

LA NORMATIVA IN MATERIA DI UTILIZZO DEI DRONI



Simone Facchinetti*

I droni, ben lungi dall'appartenere al solo immaginario fantascientifico, fanno ormai parte della realtà. È ormai dai primi anni 2000 che gli stessi vengono abitualmente utilizzati in svariati ambiti (militare, industria, sicurezza, monitoraggio ambientale, logistica ecc.). Lo scenario normativo che ne emerge è quello di una regolamentazione in piena evoluzione.

Da allora, i droni vengono sempre più utilizzati anche in ambito civile, sia a scopi ricreativi sia a scopi commerciali: da un lato, infatti, vi chi li utilizza per effettuare spettacolari fotografie e riprese aeree; dall'altro, invece, vi è chi li usa per la consegna di merci, come il colosso "Amazon", che negli USA, con l'autorizzazione della "Federal Aviation Administration" (FAA), ha avviato già dall'estate 2020 il servizio "Amazon Prime Air" che consente la consegna dei prodotti in circa 30 minuti. Il potenziale dei droni non si ferma qui: aziende come "Uber" e "Hyundai" hanno progettato dei taxi volanti, che con ogni probabilità saranno pronti entro il 2023. È evidente, pertanto, l'impellente necessità per tutti gli ordinamenti di dotarsi di un'efficace normativa in materia di droni.

Ma cos'è un drone?

Nell'ambito dell'ordinamento italiano, una definizione normativa di "drone", o "Aeromobile a Pilotaggio Remoto" (APR), si rinviene nell'art. 246 Cod. Ord. Militare (Decreto Legislativo n.66 del 2010) che lo definisce come "mezzo aereo pilotato da un equipaggio che opera da una stazione remota di comando e controllo".

I regolamenti dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) non offrono, invece, una compiuta definizione di "drone" e si limitano a disciplinarne

le regole di utilizzo, distinguendo i droni in varie categorie di rischio sulla base delle dimensioni e delle funzioni svolte dall'aeromobile.

Il vecchio Regolamento ENAC del 2015, ad esempio, operava una prima distinzione tra "Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR)" e "Aeromodelli" sulla base delle funzioni concretamente svolte dal velivolo: mentre i droni rientranti nella prima categoria erano quelli destinati all'impiego in attività scientifiche di sperimentazione e ricerca, quelli della seconda categoria erano quelli usati esclusivamente a scopi ricreazionali e sportivi.

La suddetta distinzione aveva immediate ripercussioni sulle regole di utilizzo dello stesso aeromobile: infatti, i "SAPR" erano considerati aeromobili ai sensi e per gli effetti dell'art. 743 Cod. Nav. con conseguente applicazione delle norme di diritto della navigazione e regole più stringenti in merito alla preparazione dei piloti e alle regole di volo; gli "aeromodelli", invece, non erano considerati aeromobili e il regolamento si limitava a prescrivere delle regole di diligenza e prudenza, stabilendo al contempo che, al ricorrere di determinati requisiti (es.: massa <25kg; cilindrata <250cm³ etc.), il pilota dovesse avere almeno 18 anni e l'attestato di "aeromodellista" rilasciato dall'Aero Club d'Italia.

Ora tale normativa non è più applicabile, stante l'approvazione del nuovo Regolamento ENAC del 2021 (Regolamento UAS-IT), emesso in data 04.01.2021 a seguito dell'entrata in vigore in data 01.01.2021 del Regolamento Europeo n.947 del 2019.

Il nuovo regolamento

Il nuovo regolamento garantisce l'attuazione della nuova disciplina europea, fortemente voluta dall'EASA (European Union Aviation Safety Agency), con lo scopo di garantire uniformità nella regolamen-

tazione della sicurezza dell'aviazione civile nello spazio europeo e di favorire lo sviluppo del sistema "U-Space", comprensivo delle infrastrutture, dei servizi e delle procedure volte ad assicurare la sicurezza delle operazioni "UAS".

