

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3702

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **CATANOSO GENOESE**

Disposizioni per la regolamentazione del mercato e della circolazione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto nonché istituzione della relativa banca di dati unica

Presentata il 30 marzo 2016

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore dei mezzi aerei a pilotaggio remoto, comunemente conosciuti con il termine « droni », ha poche norme di carattere regolatorio a livello sia internazionale che nazionale. Fra queste citiamo: il memo 14/259 della Commissione europea dell'8 aprile 2014, che sottolinea la grande opportunità di sviluppo del mercato potenzialmente conseguibile nei prossimi dieci anni, stimabile in 1,5 miliardi di euro all'anno; la dichiarazione del Presidente della Commissione europea del 6 marzo 2015, nota come dichiarazione di Riga, con la quale si enunciano i cinque principi cardine per cogliere l'opportunità di sviluppo del mercato e che stabilisce l'urgenza di definire la normativa per l'uso dei droni; i regolamenti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) del 16 dicembre 2013 e del 16 luglio 2015, il successivo emendamento del 21 dicembre 2015 e le note e linee guida collegate; la

proposta del 7 dicembre 2015 di regolamento europeo per l'introduzione di regole comuni nel settore dell'aviazione civile, di cui alla comunicazione COM(2015)613 *final* e la sostituzione del precedente regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, che rileva come la normativa degli Stati membri ostacoli anziché agevolare lo sviluppo del settore.

La presente proposta di legge ha lo scopo di individuare un organismo di indirizzo, di coordinamento e di controllo degli interventi normativi e regolamentari da porre a presidio delle applicazioni civili dei droni, che stanno diventando un fenomeno di massa, con velocità di crescita iperbolica.

Il rapido sviluppo del settore dei droni ha richiesto l'introduzione di una regolamentazione per limitare i rischi per la sicurezza.

L'Europa, attraverso l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), ha a suo tempo consentito agli Stati dell'Unione di regolamentare autonomamente i droni di peso inferiore a 150 chilogrammi mentre, al di sopra di tale peso, la competenza spetta alla stessa EASA.

Tuttavia il mercato di maggior interesse dei costruttori e degli operatori è quello al di sotto dei 25 chilogrammi, anzi possiamo dire che la maggior utilizzazione sia per scopi ludici sia per lavoro aereo (per esempio riprese di eventi, monitoraggio dell'agricoltura, verifica di impianti eccetera) si attesta per droni al di sotto di tale peso, addirittura inferiore al chilogrammo.

La regolazione nazionale è stata introdotta a diverse riprese, la prima entrata in vigore nel 2014 in modo così astruso da richiedere successive note esplicative, la seconda nel 2015, ancora incompleta al punto che a breve sono attese nuove linee guida da parte dell'ENAC.

Il mercato dei droni attiva le piccole e medie imprese, spesso nuove al mondo aeronautico, che trattano dispositivi volanti di basso valore commerciale e limitate prestazioni generando talvolta ambiguità interpretative tra un uso per puro divertimento, ovvero per finalità professionali collegate al vero e proprio lavoro aereo.

Pur riconoscendo l'importanza dell'innovazione tecnologica e delle sue possibili interessanti applicazioni, resta aperto per la collettività il problema collegato al rischio: per esempio che si possa perdere il controllo del mezzo a causa dell'assenza del segnale radio di controllo con conseguenti possibili danni a persone, cose o altri velivoli che potrebbero trovarsi a bassa quota in prossimità dei droni. Sotto altri aspetti non va dimenticata anche la possibilità che i droni possano prestare il fianco ad atti illegali o di pura e semplice intrusione nella *privacy* personale.

Tutto ciò premesso, duole rilevare che proprio nell'interesse delle imprese, degli operatori del settore e della collettività il miglior modo per affrontare il problema sarebbe stato quello di avere norme uniformi a livello internazionale.

Come appena accennato, l'impatto della crescita esponenziale del mercato dei piccoli droni investe la sicurezza, sia delle persone che delle informazioni e delle infrastrutture sensibili, e quindi sono coinvolti non solo i costruttori grandi e piccoli e le assicurazioni, ma necessariamente anche le autorità di regolazione aeronautica (ENAC) e di controllo (Forze di polizia), con tutti gli addetti ai lavori.

