

Codice A1821A

D.D. 27 marzo 2024, n. 709

**Approvazione della procedura per l'impiego di aeromobili del volontariato di protezione civile.**



**ATTO DD 709/A1821A/2024**

**DEL 27/03/2024**

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**

**A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE,  
TRASPORTI E LOGISTICA**

**A1821A - Protezione civile**

**OGGETTO:** Approvazione della procedura per l'impiego di aeromobili del volontariato di protezione civile.

Premesso che

il Decreto Legislativo n. 1 del 2 gennaio 2018 - “Codice della protezione civile”, prevede che all'attuazione delle attività di protezione civile concorrano le regioni italiane e stabilisce che:

- le attività di protezione civile sono quelle volte alla previsione, prevenzione e mitigazione dei rischi, alla gestione delle emergenze e al loro superamento (art. 2);
- le Regioni disciplinano l'organizzazione dei sistemi di protezione civile nell'ambito dei rispettivi territori, assicurando lo svolgimento delle attività di protezione civile di cui all'articolo 2 e occupandosi, fra l'altro, delle misure per l'organizzazione e l'utilizzo del volontariato organizzato di protezione civile a livello territoriale (art. 11, c. 1, lett. m);
- il Servizio nazionale della protezione civile promuove la più ampia partecipazione del volontariato organizzato alle attività di protezione civile di cui all'articolo 2, riconoscendone il valore e la funzione sociale ai fini dell'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà di cui all'articolo 2, secondo comma, della Costituzione e, in quanto espressione dei principi di libera partecipazione, solidarietà e pluralismo, ne riconosce e stimola le iniziative e ne assicura il coordinamento (art. 32, c. 2);

la L.R. 26 aprile 2000, n. 44 all'art. 70 attribuisce alla regione compiti di “promozione, incentivazione e coordinamento del volontariato”;

La L.R. 17 aprile 2003 n. 7, all'art. 19 attribuisce alla Regione il compito di assicurare al volontariato la più ampia partecipazione alle attività di protezione civile, stimolandone la crescita e favorendone l'impiego anche tramite il finanziamento delle attività;

la Direttiva P.C.M. del 9 Novembre 2012 concernente “*Indirizzi operativi volti ad assicurare l'unitaria partecipazione delle organizzazioni di volontariato all'attività di protezione civile*”

assegna alle Regioni il compito dell'Attivazione e dell'impiego del Volontariato per gli eventi di cui all'art: 7 lett. b) del Codice della protezione civile (Decreto Legislativo n. 1 del 2 gennaio 2018);

il regolamento n° 5/R del 23 luglio 2012: “*Regolamento regionale del volontariato di protezione civile. Abrogazione del regolamento regionale 18 ottobre 2004, n. 9/R*” individua nel Coordinamento regionale del volontariato di protezione civile, l'espressione univoca dei Coordinamenti territoriali a loro volta univocamente rappresentativi delle associazioni e gruppi comunali operativi sul territorio;

l'art. 7 del sopraccitato regolamento stabilisce, altresì, che le associazioni nazionali partecipino al sistema di protezione civile, operando in concorso con i Coordinamenti territoriali del volontariato e il Coordinamento regionale del volontariato del Piemonte, secondo le modalità previste da apposite convenzioni;

Premesso inoltre che

la Direzione Regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica ha definito, con DD 3715/A1800A/2022 del 1/12/2022 “Gestione attività post evento alluvionale”, gli adempimenti e le modalità di gestione delle attività successive ad un evento alluvionale con particolare riguardo alle azioni da svolgere, ai dati da raccogliere e alle banche dati da popolare e consultare, avvalendosi dei Settori che si occupano della previsione, del monitoraggio degli eventi alluvionali e della gestione delle attività post evento alluvionale (Settore Protezione Civile, Difesa del Suolo, Geologico, Settori Tecnici, Sismico, Infrastrutture e Pronto Intervento)

la DD 3715/A1800A/2022 del 1/12/2022 stabilisce la possibilità di avvalersi delle Associazioni di Volontariato convenzionate con il Settore Protezione Civile, per fornire supporto al rilevatore del dissesto con attività aeree, al fine di ampliare le informazioni che vengono raccolte attraverso gli ordinari sopralluoghi da terra e delineare meglio gli effetti sul territorio degli eventi alluvionali.

Dato atto che

è ritenuto utile l'impiego degli aeromobili per la ricognizione ed il rilievo del territorio nelle attività di protezione civile così come richiamate dall'art. 2 del Decreto Legislativo n. 1 del 2 gennaio 2018 - “Codice della protezione civile”;

al fine di impiegare le Associazioni di Volontariato convenzionate con il Settore Protezione Civile in attività di protezione civile che comportano l'utilizzo di aeromobili, è stato avviato un tavolo di lavoro che ha portato, nel rispetto della normativa vigente in materia, alla definizione di una procedura quale parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

Ritenuto necessario, pertanto, approvare il documento “*Procedura per l'impiego di aeromobili del volontariato di protezione civile*” e relativi allegati quale parte integrante e sostanziale della presente determinazione, al fine di impiegare le Associazioni di Volontariato convenzionate con il Settore Protezione Civile in attività di protezione civile che comportano l'utilizzo di aeromobili;

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto, in conformità a quanto disposto dalla D.G.R. n. 1-4046 del 17/10/2016, come modificata con D.G.R. n. 1-3361 del 14/06/2021.

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- Decreto Legislativo n. 1 del 2 gennaio 2018 - "Codice della protezione civile";

- Legge regionale 26 aprile 2000, n. 44;
- L.R. 17 aprile 2003 n. 7;
- Direttiva P.C.M. del 9 Novembre 2012;
- Regolamento n° 5/R del 23 luglio 2012;
- D.lgs 33/2013;

*determina*

- Di approvare il documento “*Procedura per l’impiego di aeromobili del volontariato di protezione civile*” e relativi allegati quale parte integrante e sostanziale della presente determinazione, al fine di impiegare le Associazioni di Volontariato convenzionate con il Settore Protezione Civile in attività di protezione civile che comportano l’utilizzo di aeromobili;
- di disporre, ai sensi dell’art. 26, comma 1, del D.lgs 33/2013 la pubblicazione della presente determinazione sul sito della Regione Piemonte, nella sezione “Amministrazione Trasparente”.

Avverso la presente determinazione è ammesso il ricorso al TAR del Piemonte entro 60 giorni dalla piena conoscenza dell’atto ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni.

La presente determinazione sarà pubblicata sul B.U.R. ai sensi dell’articolo 61 dello Statuto e dell’art. 5 della l.r. 22/2010.

