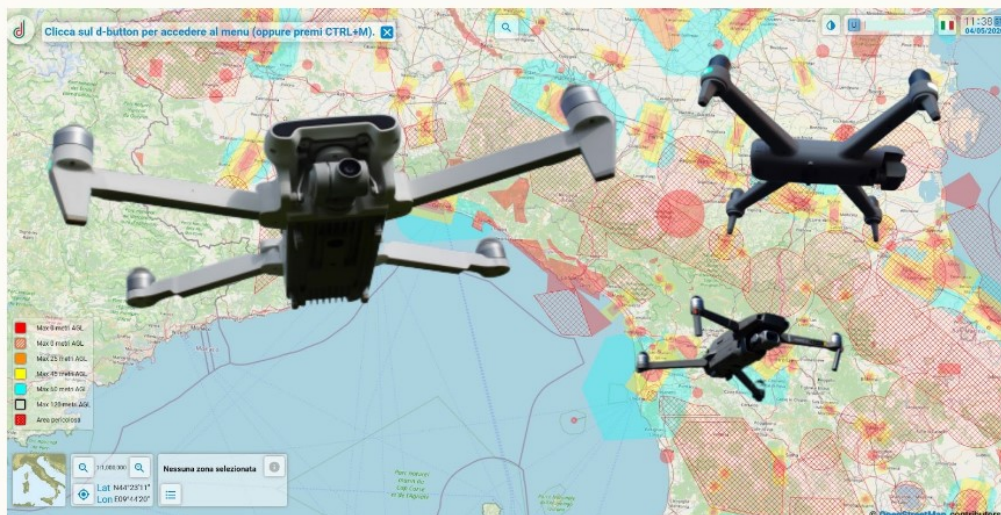


La questione legale sulle mappe ufficiali per il volo dei droni

14 Danilo Scarato 2020-06-25



Se faccio volare un drone in una zona che ho verificato libera da divieti, dopo aver consultato le mappe ufficiali **AIP Italia** sul sito ENAV e quelle sul sito **D-Flight**, ma che **in realtà è vietata** da disposizioni non riportate sulle citate mappe, di chi è la **responsabilità** soprattutto nel caso di incidente?

E' questa la sintesi di un'interessante domanda posta da **Andrea Fanelli** di **AOPA Italia** divisione **APR** durante l'evento **Roma Drone Webinar Channel**, trasmesso in diretta streaming il 23 giugno, a cui, tra gli altri, hanno partecipato rappresentanti di **ENAC**, **EASA** e **D-Flight**.



L'attuale **regolamento ENAC SAPR** dispone che *"durante il volo il pilota remoto deve rispettare le limitazioni nell'utilizzo dello spazio aereo stabilite dall'ENAC e disponibili nel sito D-Flight"* (Art.6 c).

L'art. 15 del **regolamento europeo (2019/947)** che dovrà essere applicato a partire dal 31 dicembre 2020 afferma che *"nel definire le zone geografiche relative ai droni per motivi di sicurezza, anche in termini di security, tutela della riservatezza o dell'ambiente"* ai fini di **geo-consapevolezza** *"gli Stati Membri provvedono affinché le informazioni sulle zone geografiche UAS, incluso il loro periodo di validità, siano rese pubbliche in un formato digitale unico e comune"*.

E' chiaro, quindi, l'intento del Regolamento Europeo di fare in modo che ogni Stato Membro pubblichi e renda facilmente accessibili e consultabili **mappe dedicate ai droni** con **tutte le informazioni del caso** su zone vietate, parzialmente concesse, totalmente concesse e via dicendo.



Alla domanda di Fanelli ha risposto l' **Ing. Baldoni** di **D-Flight** il quale ha evidenziato l'impegno nel rendere sempre più completa la piattaforma, eliminando eventuali incongruenze e pubblicando tempestivamente le informazioni sugli spazi aerei provenienti da ENAC. Tuttavia, l'Ing. Baldoni ha sottolineato il fatto che, soprattutto per quanto riguarda le realtà locali, **prima di far volare un drone** sarebbe bene **recarsi sul posto ed informarsi localmente** con le autorità, con gli enti parco etc. sull'esistenza di eventuali divieti e vincoli che potrebbero non essere a conoscenza di d-flight e quindi non riportate sulle mappe.

Una risposta sugli oneri dell'utente di informarsi localmente che ha generato qualche perplessità all' **Avv. Laura Pierallini** intervenuta subito dopo. L'Avv. Pierallini ha affermato che, soprattutto in caso di incidente, in tali contesti **le responsabilità potrebbero estendersi a tutti gli attori coinvolti** nella catena.



"E' fondamentale la chiarezza del diritto, se ci sono delle zone d'ombra nella definizione delle responsabilità, anche fra due enti come possono essere Enac e D-flight, la tendenza sarà sempre quella di andare a responsabilizzare tutti i soggetti che sono coinvolti nella catena. - ha detto l'Avv. Pierallini - Ho sentito l'Ing.Baldoni dire che chi opera il drone ha l'onere di informarsi sulle realtà locali. E' sicuramente una responsabilità individuale ma laddove vi siano delle pubblicazioni delle zone che vadano definite e l' Ente non abbia svolto questa attività con la chiarezza necessaria è ovvio ed evidente il possibile coinvolgimento nelle responsabilità, soprattutto nel caso di un incidente con lesioni alla persona."

E' possibile **guardare questa parte del dibattito** a partire dal minuto **58:37** (-42:30) della seguente registrazione integrale della diretta RDWC.

Video - Registrazione integrale della diretta RDWC