La semplice caduta e la perdita di controllo possono sicuramente destare apprensione. Forse, con troppa enfasi da parte del regolatore, ci si è sino ad ora molto concentrati sul peso del mezzo per giudicarne il relativo rischio addirittura coniando, all'occorrenza, definizioni circa l'inoffensività del mezzo a condizione che questo sia di peso esiguo. L'attuale regolazione, infatti, attribuisce il carattere di inoffensività ai mezzi inferiori al chilogrammo, quindi quelli di pochi etti. Viceversa, più che il peso sarebbe stato più utile concentrarsi sulla tipologia delle operazioni ritenute critiche attribuendo, conseguentemente, l'inoffensività in base a parametri coerenti con i possibili effetti indesiderati. In tale ottica si potrebbe, per esempio, riprendere il discorso della regolamentazione e magari identificare all'occorrenza anche regole più semplici in funzione della caratteristica della singola operazione che è autorizzata dall'autorità dell'aviazione civile. Ma più importante del rischio dovuto al peso o al tipo di manovra effettuata è il rischio di atti illeciti (attentati alla proprietà, alla *privacy*, alla sicurezza delle persone e della comunità pubblica). A tale fine appare indispensabile poter immediatamente identificare il responsabile del mezzo aereo e la legittimità del volo in corso.

Se le Forze di polizia volessero esercitare un'azione di controllo, questa è di fatto impossibile oggi poiché, finché il drone non cade, non è possibile leggerne la targa, ancorché associata a un soggetto. Intervenire d'anticipo ha le sue altre difficoltà perché il pilota può sempre dichiarare di usare il drone per uso ricreativo. Persino comminare una multa è imbarazzante, perché viene applicato un prontua-

rio delle infrazioni sproporzionato in quanto realizzato per gli aeromobili classici, di ben maggiori rischio e valore.

Negli Stati Uniti d'America, nei quali non vi è ancora una normativa completa e strutturata, è obbligatoria la registrazione sul sito della *Federal aviation administration* (FAA) – a costo simbolico – di tutti i droni sia per uso professionale che ricreativo, quindi vi è sempre una rintracciabilità.

Per non incorrere nei problemi collegati all'uso dei piccoli droni sicuramente sarebbe necessaria una concertazione con altri Stati europei allo scopo, da un lato, di standardizzare le regole migliori e, dall'altro, di generare un meccanismo virtuoso mediante il quale arginare le potenziali situazioni critiche.

È evidente che l'armonizzazione delle regole garantirebbe alle imprese una maggiore tutela e una minor incertezza di indirizzo poiché, con ogni probabilità, la progressione del cambiamento delle regole potrebbe essere ponderata in modo diverso dall'attuale, magari anche semplificando regole che potrebbero risultare eccessive o complicate. Un esempio per tutti: i possibili atti illeciti derivanti dall'uso dei droni non sono un fatto del singolo Paese europeo bensì di tutti i Paesi appartenenti all'Unione europea.

Considerando pertanto la complessità giuridica, nonché tecnica, della materia e le

diverse competenze europee, statali e regionali, nonché le necessarie attività di concertazione con altri Stati europei, la presente proposta di legge, all'articolo 1, prevede l'istituzione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di una commissione che ha il compito di definire i principi e le azioni di carattere preventivo in materia di sicurezza sia del volo aereo che delle persone e delle informazioni. In particolare, la Commissione predispone e adotta le linee guida operative relative al complessivo riordino della regolamentazione della commercializzazione e delle attività dei droni nelle loro molteplici possibilità di uso e di impiego nella società civile.

Le linee guida sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Nei tre mesi successivi il Governo apporta le eventuali modifiche al codice della navigazione, parte aerea.

L'articolo 2 assegna all'ENAC il compito di predisporre una banca di dati digitale per la registrazione di tutti i droni.

Con l'articolo 3 si prevede il coinvolgimento dell'ENAC, dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) Spa, dell'Aeronautica Militare e dell'Aero club d'Italia, nonché delle regioni nell'attuazione della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, è istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una commissione con il compito di definire i principi e le azioni di carattere preventivo in materia di sicurezza, sia del volo aereo che delle persone e delle informazioni, di seguito denominata « commissione ». In particolare, la commissione predispone e adotta le linee guida operative relative al complessivo riordino della regolamentazione della commercializzazione e delle attività dei mezzi aerei a pilotaggio remoto, di seguito denominati « droni », nelle loro molteplici possibilità di uso e di impiego nella società civile.