Il funzionario estensore  
Luca Mensio

IL DIRIGENTE (A1821A - Protezione civile)  
Firmato digitalmente da Francescantonio De Giglio

Allegato

## **PROCEDURA PER L'IMPIEGO DI AEROMOBILI DEL VOLONTARIATO DI PROTEZIONE CIVILE**

### **1. PREMESSA**

La modalità di attivazione del volontariato convenzionato con la Regione Piemonte (nel seguito Regione) nella fase che precede un evento prevedibile, esteso e con evoluzione graduale, è solitamente di tipo generico, poiché ha lo scopo di predisporre il volontariato ad intervenire, senza tuttavia poter indicare in dettaglio, sin dal principio, quali interventi sarà necessario effettuare. Una volta attivato, il volontariato opera in assetto organizzativo autonomo, sotto il coordinamento delle Autorità di protezione civile preposte alla gestione dell'evento e sulla base delle necessità espresse da queste ultime. Ci sono però anche attivazioni specifiche a fronte di necessità in atto ben identificabili, su ambiti definiti, per le quali è la Regione stessa a coinvolgere direttamente il volontariato, come avviene ad esempio in occasione dell'impiego della Colonna Mobile Regionale, o nel corso di eventi alluvionali che determinano criticità puntuali di rilevanza regionale. Anche il coinvolgimento della componente aeromobili del volontariato, in interventi richiesti dalla Regione, si configura come attivazione specifica e richiede l'adozione di un'apposita procedura che ne regolamenti gli aspetti fondamentali. Tale procedura è descritta nel presente documento ed è composta da un testo principale e da alcuni allegati.

### **2. INQUADRAMENTO GENERALE**

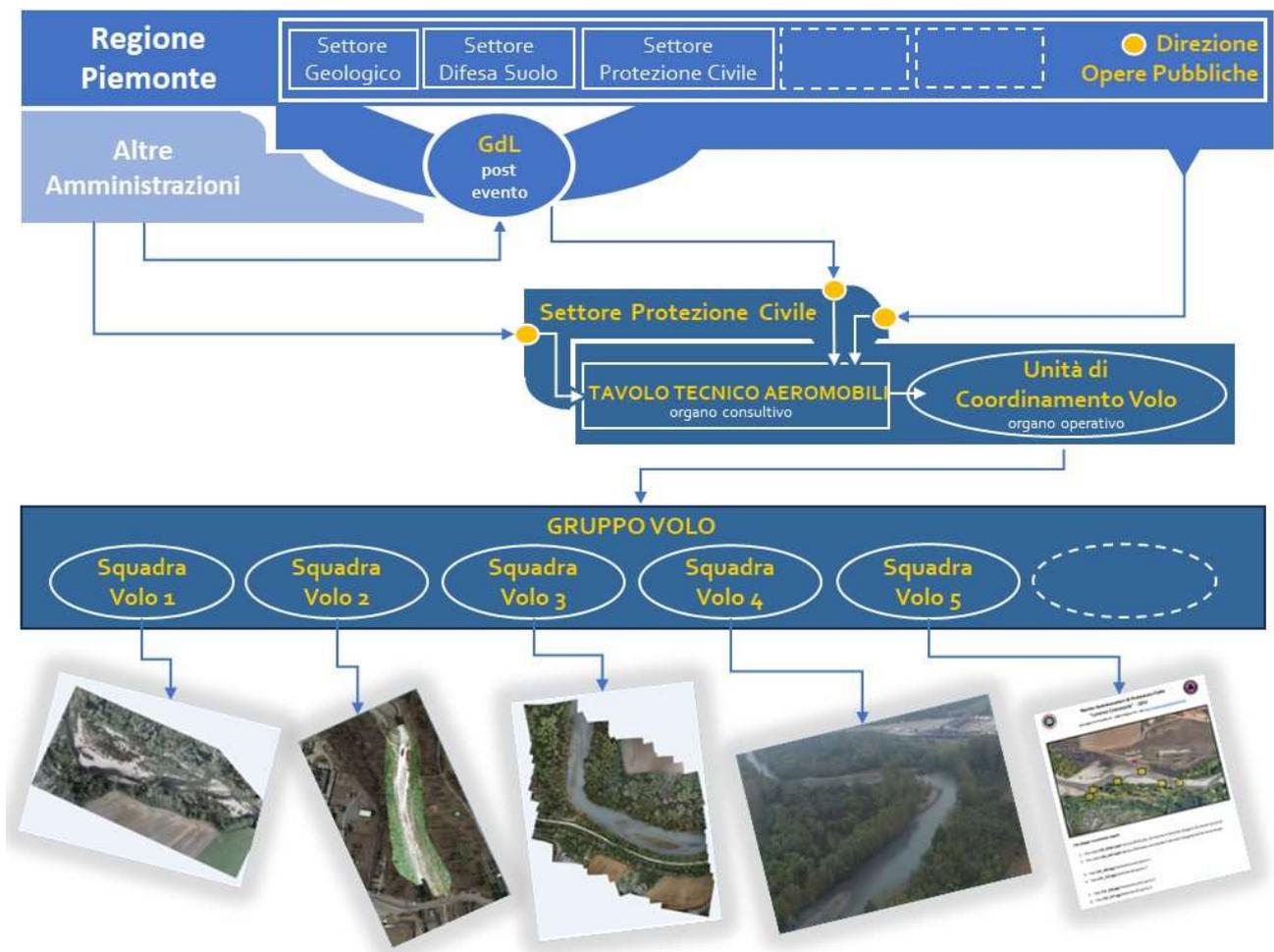
Il percorso di regolamentazione ha richiesto la definizione di una modalità operativa convenzionale di riferimento, adeguata alle richieste e conforme alla normativa, ed ha riguardato, in particolare, i seguenti aspetti fondamentali:

1. l'individuazione delle attività aeree utili al Settore Protezione Civile, e, più in generale, alla Direzione Opere Pubbliche;
2. la ricognizione delle risorse disponibili;
3. la definizione dei requisiti necessari per verificare, in base alla normativa vigente, l'idoneità al volo degli operatori del volontariato e la loro capacità operativa;
4. l'individuazione di un percorso di accreditamento del volontariato che intende operare con aeromobili in attività coordinate dalla Regione;
5. il confronto con gli uffici regionali e con altri enti e amministrazioni sul tema delle necessità di volo e degli standard operativi ai quali uniformarsi;
6. l'esecuzione di esercitazioni a scala reale per testare capacità, strumenti, procedure e modalità di lavoro (Esercitazione "Post Evento" 11 ottobre 2022, Esercitazione "Gruppo Volo" 19 ottobre 2023).

