

Regional Air Mobility: considerazioni sulla disciplina giuridica e questioni aperte

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi legali associati



L'aeroporto di Roma Urbe

Marco Cottone e Paolo Catalano

Ultimo aggiornamento 24 novembre 2025 - 15:44

Milano – Il regolamento ENAC Edizione n° 1 del 13/11/2024 intitolato *“Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (regional air mobility)”*^[1] (il **“Regolamento”**), ha ufficialmente tracciato un primo regime giuridico nazionale della *Regional Air Mobility*. Il Regolamento individua le definizioni operative, l'elenco delle categorie di velivoli compatibili – tra cui, in primo luogo, aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 15.000 kg, elicotteri e servizi speciali come voli medici o antincendio – e introduce uno schema organico per la valutazione del rischio, basato su due moduli tecnici: il **Modulo A**, che raccoglie le caratteristiche strutturali e operative dello scalo, e il **Modulo B**, che contiene la matrice del rischio. Dalla combinazione dei due moduli deriva l'assegnazione dell'aeroporto a una delle quattro categorie di rischio previste dal Regolamento, in base alle quali vengono determinate le **“misure alternative di sicurezza”** da applicare.

Tali misure alternative rappresentano un insieme di quegli strumenti tecnici e procedurali che sostituiscono, in modo proporzionato e giustificato, le regole di sicurezza aeroportuale previste per gli aeroporti commerciali di grandi dimensioni. Si tratta, in sostanza, di un sistema di sicurezza calibrato sul livello di rischio effettivo dello scalo e sul tipo di operazioni svolte, che può comprendere misure fisiche (recinzioni, varchi controllati, videosorveglianza), organizzative (controllo accessi del personale, registri di autorizzazione, vigilanza) e operative (procedure semplificate di controllo passeggeri o bagagli, piani di emergenza ridotti).

Sul piano comunitario, il riferimento principale in materia è il Regolamento (UE) n. 1254/2009 (così come successivamente modificato e integrato)^[2], che definisce i criteri in base ai quali gli Stati membri possono discostarsi, in casi specifici e giustificati, dalle disposizioni comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile. Tale possibilità è subordinata a una rigorosa valutazione del rischio, alla verifica della proporzionalità delle misure e all'obbligo di mantenere un livello di protezione equivalente a quello assicurato dalle regole standard.

L'esperienza italiana ha avuto la sua prima applicazione operativa nel volo dimostrativo organizzato da ENAC tra gli aeroporti di Fano e Roma Urbe, effettuato il 15 settembre 2025^[3]. L'iniziativa, realizzata nell'ambito del programma dedicato alla *Regional Air Mobility*, aveva l'obiettivo di verificare la fattibilità operativa di collegamenti diretti tra scali minori mediante l'impiego di aeromobili leggeri – nel caso specifico, un *Beechcraft King Air B200*, velivolo da 12.500 libbre di peso massimo al decollo – e di testare sul campo l'intera filiera procedurale, dalle operazioni di imbarco alle misure di sicurezza adattate al

contesto territoriale. L'esperimento ha dimostrato che collegamenti *point-to-point* di questo tipo possono valorizzare infrastrutture aeroportuali minori, ma ha anche messo in evidenza alcune questioni di carattere giuridico e organizzativo che il nuovo modello comporta.

Sotto il profilo operativo, la gestione dello spazio aereo rappresenta uno degli aspetti più complessi e strategici per l'attuazione effettiva della *Regional Air Mobility*. L'introduzione di una rete di collegamenti a corto raggio tra aeroporti minori, spesso situati in aree a bassa densità di traffico o in prossimità di spazi aerei controllati, richiede una revisione puntuale delle modalità di coordinamento con i servizi di navigazione aerea e con le autorità competenti alla gestione del traffico aereo (ATC). Non si tratta soltanto di un aspetto tecnico, ma di un tema che coinvolge diverse competenze e responsabilità: quelle di ENAC, in qualità di autorità che regola il settore, del fornitore nazionale dei servizi di navigazione aerea e, in prospettiva, dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), che sta definendo un quadro comune per integrare i nuovi modelli di mobilità aerea nel sistema europeo.