La normativa europea prevede che i droni, ora denominati "UAS" ovvero "unmanned aircraft system" (in italiano, aeromobili senza equipaggio), debbano essere distinti in tre nuove categorie, con regole specifiche e differenziate in base alle caratteristiche tecniche del velivolo, alla natura e al rischio dell'attività da svolgere, nonché alle peculiarità della stessa area operativa (es.: densità della popolazione, caratteristiche della superficie, presenza di edifici):

1. Categoria aperta: vi rientrano i droni impiegati in attività a basso rischio, ad esempio di tipo ricreazionale e sportivo; per rientrare in tale categoria, il drone deve avere massa <25kg; le operazioni poste in essere non sono soggette ad autorizzazione preventiva, ma il pilota dovrà mantenere la distanza di sicurezza dalle persone e non sorvolare assembramenti, non potendo in ogni caso superare la quota massima di volo di 120 metri di altitudine; l'aeromobile non può trasportare merci pericolose;
2. Categoria specifica: vi rientrano i droni impiegati in attività a medio rischio e che comunque non soddisfino i requisiti per rientrare nella categoria aperta; in tal caso, è sempre necessaria la previa autorizzazione della competente autorità e l'aeromobile può volare anche al di fuori del campo visivo dell'operatore;
3. Categoria certificata: vi rientrano i droni impiegati in attività ad alto rischio, che comportano sorvolo di assembramenti e/o trasporto di persone e/o trasporto di merci pericolose; oltre all'autorizzazione, è necessaria la certificazione dell'UAS e dell'operatore UAS.

Le prescrizioni per i piloti

La normativa europea dispone che il pilota debba essere dotato di apposito patentino (si distingue tra certificazione di competenza e attestato di pilota a seconda della categoria), ad eccezione del caso in cui il drone, rientrando nella categoria aperta, abbia una massa inferiore a 250 grammi e/o non sia dotato di sensori in grado di rilevare dati personali.

Il Regolamento ENAC UAS-IT prevede inoltre che sia il pilota sia l'aeromobile debbano essere registrati sul portale D-Flight, con conseguente dotazione di apposito QR Code da esporre non solo a fini identificativi, ma anche di imputazione delle eventuali responsabilità civili e penali (si segnala, a riguardo, che il nuovo regolamento impone l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi).

Il medesimo portale D-Flight deve essere utilizzato anche per richiedere le eventuali autorizzazioni necessarie al compimento dell'operazione, senza dimenticare che tramite esso è altresì possibile con-



sultare le mappe aree al fine di evitare le c.d. "no fly zone".

Sanzioni ed evoluzione delle normative

La conseguenza più importante della nuova normativa è, dunque, il venir meno della vecchia distinzione tra "SAPR" e "Aeromodelli": infatti, ora entrambi rientrano nella macrocategoria degli "UAS" e vengono considerati aeromobili ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 743 Cod. Nav. con conseguente applicabilità delle norme di diritto della navigazione anche ai droni utilizzati per scopi meramente ricreativi.

In caso di inosservanza delle norme regolamentari, l'articolo 1174 Cod. Nav. prevede l'applicazione di varie sanzioni amministrative; nel caso di violazione di norme sulla sicurezza della navigazione, si applica invece l'articolo 1231 Cod. Nav. il quale prevede specifiche sanzioni penali, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato.

Ad esempio, nel caso in cui il drone venga usato per procurarsi indebitamente notizie e immagini relative all'altrui vita privata che si svolge nell'altrui privato domicilio, è configurabile il reato di "interferenze illecite nella vita privata" previsto e punito dall'articolo 615 bis Cod. Pen.

Ancora, rischia di incorrere nel reato di "attentato alla sicurezza dei trasporti" previsto e punito dall'art. 432 Cod. Pen. chi, superando i limiti di quota consentiti, faccia volare il drone in prossimità degli aerei di linea.

Lo scenario normativo che ne emerge è dunque quello di una regolamentazione ancora giovane, in continuo divenire e in piena evoluzione, che deve continuamente adattarsi alla rapida evoluzione tecnologica del settore in questione, senza mai trascurare la necessità di tutelare i superiori interessi alla privacy e alla sicurezza.

* Simone Facchinetti

Avvocato d'impresa e rappresentante Ufficiale Camera di Commercio Italiana negli Emirati Arabi Uniti
www.simonefacchinetti.it