Sempre al fine di regolamentare la materia sono stati istituiti due tavoli tecnici; il primo, istituzionale, composto dai Settori Geologico, Difesa del Suolo e Protezione Civile (GdL post evento), relativo alle attività conseguenti alle emergenze alluvionali, che si è dedicato, fra l'altro, all'impiego di aeromobili per il rilievo dei dissesti e che ha consentito di approvare il documento "Gestione attività post evento alluvionale" (DD-3715/A1800A/2022 del 1/12/2022), ed il secondo, che coinvolge il volontariato, composto dal Settore Protezione Civile e da piloti esperti appartenenti alle organizzazioni di volontariato convenzionate con la Regione (Tavolo Tecnico Aeromobili), che si è occupato dell'impiego delle risorse con specifico riferimento a quelle del volontariato. Per maggior chiarezza nel testo si distingue tra associazioni di volontariato di protezione civile (nel seguito Associazioni) e organizzazioni di volontariato di protezione civile convenzionate con la regione (nel seguito OdV), intendendo le prime come affiliate alle seconde nel

caso queste ultime siano articolate in più componenti e le seconde, come organismo di rango superiore con funzioni di coordinamento delle prime. L'impiego degli aeromobili del volontariato vede quindi collaborare la Regione con singole Associazioni e con le rispettive OdV di appartenenza (come nel caso dei Coordinamenti Territoriali e di quello Regionale), oppure, direttamente con le OdV, nel caso queste siano un organismo unico, non costituito da più Associazioni, al più articolato in Sezioni (come avviene in tutti gli altri casi).

Per la gestione operativa degli ingaggi è stata inoltre pensata una "Unità di Coordinamento Volo" in seno al Tavolo Tecnico Aeromobili, con il compito di comprendere in dettaglio le richieste di volo formulate da uffici, enti o amministrazioni, è stato introdotto il nome "Gruppo Volo" per riferirsi all'insieme delle Associazioni/OdV che offrono la loro disponibilità ad essere ingaggiate secondo lo schema descritto oltre e il nome "Squadra Volo" per riferirsi al gruppo di specialisti che, in seno a ciascuna Associazione/OdV, costituisce il nucleo operativo basilare per il compimento delle missioni di volo assegnate. L'organigramma funzionale seguente schematizza le relazioni tra le componenti del sistema.



All'interno del percorso di regolamentazione sono anche nate due occasioni di ingaggio reale, a fronte di eventi meteo idrologici avversi, che hanno consentito di testare la risposta operativa delle risorse e di effettuare utili rilievi degli effetti al suolo; più in particolare, nell'ambito del secondo ingaggio, è stato anche avviato un confronto con l'Università di Torino – Dipartimento di Scienze della Terra che ha consentito di perfezionare lo standard operativo da applicare a contesti post-emergenziali.

### 3. ATTIVITÀ AEREE

Le attività aeree che si ritiene utile regolamentare all'interno della procedura possono essere distinte in base alla specifica finalità del volo, alla capacità di trasporto aereo e al fatto che interessino una porzione di territorio piccola (puntuale), o ampia (areale), come indicato di seguito:

1. Trasporto aereo di specialisti su aree inaccessibili via terra.
2. Trasporto aereo di attrezzatura su aree inaccessibili via terra.
3. Ricognizione aerea su ambiti puntuali o areali con specialisti a bordo (osservazione diretta).
4. Ricognizione aerea su ambiti puntuali o areali senza specialisti a bordo (osservazione per mezzo di telecamere).
5. Rilievo aereo di dati ed informazioni territoriali su ambiti puntuali o areali (DTM, DSM, Foto Aerea, Video Aereo, Immagini 3D, Ortofoto, ecc.).

Nell'allegato 1 dal nome "Attività Aerea", sono sinteticamente messe in relazione tra loro le attività aeree ed il tipo di aeromobile, oltre che indicate alcune altre informazioni a corredo (il documento richiede periodici aggiornamenti).

### 4. AEROMOBILI IN DOTAZIONE AL SISTEMA REGIONALE DI PROTEZIONE CIVILE

Nel giugno del 2019 un'attività di censimento degli aeromobili in dotazione ai livelli regionali è stata promossa dal Dipartimento della Protezione Civile. In quella occasione sono stati censiti tutti gli aeromobili della tipologia drone in dotazione alla Regione, alle Province piemontesi, Città Metropolitana di Torino e alle OdV e Associazioni. L'allora dotazione consisteva complessivamente di 37 droni. Il censimento prevedeva l'utilizzo di una tabella validata a livello nazionale e contenente numerose informazioni relative agli aeromobili, ai piloti e alle attività di volo.

Il censimento degli aeromobili è stato aggiornato nella primavera del 2021, includendovi anche ultraleggeri e aeroplani, oltreché gli elicotteri in dotazione alla componente antincendio boschivo regionale in grado di essere impiegata anche per necessità connesse all'evoluzione degli eventi alluvionali. Ne è emersa la disponibilità di 51 droni, 2 ultraleggeri e 1 aeroplano a cui aggiungere 6 elicotteri del servizio antincendi boschivi.

In occasione dei due censimenti, la consistenza della flotta è emersa sulla base di un confronto tra il Settore Protezione Civile della Regione e gli altri Uffici, OdV e Associazioni e aveva lo scopo di stabilire, con un'auto-dichiarazione, la dotazione di risorse potenzialmente impiegabili, ma non ancora inserite in un servizio regionale regolamentato.

Al termine del percorso di regolamentazione che ha consentito di definire gli elementi principali del contesto operativo nel quale realizzare un servizio regionale di protezione civile, coinciso con l'esercitazione "Gruppo Volo" del 19 ottobre 2023, la dotazione di risorse potenzialmente impiegabili, con riferimento alle sole risorse del volontariato, constava di 25 droni, 2 ultraleggeri e 1 aeroplano a cui aggiungere 6 elicotteri del servizio antincendi boschivi (il dato richiede periodici aggiornamenti).

### 5. IDONEITÀ AL VOLO E CAPACITÀ OPERATIVA

Per operare all'interno del Gruppo Volo è necessario possedere i necessari requisiti di idoneità al volo e di capacità operativa. I primi riguardano aspetti regolamentati dalla normativa, mentre i secondi sono dettati dalla necessità di offrire un servizio adeguato alle richieste dei committenti. Entrambi i temi sono stati dibattuti nell'ambito del Tavolo Tecnico Aeromobili del volontariato al fine di delineare il quadro di

riferimento sintetizzato nell'allegato 2 dal nome "Idoneità e Prestazioni" (il documento richiede periodici aggiornamenti).

Oltre al possesso dei requisiti riportati in allegato, le Associazioni/OdV che intendono far parte del Gruppo Volo devono anche impegnarsi ad operare con propri aeromobili e piloti. L'utilizzo di aeromobili privati è consentito solo nel caso in cui questi vengano assegnati con atto formale alle Associazioni/OdV e qualora l'affidamento renda le Associazioni/OdV responsabili, secondo quanto previsto dalla normativa, del mantenimento, buon funzionamento e impiego degli aeromobili acquisiti.

## **6. PERCORSO DI ACCREDITAMENTO**

Per potersi accreditare al Gruppo Volo le Associazioni/OdV che intendano offrire la propria disponibilità ad essere ingaggiate in attività aeree, devono operare secondo quanto descritto nella presente procedura, mantenersi costantemente aggiornate, dimostrare la loro capacità operativa nel compimento delle missioni di volo, conformemente a quanto richiesto dalla Regione e devono aderire con continuità alle iniziative promosse dalla Regione, garantendo la propria presenza agli incontri informativi e formativi e la partecipazioni alle esercitazioni.

