

Lettera al Parlamento Europeo per lo sviluppo del settore degli Aeromobili a Pilotaggio Remoto civili

Onorevoli,

Il settore degli aeromobili a pilotaggio remoto sta conoscendo in tutto il mondo una crescita esponenziale con importanti conseguenze positive sul tessuto economico dei Paesi e con la potenzialità di nuove professioni anche ad alto contenuto tecnico-scientifico.

Gli ultimi dati elaborati a livello mondiale indicano fattori di crescita annua a 2 cifre e la stessa CE ha stimato un volume d'affari di circa 15 miliardi di € all'anno sul mercato comunitario.

Proprio la Commissione Europea ha sottolineato già dal 2013 la potenzialità del mercato invitando i Paesi membri a favorirne lo sviluppo economico, compatibilmente con la garanzia di adeguati livelli di sicurezza per la collettività (sia in riferimento a potenziali danni a persone e cose causati da incidenti che nei riguardi della tutela della privacy).

La Commissione stessa ha anche definito una roadmap che dovrebbe portare all'armonizzazione della regolamentazione relativa agli RPAS nel prossimo 2016 (ma verosimilmente vi sarà uno slittamento).

Per quanto riguarda l'Italia le nostre stime parlano di una potenzialità economica vicino al miliardo di € annui con il coinvolgimento di circa 20,000 addetti, diretti o collegati all'indotto.

Ad oggi in Europa l'utilizzo degli APR (che secondo la definizione internazionale ICAO sono una tipologia di 'aeromobili') è regolamentato dall'Agenzia europea EASA per quelli con massa al decollo superiore ai 150 Kg, mentre per quelli con massa inferiore sono competenti le Agenzie per l'aviazione civile dei vari Paesi (per l'Italia ENAC). E' comunque probabile che a breve EASA si occupi direttamente anche degli APR sotto i 150 Kg.

Vari Paesi hanno provveduto negli ultimissimi anni ad adottare una propria regolamentazione con differenze a volte sostanziali, sia per quanto riguarda le regole di utilizzo che per i costi a carico degli operatori e le modalità autorizzative. E' evidente che, sino all'entrata in vigore di regole uniche europee, vi sono Paesi i cui operatori sono penalizzati rispetto a quelli di Paesi vicini con grave pregiudizio per la loro possibilità di affrontare il mercato ad armi pari.

Da notare che molti operatori professionali avevano già sostenuto investimenti anche importanti prima ancora che gli Enti incaricati emanassero regolamentazioni specifiche.

In particolare in Italia i nostri studi evidenziano attualmente circa 5.000 operatori professionali già attivi a fronte di poche centinaia di riconosciuti da ENAC (per le cosiddette 'operazioni non critiche' che però coprono non più del 20% delle richieste del mercato) mentre quelli 'autorizzati' per le operazioni critiche (circa l'80% delle richieste) sono una ventina.

ENAC approverà proprio oggi una revisione del regolamento entrato in vigore lo scorso anno, revisione alla quale ha partecipato attivamente anche FIAPR, grazie al contributo di competenza dei propri soci. Verosimilmente questo aggiornamento aprirà buona parte del mercato ancora bloccato ma altre questioni rimangono tutt'ora in essere.

FIAPR rappresenta oggi in Italia la più vasta organizzazione professionale nel settore dei droni civili (raggruppando al proprio interno tutte le tipologie di attori della filiera: dalle Università ai centri di ricerca, dai costruttori ai fornitori di componentistica e software, dagli operatori ai piloti, dalle scuole di formazione ai media di settore) ed è membro di UVS International.

FIAPR intende porre l'attenzione del Parlamento e della Commissione Europea sui seguenti punti:

- a) Le regolamentazioni dei singoli Paesi (ed in particolare in Italia), in attesa dell'armonizzazione europea) non dovrebbero provocare discriminazioni tra gli operatori delle diverse Nazioni, sia in relazione alla possibilità di operare sul mercato che per i costi e le procedure da affrontare.
- b) Le differenti certificazioni/abilitazioni nazionali per i mezzi utilizzati e per i piloti dovrebbero godere da subito del principio della reciprocità nel riconoscimento dei diversi Paesi aderenti.
- c) Nella stesura delle regolamentazioni nazionali e comunitarie volte a garantire la sicurezza delle persone e dei beni si deve tener conto della reale potenzialità di rischio degli APR utilizzati (soprattutto per quelli con massa inferiore ai 25 KG e ancor più per quelli di massa ancor più ridotta per i quali si prevedono agevolazioni) evitando di imporre requisiti onerosi che non siano effettivamente proporzionati alla loro efficacia nel mitigare il rischio stesso, requisiti che rischiano di essere spinti da grandi costruttori al fine di imporre un controllo del mercato (come per esempio per la certificazione del software per i sistemi di gestione del volo secondo standard aeronautici).
- d) La necessità di prevedere specifici strumenti di supporto finanziario al settore, sia nel campo della ricerca e sviluppo di nuove tecnologie che nell'avvio e gestione di aziende che impiegano APR negli innumerevoli settori professionali. Occorre ricordare, a tale proposito, che la maggior parte dell'aziende di settore sono di piccola o media dimensione.
- e) La raccomandazione che sia a livello nazionale che comunitario le organizzazioni di settore riconosciute partecipino attivamente ai tavoli istituzionali per la regolamentazione e per lo studio di iniziative volte a favorire lo sviluppo scientifico, economico, professionale e culturale del settore RPAS.

Per ciò che riguarda in specifico l'Italia vi è un altro aspetto legato alla normativa e riguarda la mancanza di una norma per le sanzioni.

Per il principio della “riserva di legge”, inserita nella Costituzione, ENAC ha sì approvato il Regolamento per l'utilizzo degli APR ma non ha però potuto determinare il sistema sanzionatorio per le violazioni al Regolamento stesso, proprio perché tale riserva prevede che la disciplina di una determinata materia sia regolata soltanto da una legge primaria dello Stato.

La situazione attuale, quindi, rileva che per gli APR, ricompresi nella categoria di “aeromobili”, ci troviamo con una regolamentazione specifica ma senza un'altrettanta specifica previsione sanzionatoria, con la conseguenza che le sanzioni applicabili rimangono obbligatoriamente quelle previste dal Codice della Navigazione (approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 ed aggiornato con il Decreto Legislativo 96/2005 e con il Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n.151).

Si rileva, quindi, un'evidente violazione del principio sancito dal nostro Diritto dell'esigenza della proporzione tra gravità dell'illecito e afflittività della pena si pone. Basti pensare che per un APR del peso di 1 kg si applicano le stesse sanzioni previste per un aeromobile dell'aviazione commerciale che pesa varie tonnellate.

Questa incongruità comporterà inevitabilmente migliaia di ricorsi intasando così ulteriormente il lavoro dei Tribunali con la prospettiva che il tutto, poi, si risolva con la prescrizione.

E' da rilevare anche il notevole imbarazzo delle Forze di Polizia deputate ad accertare ed applicare tali sanzioni, con grave pregiudizio sull'immagine dei Corpi stessi che sono ben coscienti di essere chiamati ad applicare procedure poco sostenibili nel loro merito.

In tal senso è necessario avviare quanto prima in Italia il percorso parlamentare per approvare una legge (di pochi articoli) che colmi questo pericoloso vuoto normativo: FIAPR è assolutamente disponibile a fornire ogni forma di collaborazione per la stesura del testo così come per ogni altra iniziativa che possa favorire lo sviluppo di un settore così importante.

Strasburgo, 7 luglio 2015.

Cordialmente