2. La commissione, presieduta da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è composta da un rappresentante del Ministero dell'interno e da un rappresentante del Ministero della difesa, nonché, a livello consultivo, da un rappresentante dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), da un rappresentante dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) Spa, da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza al volo, da un rappresentante dell'Aero club d'Italia, da un rappresentante delle associazioni delle compagnie aeree nazionali, da un rappresentante delle associazioni nazionali dei droni, da un rappresentante dei costruttori dei droni e da un rappresentante della Conferenza delle regioni e delle province autonome. È data facoltà al presidente della commissione di convocare tutti o una parte dei componenti, inclusi eventuali rappresentanti delle associazioni di categoria, in funzione degli argomenti da trattare.

3. Il decreto di cui al comma 1 disciplina le attività e il funzionamento della

commissione. Dall'attuazione dei commi 1 e 2 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

4. La commissione definisce i principi e le azioni di carattere preventivo, di cui al comma 1, attraverso la predisposizione di linee guida operative relative al complessivo riordino della regolamentazione relativa alla commercializzazione e all'impiego dei droni. Le linee guida operative sono adottate dalla commissione entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

5. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 4 il Governo apporta le eventuali modifiche al codice della navigazione, parte aerea.

6. I soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi e delle prescrizioni contenuti nelle linee guida operative di cui al comma 4 provvedono a darvi attuazione.

ART. 2.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'ENAC provvede a istituire e a rendere operativa una banca di dati digitale unica per la registrazione dei droni operanti in Italia, compresi quelli per uso ricreazionale, con esclusione di quelli giocattolo definiti ai sensi della normativa dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, di seguito denominata « banca di dati ».

2. Entro i tre mesi successivi all'istituzione della banca di dati, la registrazione è estesa anche ai droni precedentemente venduti, riconosciuti, autorizzati o comunque posseduti.

3. La banca di dati provvede, altresì, alla registrazione degli enti e dei soggetti proprietari o possessori di droni.

4. Gli oneri della registrazione di cui al comma 3 sono posti a carico del proprietario o del possessore del drone e sono stabiliti nella misura di 1 euro da corrispondere ogni anno.

5. Chiunque utilizza un drone deve essere in possesso del certificato di registra-

zione alla banca di dati, aggiornato annualmente. Il numero di registrazione è riportato sul drone e sul radiocomando ed è comunicato elettronicamente alla stazione di radiocomando ai fini dell'identificazione del drone e dell'operatore durante il volo.

ART. 3.

1. L'ENAC, l'Aeronautica Militare, l'Aero Club d'Italia, l'ENAV Spa, gli organi di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno e delle regioni provvedono all'attuazione della presente legge.

2. Ai fini di cui al comma 1, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un comitato composto da rappresentanti dei soggetti di cui al medesimo comma 1 che, sentiti i rappresentanti delle istituzioni scientifiche e di categoria competenti, stabilisce:

a) le modalità di struttura, di flusso informativo e di gestione della banca di dati, in relazione alle interazioni e ai compiti dei soggetti interessati;

b) gli indirizzi ispiratori della regolamentazione sui droni, finalizzati all'attuazione dei principi di proporzionalità e di sicurezza stabiliti dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e alla fissazione di requisiti equi e sostenibili per i costruttori nonché di costi praticabili per un equilibrato e progressivo sviluppo del mercato;

c) adeguate azioni informative e formative tramite i *media* e gli organismi scientifici e formativi, e prevedendo, in caso di acquisto di droni, informazioni specifiche rivolte all'acquirente.

3. Al fine di rendere più adeguate e proporzionali le sanzioni per le violazioni della normativa vigente in materia di droni, per uso sia specializzato che ricreazionale o sportivo, è istituita una commissione interministeriale composta da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno per la revisione delle sanzioni e del *vademecum* allegato alla circolare direttoriale del Ministero dell'interno n. 555/OP/0001369/2015/2 del 30 aprile 2015.

PAGINA BIANCA



17PDL0041150