Ai fini dell'accREDITamento, le Associazioni/OdV devono inoltre compilare e sottoscrivere la Scheda Operatore, allo scopo di dichiarare la propria condizione operativa, inserendo i dati anagrafici, gli elementi che certificano l'idoneità al volo, la dotazione strumentale e gli attestati dei piloti (si veda l'allegato 3 dal nome "Scheda Operatore" - il documento richiede periodici aggiornamenti).

## **7. TAVOLO TECNICO AEROMOBILI E UNITÀ DI COORDINAMENTO VOLO**

Il Tavolo Tecnico Aeromobili raccoglie le diverse specificità e professionalità presenti nel Gruppo Volo riunendole in un unico interlocutore, svolge un ruolo consultivo in tema di attività aeree e rappresenta un "gruppo interforze" composto, in linea di massima, da esponenti di diverse OdV. Al Tavolo Tecnico Aeromobili competono attività di mantenimento, adeguamento e sviluppo del servizio volo descritto nella presente procedura. Il Tavolo Tecnico Aeromobili è coordinato dalla Regione ed è costituito da piloti esperti che garantiscono la loro presenza secondo una logica di rotazione tra gli iscritti delle diverse OdV, in modo da garantire la più ampia partecipazione possibile tra i piloti del volontariato.

Al fine di gestire efficacemente una richiesta di intervento formulata dal Settore o da altri uffici, enti o amministrazioni, si ritiene utile individuare, in seno al Tavolo Tecnico Aeromobili, una Unità di Coordinamento Volo (nel seguito Unità Volo) che rappresenta un'entità operativa con il compito di comprendere in dettaglio le necessità espresse dal committente e veicolarle efficacemente, all'interno del Gruppo Volo, all'Associazione/OdV incaricata dell'intervento. In particolare, in occasione della preparazione di un volo, viene convocato il Tavolo Tecnico Aeromobili per illustrare i contenuti dell'attività richiesta e individuare, al contempo, all'interno del medesimo tavolo tecnico, i componenti che costituiranno l'Unità Volo; quest'ultima avrà il compito di coordinare l'intervento e di individuare, a sua volta, l'Associazione/OdV in possesso dei requisiti per eseguirlo.

## **8. RISORSE E TERRITORIO**

La ricognizione delle risorse disponibili in occasione dell'ultimo censimento, ha consentito di stabilire quali aeromobili sono complessivamente disponibili a livello regionale per ciascuna OdV, e, per quanto riguarda le Associazioni che afferiscono al Coordinamento Regionale del Volontariato, la disponibilità ripartita nelle sue articolazioni a livello provinciale. Le informazioni relative alla distribuzione delle risorse riflettono quindi, al momento, l'attuale organizzazione territoriale del volontariato piemontese. Al fine di predisporre

un piano di attivazione si ritiene importante un approccio territoriale che tenga conto della dislocazione delle risorse. Per questa ragione, ogni occasione di censimento degli aeromobili deve avere come obiettivo anche quello di stabilire la distribuzione delle risorse a livello comunale, in modo tale che sia possibile associare a ciascuna organizzazione un ambito preferenziale d'intervento, subordinandone l'operatività al possesso delle autorizzazioni necessarie ai sensi del regolamento Enac, nonché alla disponibilità di aeromobili, dispositivi, apparecchiature e dotazioni rispondenti ai requisiti e alle necessità rappresentate dalle componenti tecniche degli uffici regionali. Si ritiene particolarmente utile l'approccio che definisce una giurisdizione territoriale per le attività che vengono richieste in emergenza, solitamente connotate dalla necessità di essere tempestive e di poter contare su una certa familiarità con l'ambiente nel quale si interviene. Potendo contare su una distribuzione territoriale delle Associazioni/OdV, il principio di giurisdizione territoriale può essere ugualmente mantenuto anche nell'ipotesi che, di fronte alla necessità di fare un intervento in emergenza, si faccia riferimento ad un modello che coinvolge contemporaneamente tutte le OdV e che le veda partecipare insieme laddove richiesto (bisogna tuttavia precisare che nei contesti territoriali contraddistinti da carente presenza di Associazioni e Sezioni, il principio di giurisdizione territoriale non potrà essere applicato). Per le attività di prevenzione da svolgersi in condizioni ordinarie che sono più compatibili con la possibilità di disporre di tempi meno pressanti e conseguentemente più idonei ai fini della pianificazione dell'intervento e della comprensione della natura dell'ambiente nel quale si opera, al posto del coinvolgimento basato sul solo approccio territoriale viene adottato un criterio di rotazione sull'intero territorio regionale che veda coinvolte a turno tutte le Associazioni/OdV, con il ruolo di riferimento locale assegnato a quella più prossima al territorio oggetto d'intervento.

Particolarmente utili per le attività in emergenza che richiedono un'attivazione in tempi brevi, sono le forme di reperibilità delle risorse, in modo che possa essere garantita, da un nucleo sufficientemente numeroso di operatori, un'effettiva pronta partenza in caso di necessità. Inoltre rimane sempre valido il principio di sostituzione della risorsa a cui spetta l'intervento qualora questa non sia in grado di operare oppure non abbia i requisiti necessari per soddisfare la richiesta; in questo caso l'intervento verrebbe affidato ad una risorsa limitrofa in caso di coinvolgimento secondo il criterio territoriale, oppure a quella cui spetta il turno successivo in caso di avvicendamento secondo turnazione.

## 9. PIANO DI ATTIVAZIONE

Come precisato nel precedente capitolo, ci sono quindi due tipi di attivazione della componente aeromobili del volontariato, quella in emergenza e quella in condizioni ordinarie. La prima richiede tempestività di intervento e si basa su un criterio di giurisdizione territoriale, la seconda può essere programmata, organizzata ed effettuata in tempi ordinari, può prescindere, in parte, dalle giurisdizioni territoriali e si avvale di un criterio a rotazione, con il coinvolgimento, comunque, dell'Associazione/OdV più prossima al territorio oggetto d'intervento con ruolo di riferimento locale.

### 9.1. Attività in emergenza

Come già richiamato in premessa, l'attivazione generica del volontariato di fronte ad eventi prevedibili avviene con una comunicazione della Regione che autorizza le OdV e le proprie Associazioni ad intervenire qualora richiesto. La comunicazione di attivazione pone il volontariato in uno stato di *ATTENZIONE* che lo rende pronto ad essere impiegato. È questo il caso degli eventi alluvionali previsti dal "*Bollettino di Allerta*" qualora questo contenga livelli di allerta arancione o rossa. Allo stesso modo, il Gruppo Volo, di fronte alla previsione di evento potenzialmente critico, si pone in uno stato di *ATTENZIONE*. Data la possibilità, anche in contesti emergenziali, di poter operare in territori diversi da quelli della propria sede qualora il territorio

oggetto di emergenza non sia coperto da risorse del Gruppo Volo, le Associazioni/Odv si pongono in uno stato di attenzione indipendentemente dalle zone per le quali è stata diramata l'allerta nel caso che questa riguardi solo una parte del territorio regionale. Da questo momento in poi ciascuna delle fasi successive di gestione di un evento prevedibile che abbia una propagazione progressiva come in molte manifestazioni della dinamica alluvionale, può richiedere l'impiego di aeromobili. In particolare:

- ✓ La fase di *PREALLARME* richiede attività di sorveglianza;
- ✓ La fase di *ALLARME* richiede attività di supporto ai soccorritori;
- ✓ la fase di ripristino, nel post-evento, richiede attività di supporto alle squadre impegnate in attività di assistenza e di recupero delle condizioni ordinarie e di supporto ai rilevatori del dissesto.

