programma di sorveglianza sullo spazioporto che prevede verifiche periodiche su infrastrutture, installazioni, impianti, organizzazione del gestore e sistema di gestione, verificando:

- a) la conformità alla Base di certificazione e a tutti i requisiti applicabili del presente Regolamento prima del rilascio del certificato o di un'approvazione;
- b) la costante rispondenza alla Base di certificazione e agli altri requisiti del presente Regolamento, applicabili allo spazioporto e all'operatore dello spazioporto;
- c) l'attuazione di appropriate misure di sicurezza, in relazione alla necessità di mettere in atto una reazione immediata ad un problema di sicurezza;
- d) la corretta gestione del sistema di "reporting" ed "investigation" delle "occurrences".

9.4.4 Ai fini del rilascio e del mantenimento del certificato di spazioporto, l'ENAC opera in riferimento a quanto previsto per gli aeroporti nell'Allegato II al regolamento (UE) n. 139/2014 e nelle corrispondenti AMC-GM della ED Decision 2014/012/R EASA e successive modifiche ed integrazioni, applicate allo spazioporto.

9.5. Modifiche

9.5.1 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 dell'operatore dello spaziorporto, a seguito dell'esito favorevole dei propri accertamenti. È obbligo dell'operatore dello spaziorporto comunicare tempestivamente all'ENAC le evenienze che possono determinare una variazione dei termini, delle condizioni e delle limitazioni riportate nel certificato dello spaziorporto.

9.5.2 Qualsiasi modifica che incida sulle condizioni del certificato, sulla sua base di certificazione e sugli equipaggiamenti dello spaziorporto o interferisca in modo significativo su elementi del sistema di gestione dello spaziorporto necessita di approvazione preventiva da parte dell'ENAC. Nel caso in cui l'operatore dello spaziorporto 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.

9.5.3 Per le richieste di modifiche ai termini, condizioni e limitazioni del certificato di spaziorporto l'operatore dello spaziorporto 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 e successive modifiche ed integrazioni.

9.5.4 Qualora, ai fini dell'operatività dello spaziorporto o ai fini del rispetto dei requisiti del presente Regolamento, l'operatore dello spaziorporto abbia la necessità di realizzare delle infrastrutture ulteriori rispetto a quelle dell'aeroporto presso il quale lo spaziorporto è collocato, o abbia necessità di modificare queste ultime, e qualora tali ulteriori infrastrutture o tali modifiche possano interferire con la gestione e l'operatività dell'aeroporto presso il quale lo spaziorporto è collocato, tali infrastrutture e modifiche dovranno essere valutate, oltreché dall'operatore dello spaziorporto ai fini della verifica dei requisiti del presente Regolamento, anche dal gestore dell'aeroporto ed approvate nell'ambito della certificazione dell'aeroporto. Le modifiche alle infrastrutture dell'aeroporto aventi impatto sull'operatività dello spaziorporto dovranno essere contestualmente valutate dall'operatore dello spaziorporto ed approvate, oltreché nell'ambito della certificazione dell'aeroporto, anche nell'ambito della certificazione dello spaziorporto, secondo quanto previsto dal presente Regolamento.

9.5.5 La domanda di modifica è presentata dall'operatore dello spaziorporto all'ENAC nelle forme previste dall'ENAC. L'operatore dello spaziorporto deve indicare le specifiche di certificazione applicabili alla modifica proposta, unitamente ai metodi di rispondenza che si intendono utilizzare e alle relative dimostrazioni di rispondenza.

9.5.6 L'ENAC approva la modifica quando l'operatore dello spaziorporto abbia dimostrato in modo soddisfacente per l'ENAC la conformità ai requisiti previsti nel presente Regolamento. Se la modifica approvata incide sui termini, condizioni e limitazioni del certificato dello spaziorporto, l'ENAC modifica tali condizioni.

9.5.7 Le modifiche minori, che possono essere attuate senza la preventiva approvazione dell'ENAC, sono gestite e notificate all'ENAC secondo una specifica procedura approvata dall'ENAC che definisce il campo di applicazione di tali modifiche e descrive come tali modifiche dovranno essere gestite e notificate.

9.5.8 Ferma restando la validità della certificazione, ogni modifica al veicolo di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita o all'operazione di riferimento suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita costituiscono una modifica maggiore al certificato di spaziorporto che richiede la preventiva approvazione da parte dell'ENAC.

9.6 L'operatore dello spaziorporto per poter operare deve essere in possesso:

- a) del certificato di spaziorporto;
- 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 lo spaziorporto (es. parere/certificazione rilasciata dal competente Comando del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco).

APPENDICE A

REQUISITI PER LE PROCEDURE DI INGRESSO E USCITA PER LO SPAZIOPORTO

1. L'operatore del veicolo suborbitale o del veicolo per l'accesso allo spazio o del veicolo per il rientro dall'orbita fornisce all'operatore dello spaziorporto i dati e le informazioni relative all'operazione che intende effettuare, comprensivi di traiettorie nominali e non nominali, in condizioni di contingenza ed emergenza, e le aree di ricaduta di eventuali detriti.

2. L'operatore dello spaziorporto, sulla base dei dati forniti dall'operatore del veicolo suborbitale o per l'accesso allo spazio o per il rientro dall'orbita, definisce un progetto in cui determina le caratteristiche "4D" geometriche e temporali dei volumi di spazio aereo idonei alla specifica operazione.

3. L'operatore dello spaziorporto, in accordo con il requisito 5.1.9 del Regolamento, presenta il progetto all'ENAC e chiede contestualmente l'istituzione di uno spazio aereo temporaneamente segregato o riservato, secondo le modalità stabilite dall'ENAC. La progettazione dello spazio aereo temporaneamente segregato, idoneo a effettuare l'operazione, dovrà evidenziare le traiettorie relative alla missione richiesta, le ricadute di eventuali detriti ed i relativi buffer di sicurezza.

4. L'ENAC verifica che l'operazione descritta nel progetto presentato dall'operatore dello spaziorporto rientri nella classe di operazioni di riferimento del veicolo per la quale lo spaziorporto è stato certificato e assicura l'adozione del procedimento congiunto civile - militare di gestione dello spazio aereo.

Il procedimento congiunto contempla anche il coordinamento con il Network Manager e si conclude con la produzione della documentazione da trasmettere all'ENAC.

5. L'ENAC effettua le proprie analisi e valutazioni circa la compatibilità dell'operazione con le altre attività contestuali o concomitanti che possono svolgersi nel volume 4d individuato nel progetto e, se necessario, stabilisce restrizioni o fornisce prescrizioni ai fini dell'approvazione del progetto trasmesso in istanza di approvazione.



Regolamento

REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE
E L'ESERCIZIO DEGLI SPAZIOPORTI

Ed. 3

pag. 71 di 71

6. L'ENAC comunica all'operatore dello spaziorporto l'esito dell'istanza con le relative motivazioni di approvazione o diniego. In caso di esito negativo, l'ENAC correda la comunicazione con l'indicazione delle eventuali modifiche che ne potrebbero determinare l'approvazione, ove possibile.

7. A seguito dell'approvazione dell'istanza, l'ENAC richiede all'ENAV S.p.A. la pubblicazione in AIP di quanto previsto dalla normativa vigente e l'eventuale emissione del NOTAM.