Il Regolamento, pur concentrandosi sul profilo della *security*, presuppone un coordinamento funzionale con la disciplina operativa dello spazio aereo, in particolare con i progetti legati alla mobilità aerea innovativa (VCA) e all'istituzione dei cosiddetti corridoi aerei dedicati, destinati a velivoli a decollo verticale o a basso impatto ambientale. Tali corridoi, sperimentati in diversi Stati membri e in corso di definizione anche in Italia, pongono il problema di assicurare la separazione del traffico, la continuità delle comunicazioni e la compatibilità con il traffico commerciale e generale.

In questa prospettiva, la *Regional Air Mobility* si colloca in una dimensione di integrazione normativa tra la regolazione nazionale e quella europea: il quadro EASA relativo all'Innovative Air Mobility[4] e alle operazioni VCA stabilisce già linee guida su pianificazione dei voli, gestione dell'energia, disponibilità dei siti di atterraggio e interoperabilità tra sistemi di controllo. L'Italia, con il Regolamento e con i primi progetti relativi alla *Regional Air Mobility*, sembra muoversi in coerenza con questa impostazione, ponendo le basi per una disciplina che, pur nel rispetto delle specificità territoriali, resti compatibile con gli standard comuni europei e garantisca uniformità di regole e di tutele per gli operatori[5].

In conclusione, la *Regional Air Mobility* rappresenta una sfida che va oltre la tecnologia e il mercato, non sarà tanto il tipo di velivolo a fare la differenza, quanto soprattutto la qualità del servizio e il quadro normativo che dovranno consentire una certa celerità nei processi di controllo per garantire la sicurezza del trasporto aereo in tutte le sue modalità.

[1] Regolamento ENAC "Misure alternative di sicurezza per gli aeroporti demaniali statali e per gli aeroporti privati destinati alla mobilità aerea territoriale (*regional air mobility*)" – Edizione n° 1, Revisione n° // del 13/11/2024

[2] Regolamento (UE) n. 1254/2009 Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, 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"*

[3] Comunicato stampa Enac n. 49/2025 *"Enac fa volare la RAM (Regional Air Mobility) primo volo dimostrativo tra Fano (Marche) e Roma Urbe. In 50 minuti dall'Adriatico al Tirreno, anche con pet on board"*

[4] EASA, *Steps up regulatory framework for Innovative Air Mobility*, comunicato ufficiale, 4 giugno 2024

[5] Regolamento ENAC "Requisiti nazionali per le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)" – Edizione n° 1, Revisione n° // del 03/05/2024

Dentro le notizie

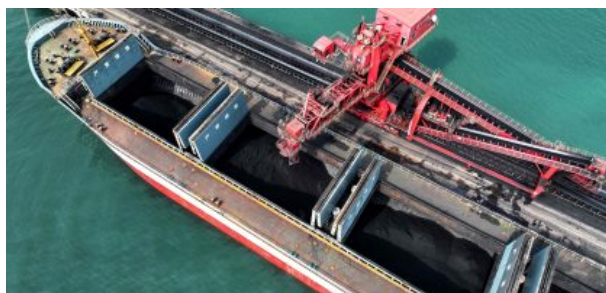
Carlo Esposito Energia Pulita , Scenari economici

Gnl, gli Usa guardano oltre l'Europa: la sfida dei mercati asiatici / L'ANALISI



Carlo Esposito Energia Pulita , Scenari economici

La Cina non abbandona il carbone: prezzi in rally e regia statale della sicurezza energetica



Daniele Russo Infrastrutture , Porti

Salonicco, il porto accoglierà le 24.000 teu. Progetto Ue per bypassare il Bosforo