Qualora la necessità di intervento sia determinata da un evento imprevedibile che improvvisamente rende necessario l'impiego di aeromobili senza preavviso, la situazione proietta immediatamente il sistema nella fase di *ALLARME*. In un caso come nell'altro, nel momento in cui risulta chiara la necessità di effettuare un intervento con aeromobili, si attiva la presente procedura secondo i passi descritti nella seguente tabella, che, come dichiarato in premessa, regola l'attivazione specifica delle risorse del Gruppo Volo; tale attivazione integra quella generica rivolta a tutti e comunicata in via preventiva all'inizio dell'evento, o, in caso di fenomeno imprevedibile, in corso d'evento.

1	La Regione convoca i membri del Tavolo Tecnico Aeromobili informando, contestualmente, le Associazioni/Odv di appartenenza e condivide le informazioni relative alla missione di volo richiesta, i tempi entro i quali compierla, l'ambito territoriale interessato ed il contatto dell'eventuale referente operativo sul posto. Individua altresì i componenti dell'Unità Volo tra i membri del Tavolo Tecnico Aeromobili.
2	Entro 4 ore dalla convocazione, l'Unità Volo, insieme alla Regione, individua le risorse del Gruppo Volo che faranno l'intervento, considerando i requisiti tecnici necessari ed il criterio territoriale descritto nel paragrafo precedente. La Regione informa le risorse individuate e le OdV di appartenenza.
3	Le risorse individuate vengono informate dalla Regione e dall'Unità Volo circa la missione da compiere.
4	Le risorse individuate ed informate si rendono disponibili ad intervenire entro 24 ore.
5	Le risorse individuate giunte sul luogo dell'intervento si mettono a disposizione dell'autorità responsabile delle operazioni ed agiscono sotto il suo coordinamento.
6	Le risorse che sono intervenute, mantengono un contatto stabile con la Sala Operativa Regionale, informandola sull'andamento delle attività.
7	Le risorse che sono intervenute comunicano alla Sala Operativa Regionale arrivo sul posto, inizio e fine delle operazioni e partenza dal posto per mezzo di sistemi di comunicazione tra i quali "Faster".
8	Le risorse che sono intervenute comunicano l'esito dell'attività alla Regione/Unità Volo per mezzo di comunicazione telefonica e/o predisposizione di un rapporto e consegnano altresì i prodotti digitali eventualmente richiesti (vedi capitolo seguente). Le risorse intervenute informano la OdV di appartenenza circa l'esito delle attività.

### 9.2. Attività in ordinario

Di fronte alla necessità di effettuare voli in attività di prevenzione che possono essere preparate attraverso una fase progettuale preliminare, si attivano i passi di seguito elencati.

1	La Regione convoca i membri del Tavolo Tecnico Aeromobili al fine di formare un gruppo di lavoro per lo svolgimento dell'attività richiesta, informando, contestualmente, le Associazioni/Odv di appartenenza. Individua altresì i componenti dell'Unità Volo tra i membri del Tavolo Tecnico Aeromobili.
2	Il gruppo di lavoro Regione/Unità Volo prepara un progetto che, dato il prodotto o il servizio richiesto e l'ambito territoriale oggetto dell'intervento, stabilisca quali risorse impiegare, per quanto tempo ed in che modo.
3	L'Unità Volo, insieme alla Regione, individua le risorse che faranno l'intervento considerando i requisiti tecnici necessari ed il criterio di coinvolgimento a rotazione descritto nel paragrafo precedente. La Regione informa contestualmente le risorse individuate e le OdV di appartenenza.
4	Le risorse individuate vengono istruite dal gruppo di lavoro Regione/Unità Volo circa l'attività da compiere.
5	Le risorse individuate ed istruite si rendono disponibili a svolgere le attività assegnate nei tempi stabiliti dal progetto.
6	Le risorse incaricate, mantengono aggiornato il gruppo di lavoro Regione/Unità Volo, informandolo sull'andamento delle attività sino alla conclusione dei lavori. Le risorse incaricate aggiornano altresì le OdV di appartenenza.
7	Le risorse incaricate, una volta ultimata la mansione, comunicano l'esito dell'attività al gruppo di lavoro Regione/Unità Volo, preparando un rapporto e, nel caso sia stato richiesto, consegnando il prodotto digitale realizzato (vedi capitolo seguente). Le risorse incaricate informano la OdV di appartenenza circa l'esito dell'attività.

## 10. PRODOTTI DELLE ATTIVITÀ DI VOLO

Si elencano di seguito i prodotti che possono essere richiesti nel corso di una missione con aeromobile.

- 1) Comunicazione verbale (resoconto, cronaca).
- 2) Rapporto di missione.
- 3) Foto e Video (riprese in differita o diretta).
- 4) Prodotti digitali specialistici (DTM, DSM, Video 3D, Immagini 3D, Ortofoto, ecc.).

## 11. AGGIORNAMENTI

L'affinamento nel tempo dello standard operativo e l'adeguamento del servizio di volo a nuove eventuali esigenze, potranno determinare sviluppi nell'impiego degli aeromobili del volontariato di protezione civile tali da richiedere aggiornamenti della presente procedura.

# ALLEGATO 1 - ATTIVITÀ AEREA

## PER IL TRASPORTO IN VOLO, LA RICOGNIZIONE DEL TERRITORIO E IL RILIEVO DEI DISSESTI



	ATTIVITÀ AEREA	TIPO DI AEROMOBILE	TIPO DI STRUMENTAZIONE PER IL RILIEVO AEREO	DOCUMENTI OPERATORE AEREO	ATTESTAZIONI PILOTA	RIFERIMENTI NORMATIVI
1	Trasporto aereo di specialisti su aree inaccessibili via terra	Elicottero	/	Iscrizione Registro CCIAA , Certificato di Aeronavigabilità, Certificato di Operatore Aereo, Certificato di Operatore Antincendio, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	
2	Trasporto aereo di attrezzatura su aree inaccessibili via terra	Elicottero	/	PER I TECNICI/MECCANICI DI LINEA:Licenza di Manutentore Aeronautico, conoscenza della lingua italiana parlata e scritta	"Abilitazione alla condotta"	
3	Ricognizione aerea su ambiti puntuali o areali con specialisti a bordo (osservazione diretta)	Elicottero (ambiti puntuali)	/	Iscrizione Registro CCIAA, Certificato di Aeronavigabilità, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	
		Aeroplano (ambiti areali)	/	Equiparazione a aeromobile di stato (requisito eventuale)	"Abilitazione alla condotta"	
4	Ricognizione aerea su ambiti puntuali o areali senza specialisti a bordo (osservazione per mezzo di telecamere)	Drone (ambiti puntuali)	Fotocamera + Videocamera	Registrazione operatore su Sito d-Flight Assicurazione "RC"	Abilitazioni ENAC/EASA (categoria Open A1, A2, A3) (categoria Specific con dichiarazione/autorizzazione operativa)	"nuovo" Codice della Navigazione, Regolamento Enac, Regolamento EASA
		Elicottero (ambiti puntuali)		Iscrizione Registro CCIAA, Certificato di Aeronavigabilità, Certificato di Operatore Aereo, Certificato di Operatore Antincendio, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	
		Aeroplano (ambiti areali)		Iscrizione Registro CCIAA, Certificato di Aeronavigabilità, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	
5	Rilievo aereo di dati e informazioni territoriali su ambiti puntuali o areali (DTM, DSM, Foto Aerea, Video Aereo, Immagini 3D, Ortofoto)	Drone (ambiti puntuali)	Fotocamera + antenne GPS (RTK) + Sensore RGB + Lidar + software per post-produzione.	Registrazione operatore su Sito d-Flight Assicurazione "RC"	Abilitazioni ENAC/EASA (categoria Open A1, A2, A3) (categoria Specific con dichiarazione/autorizzazione operativa)	
		Elicottero (ambiti puntuali)		Iscrizione Registro CCIAA, Certificato di Aeronavigabilità, Certificato di Operatore Aereo, Certificato di Operatore Antincendio, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	
		Aeroplano (ambiti areali)		Iscrizione Registro CCIAA, Certificato di Aeronavigabilità, Assicurazione "RC"	Licenza di Pilota Privato o Commerciale, Visita Medica	

<b>DRONI</b> <b>IDONEITÀ AL VOLO DI AEROMOBILE E PILOTA</b>		
Registrazione operatore su Sito d-Flight – "Utente Pro"	REGOLAMENTO UAS-IT, Edizione 1 del 04/01/2021 Artt. 6 e 9	Sezione II – Parte A, Disposizioni per gli UAS le cui operazioni ricadono nel Regolamento (UE) n. 947/2019 Art. 6 Registrazione Ai sensi dell'Allegato IX del Regolamento Basico N. 1139/2018, gli operatori di UAV hanno l'obbligo di registrarsi, anche ai fini dell'identificazione e dell'imputazione delle responsabilità civili e penali, sul portale D-Flight e di apporre il codice identificativo QR sull'UAV.  SEZIONE II - Parte B, Disposizioni per gli UAS le cui operazioni ricadono nel Regolamento (UE) n. 2018/1139 art. 2 comma 3(a) Art. 9 Registrazione Gli operatori di UAV nel caso di svolgimento di operazioni in categoria aperta oppure in categoria specifica con SAIL inferiore a V hanno l'obbligo di registrarsi sul portale D-Flight nella sezione a loro dedicata e di apporre il codice identificativo QR sull'UAV.
Assicurazione "Uso Professionale"	REGOLAMENTO UAS-IT, Edizione 1 del 04/01/2021 Art. 27  CODICE DELLA NAVIGAZIONE Art. 798	Art. 27 Assicurazione Non è consentito condurre operazioni con un UAS se non è stata stipulata e in corso di validità un'assicurazione concernente la responsabilità verso terzi, adeguata allo scopo e con massimali non inferiori ai parametri minimi di cui alla tabella dell'art. 7 del Regolamento (CE) 785/2004. In conformità dell'art. 743 del Codice della Navigazione anche agli aeromobili oggetto del presente regolamento si applica l'art. 1015 del Codice della Navigazione.  Art. 798 - Obbligo di assicurazione L'aeromobile non può circolare, se non sono state stipulate e non sono in corso di validità le assicurazioni obbligatorie previste dal presente codice e dalla normativa comunitaria.
Attestati del pilota	REGOLAMENTO UAS-IT, Edizione 1 del 04/01/2021 Artt. 18 e 19	SEZIONE III - Disposizioni per il pilotaggio degli UAV  Art. 18 Attestato di Pilota Categoria OPEN A1-A3 1. Per la conduzione di UAV di massa operativa al decollo minore di 25 kg per Operazioni in categoria OPEN A1-A3 in condizioni VLOS è necessario il possesso di un Attestato di Pilota, rilasciata a seguito del completamento di un corso online e del superamento di un esame online svolto sul portale web dedicato dell'ENAC.  Art. 19 Attestato di Pilota Categoria OPEN A2 1. Per la conduzione di UAV per Operazioni in categoria OPEN A2 in condizioni VLOS è necessario: a) Essere in possesso dell'Attestato di Pilota Categoria OPEN A1-A3, rilasciato a seguito del completamento di un corso online e del superamento di un esame online di cui all'articolo 21; b) Aver completato un addestramento pratico autonomo nelle condizioni operative della sottocategoria OPEN A3; c) Aver dichiarato il completamento dell'addestramento pratico autonomo di cui alla lettera b) d) Aver superato un esame teorico aggiuntivo di almeno 30 domande a risposta multipla presso un Centro di Addestramento autorizzato (Recognized Entity) sulle seguenti materie: - Meteorologia - Prestazioni di volo e pianificazione - Mitigazioni tecnico-operative e gestione del rischio L'esame teorico si ritiene superato se il candidato risponde correttamente ad almeno il 75% del punteggio massimo raggiungibile. I piloti che hanno conseguito l'attestato di Pilota Remoto per operazioni specializzate critiche (CRO) prima della data di applicazione del Regolamento (UE) n. 2019/947, sono autorizzati a condurre operazioni in modalità VLOS secondo gli scenari standard pubblicati dell'ENAC fino al termine della loro validità.

<b>AEROPLANI (1 di 2)</b> <b>IDONEITÀ AL VOLO DI AEROMOBILE E PILOTA</b>		
Certificato di Aeronavigabilità (*)	Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile / ENAC Art.31	Certificates of airworthiness Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.
Assicurazione "RC" (***)	Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile / ENAC Art.29	Documents carried in aircraft Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention: a) Its certificate of registration; b) Its certificate of airworthiness; c) The appropriate licenses for each member of the crew; d) Its journey log book; e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license; f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination; g) If it carries cargo, a manifest and detailed.
Titolo per svolgere attività di pilotaggio	JAR-FCL1.010	JAR-FCL 1.010 Basic authority to act as a flight crew member [(See Appendix 1 to JARFCL 1.010) (See Appendix 2 to JAR-FCL 1.010) (See AMC No. 1 to JAR-FCL 1.010)] (a) Licence and rating (1) A person shall not act as a flight crew member of a civil aeroplane registered in a JAA Member State unless that person holds a valid licence and rating complying with the requirements of JAR-FCL and appropriate to the duties being performed, or an authorisation as set out in JAR-FCL 1.085 and/or 1.230. The licence shall have been issued by: (i) a JAA Member State; or (ii) another ICAO Contracting State and rendered valid in accordance with JAR-FCL 1.015(b) or (c). (2) Pilots holding national motor gliders licences/ratings/authorisations are also permitted to operate touring motor gliders under national regulations. (3) Pilots holding a restricted national private pilot's licence are permitted under national regulations to operate aeroplanes registered in the State of licence issue within that State's airspace. [(4) From 5 March 2008, applicants for a licence and licence holders who are required to use the radio telephone shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications in accordance with Appendix 1 to JR-FCL 1.010. The language proficiency required must be at least Operational Level (level 4) of the ICAO Language Proficiency Rating (see Appendix 2 to JAR-FCL 1.010 and AMC No. 1 to JARFCL 1.010). Note: These provisions refer to ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practise, therefore, there will be situations whereby a licence holder will only need to speak the language normally used by the station on the ground.] (b) Exercise of privileges. The holder of a licence, rating, or authorisation shall not exercise privileges other than those granted by that licence, rating, or authorisation. (c) Appeals, Enforcement (1) A JAA Member State may at any time in accordance with its national procedures act on appeals, limit privileges, or suspend or revoke any licence, rating, authorisation, approval or certificate it has issued in accordance with the requirements of JAR-FCL if it is established that an applicant or a licence holder has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State of licence issue. (2) If a JAA Member State establishes that an applicant or licence holder of a JAR-FCL licence issued by another JAA Member State has not met, or no longer meets, the requirements of JAR-FCL or relevant national law of the State in which an aircraft is being flown, the JAA Member State shall inform the State of licence issue and the Licensing Division of the JAA Headquarters. In accordance with its national law, a JAA Member State may direct that in the interest of safety an applicant or licence holder it has duly reported to the State of licence issue and the JAA for the above reason may not pilot aircraft registered in that State or pilot any aircraft in that State's airspace.

<b>AEROPLANI (2 di 2)</b> <b>IDONEITÀ AL VOLO DI AEROMOBILE E PILOTA</b>		
Idoneità medica	JAR-FCL1.035 JAR-FCL1.105	<p>JAR-FCL 1.035 Medical fitness (See IEM FCL 1.035)</p> <p>(a) Fitness. The holder of a medical certificate shall be mentally and physically fit to exercise safely the privileges of the applicable licence.</p> <p>(b) Requirement for medical certificate. In order to apply for or to exercise the privileges of a licence, the applicant or the holder shall hold a medical certificate issued in accordance with the provisions of JAR-FCL 3 (Medical) and appropriate to the privileges of the licence.</p> <p>(c) Aeromedical disposition. After completion of the examination the applicant shall be advised whether fit, unfit or referred to the Authority. The authorised medical examiner (AME) shall inform the applicant of any condition(s) (medical, operational or otherwise) that may restrict flying training and/or the privileges of any licence issued.</p> <p>(d) Operational Multicrew Limitation (OML – Class 1 only).</p> <p>(1) The limitation 'valid only as or with qualified co-pilot' is to be applied when the holder of a CPL or an ATPL does not fully meet the class 1 medical certificate requirements but is considered to be within the accepted risk of incapacitation (see JAR-FCL 3 (Medical), IEM FCL A, B and C). This JAR-FCL 1.025 (continued) JAR-FCL 1.030(c) (continued) SECTION 1 JAR-FCL 1 Amendment 7 1-A-8 01.12.06 limitation is applied by the Authority in the context of a multi-pilot environment. A 'valid only as or with qualified co-pilot' limitation can only be issued or removed by the Authority.</p> <p>(2) The other pilot shall be qualified on the type, not be over the age of 60, and not be subject to an OML. (e) Operational Safety Pilot Limitation (OSL – Class 2 only). A safety pilot is a pilot who is qualified to act as PIC on the class/type of aeroplane and carried on board the aeroplane, which is fitted with dual controls, for the purpose of taking over control should the PIC holding this specific medical certificate restriction become incapacitated (see IEM FCL 1.035). An OSL can only be issued or removed by the Authority. [Amdt.1, 01.06.00]</p> <p>JAR-FCL 1.105 Medical fitness: An applicant for a PPL(A) shall hold a valid Class 1 or Class 2 medical certificate. In order to exercise the privileges of a PPL(A) a valid Class 1 or Class 2 medical certificate shall be held.</p>

<b>APPARECCHI VDS - Volo da Diporto e Sportivo (1 di 2)</b> <b>IDONEITÀ AL VOLO DI AEROMOBILE E PILOTA</b>		
<b>Certificato di Identificazione</b>	D.P.R. 9 luglio 2010 - n. 133 <b>CAPO I - PRESCRIZIONI GENERALI E SICUREZZA</b> Art. 7 - Registrazione ed identificazione degli apparecchi VDS muniti di motore	1. Sono ammessi alla circolazione sul territorio nazionale gli apparecchi VDS muniti di motore, aventi caratteristiche conformi a quelle di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n.106, iscritti nel registro di cui all'articolo 5, lettera c), del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 20 ottobre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.7 dell'11 gennaio 2005, di seguito denominato : «DPCM 20 ottobre 2005», tenuto dall'Aero Club d'Italia ed in possesso del certificato di identificazione [...]
<b>Attestato di idoneità al pilotaggio VDS</b>	D.P.R. 9 luglio 2010 - n. 133 <b>CAPO III - ACCERTAMENTO DI IDONEITA' PER L'ATTIVITA DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO</b> Art. 11 - Attestato di idoneità, abilitazioni e qualifiche	1. L'attestato di idoneità al pilotaggio VDS è rilasciato dall'Aero Club d'Italia e consente di svolgere l'attività di volo con gli apparecchi VDS con le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106. 2. Per il rilascio dell'abilitazione all'uso degli apparecchi VDS biposto con passeggero a bordo è richiesto il possesso di uno dei seguenti requisiti: a) attestato di istruttore VDS conseguito in data anteriore all'entrata in vigore del presente regolamento; b) autocertificazione relativa allo svolgimento di almeno trenta ore come responsabile ai comandi e superamento dell'esame di cui all'articolo 17, comma 3; c) brevetto o licenza le cui abilitazioni di pilota di velivolo o di elicottero siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno; 3. Per il conseguimento dell'attestato di cui al comma 1, è richiesta la partecipazione ai corsi indetti dall'Aero Club d'Italia, con le modalità dallo stesso stabilite ed approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Enac, con superamento di prove d'esame finali. [...]  [...] 8. Ai fini del rilascio dell'attestato di cui al comma 1, il richiedente presenta il certificato di idoneità psico-fisica, di cui all'articolo 13, nonché il nulla osta di cui all'articolo 14. La certificazione medica, sia nel caso di primo rilascio che dei successivi rinnovi, ha validità per un massimo di due anni, ridotti ad un anno al compimento del quarantesimo anno di età per i piloti che svolgono l'attività di istruttore VDS. Resta salva la facoltà del medico di prescrivere una durata inferiore della certificazione medica nei casi previsti all'allegato I. Entro la data di scadenza, l'interessato trasmette all'Aero Club d'Italia una nuova certificazione d'idoneità psico-fisica. L'Aero Club d'Italia, previa verifica della conformità della certificazione ai requisiti di cui all'articolo 13, trascrive l'avvenuta registrazione sull'attestato. 9. L'Aero Club d'Italia rilascia l'attestazione della qualifica di pilota VDS avanzato a coloro che sono in possesso dei seguenti requisiti: a) attestato di idoneità al pilotaggio VDS con apparecchi provvisti di motore; b) abilitazione al trasporto del passeggero conseguita da almeno un anno; c) certificato di idoneità psico-fisica in corso di validità; d) frequenza e superamento di un corso di radiotelegrafia approvato dall'Aero Club d'Italia, con rilascio di certificato di radiotelegrafia aeronautica da parte di un ente abilitato. Il programma del corso di radiotelegrafia è predisposto dall'Aero Club d'Italia in conformità alla normativa vigente per il conseguimento della licenza di pilota privato; e) superamento di apposito esame presso una scuola abilitata dall'Aero Club d'Italia al rilascio della attestazione della qualifica di pilota VDS avanzato. [...]  [...] 13. La qualifica di pilota VDS avanzato ha validità biennale. Entro la data di scadenza della certificazione, su istanza dell'interessato, la scuola abilitata rilascia un nuovo nulla osta dandone comunicazione all'Aero Club d'Italia per le previste registrazioni. Con apposito regolamento dell'Aero Club d'Italia, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono predisposte le modalità di rilascio del nulla osta. 14. L'abilitazione al volo in formazione è rilasciata dall'Aero Club d'Italia al pilota in possesso della qualifica di cui al comma 9, previo superamento di apposito esame. [...]

<b>APPARECCHI VDS - Volo da Diporto e Sportivo (2 di 2)</b> <b>IDONEITÀ AL VOLO DI AEROMOBILE E PILOTA</b>		
Assicurazione	<p>D.P.R. 9 luglio 2010 - n. 133 CAPO V - ASSICURAZIONE</p> <p>Art. 20 - Obbligo di assicurazione per danni a terzi</p> <p>Art. 21 - Requisiti della copertura assicurativa</p>	<p>Art. 20 - Obbligo di assicurazione per danni a terzi</p> <p>1. I proprietari degli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettere b) e c), possono svolgere attività di volo, previa stipula di contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo.</p> <p>2. L'obbligo assicurativo di cui al comma 1, sussiste anche per il proprietario che non utilizza personalmente l'apparecchio VDS.</p> <p>3. Colui che utilizza un apparecchio VDS, di cui non sia proprietario, si accerta, prima dell'inizio del volo, che l'apparecchio medesimo sia coperto da polizza assicurativa.</p> <p>4. Sono interdetti dall'attività di volo gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera d), qualora il pilota sia privo di copertura assicurativa per i danni prodotti a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo.</p> <p>5. I corsi preparatori per il conseguimento delle idoneità di cui all'articolo 15, possono svolgersi soltanto previa stipula di copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, con un massimale non inferiore a cinquecentomila euro per persone, animali o cose, fermo restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.</p> <p>Art. 21 - Requisiti della copertura assicurativa</p> <p>1. Il contratto di assicurazione per gli apparecchi VDS, stipulato nel rispetto della normativa comunitaria vigente in materia e in particolare, ove applicabile, del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 prevede:</p> <p>a) l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;</p> <p>b) l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;</p> <p>c) l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;</p> <p>d) il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;</p> <p>e) l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.</p> <p>2. Il contratto di assicurazione stipulato dai piloti degli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera d), oltre alle disposizioni di cui al comma 1, lettere b), c), d) ed e), prevede un massimale per i danni a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo non inferiore ad unmilionesessantomila euro.</p>

<b>AEROMOBILI</b> <b>(PRESTAZIONI DRONI, AEROPLANI, APPARECCHI VDS, ELICOTTERI)</b>			
	<b>pre/post-emergenza</b>	<b>emergenza</b>	<b>Note</b>
Immagine Aerea	12 mpx	12 mpx	Da valutare, in base alla situazione ed alle necessità del committente, l'acquisizione delle immagini in formato RAW
Video Aereo	4K	Full HD	Da valutare, in base alla situazione ed alle necessità del committente, la qualità del video con la necessità dello streaming
Rilievo Fotogrammetrico	3 cm/px GSD	3 cm/px GSD	Da valutare, in base alla situazione ed alle necessità del committente, la necessità di fissare riferimenti georeferenziati a terra per georiferimento in fase di post-produzione.

# ALLEGATO 3 - SCHEDA OPERATORE

versione febbraio 2024

rivolta alle associazioni di Volontariato di Protezione Civile

appartenenti ad Organizzazioni in convenzione con il Settore Protezione Civile della Regione Piemonte

COMPILARE LE SEZIONI DRONI, AEROPLANI E VDS CONSIDERANDO LE RISORSE DI CUI È RESPONSABILE L'ASSOCIAZIONE/OdV

## DATI ANAGRAFICI DELL'OPERATORE

ORGANIZZAZIONE  
DI VOLONTARIATO

ASSOCIAZIONE  
DI VOLONTARIATO

DATI DEL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE

COGNOME

NOME

TELEFONO

INDIRIZZO MAIL:

INDIRIZZO DELLA SEDE OPERATIVA:

## DRONI IN DOTAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE

REGISTRAZIONE d\_Flight - Utente PRO  
CODICE OPERATORE:

MARCA

MODELLO

CLASSE

ASSICURAZIONE  
(ESTREMI DEL DOCUMENTO)

TARGA  
UAS

ALLARME  
GEO-FENCE

## NUMERO DI PILOTI PER CATEGORIE OPERATIVE

A1

A2

A3

POSSESSO DEI REQUISITI PER  
OPERARE IN CATEGORIA SPECIFIC/BVLOS  
(ESTREMI DEL DOCUMENTO)

## AEROPLANI IN DOTAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE

MARCHE

TIPO VELIVOLO  
(ICAO)

CERTIFICATO DI  
AERONAVIGABILITÀ

ASSICURAZIONE  
(ESTREMI DEL DOCUMENTO)

## NUMERO DI PILOTI PER TIPO DI LICENZA

PPL

CPL

ATPL

IDONEITÀ MEDICA

## "VDS" IN DOTAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE

MARCHE

TIPO VELIVOLO  
(ICAO)

CERTIFICATO DI  
IDENTIFICAZIONE

ASSICURAZIONE  
(ESTREMI DEL DOCUMENTO)

## NUMERO DI PILOTI PER TIPO DI ATTESTATO

VDS

VDS Avanzato

IDONEITÀ MEDICA

DATA:

FIRMA:  
del Presidente  
dell'Associazione