

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4414

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA DIFESA

(MARTINO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUNARDI)

Disposizioni in materia di velivoli a pilotaggio remoto delle Forze armate

Presentato il 23 ottobre 2003

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il recente impiego dei contingenti militari italiani in Afghanistan e in Iraq ha confermato quanto era già emerso nel corso delle operazioni della NATO nella ex Jugoslavia ed in Kosovo circa l'utilità di disporre da parte delle Forze armate italiane di velivoli a pilotaggio remoto (conosciuti, nel mondo anglosassone, con l'acronimo di UAV « *Unmanned Aerial Vehicles* »). Tali velivoli sono pilotati da un equipaggio operante da una stazione remota di comando e controllo posizionata a terra o eventualmente su unità navali.

Sul piano internazionale sono almeno quindici i Paesi, tra i quali alcuni europei, che impiegano stabilmente tali velivoli.

Sotto il profilo politico-militare le ragioni dell'elevato interesse attribuito a livello internazionale a tali sistemi sono

di massima riconducibili ai seguenti fattori:

capacità di assicurare la sorveglianza di vaste aree di terreno o di ampi spazi marittimi per lunghi periodi di tempo ed a considerevole distanza dalla base di partenza, date le loro caratteristiche in termini di autonomia e raggio d'azione;

possibilità di effettuare missioni di ricognizione su specifici obiettivi, anche situati in profondità in un territorio potenzialmente ostile;

capacità di rilanciare in tempo reale le immagini raccolte ai centri nodali della struttura di comando e controllo militare e, se necessario o richiesto, anche ad enti civili;

possibilità di utilizzo, oltre che in caso di conflitto, anche in situazioni di crisi, sia

per la sorveglianza, sia per la ricognizione, con un intervento meno intrusivo e compromettente di quello effettuato con piattaforme manovrate da bordo;

relativa « spendibilità », in quanto trattandosi di mezzi privi di personale a bordo risultano impiegabili in aree potenzialmente pericolose senza rischio di subire perdite tra gli equipaggi o la loro eventuale cattura;

flessibilità operativa, derivante dalla limitata complessità delle strutture di supporto a terra e dalla modularità del carico utile, per i quali è possibile prevedere l'impiego di diverse tipologie di sensori;

elevata economicità d'impiego dovuta all'assenza di personale a bordo.

Ciò ha indotto il Ministero della difesa ad avviare le procedure di acquisizione di una quantità limitata di velivoli a pilotaggio remoto (VPR), con i quali dare avvio ad un'attività di addestramento operativo al sistema stesso.

Per quanto concerne l'impiego dei VPR va osservato che l'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), in via di principio, li assimila agli aeromobili. Ma nonostante i VPR siano impiegati da diversi Paesi, non è stata ancora emanata, sia a livello internazionale sia a livello europeo, una specifica normativa che disciplini l'utilizzo di tali sistemi.

A livello nazionale, le norme vigenti, contenute nel codice della navigazione del 1942 e nel regolamento della navigazione aerea del 1925, risultano del tutto inadeguate a regolare, anche in via analogica, l'impiego di tali sistemi. Ne consegue che essi non possono essere utilizzati nello spazio aereo nazionale.

L'intervento legislativo è dunque giustificato dalla necessità di consentire alle Forze armate di impiegare i VPR per attività operative e addestrative volte alla difesa ed alla sicurezza nazionale, con particolare riferimento alle operazioni militari in corso all'estero, nonché alle attività di concorso per la prevenzione e il contrasto dell'immigrazione clandestina

e del terrorismo internazionale attraverso la vigilanza dello spazio aereo e marittimo nazionale. Ciò in attesa dell'emanazione di una normativa nazionale che, in accordo con la regolamentazione aeronautica internazionale, ne disciplini l'utilizzo nell'ambito del traffico aereo generale.

Per quanto concerne il contenuto dei singoli articoli, l'articolo 1 definisce il VPR come un mezzo aereo pilotato da equipaggio operante da una stazione remota di comando e controllo.

L'articolo 2 prevede al comma 1 che, in attesa dell'emanazione di una normativa nazionale che disciplini l'aeronavigabilità e l'impiego di VPR nell'ambito del sistema del traffico aereo generale, le Forze armate italiane sono autorizzate ad impiegare VPR per attività operative e addestrative dirette alla difesa ed alla sicurezza nazionale. Il comma 2 prevede che l'impiego dei VPR avvenga nell'ambito di spazi aerei determinati e previa adozione di apposite limitazioni. Tali limitazioni saranno stabilite, con apposito documento tecnico-operativo, tra l'Aeronautica militare, sentita la Forza armata che impiega i VPR, e l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di concerto con l'Ente nazionale di assistenza al volo Spa per gli aspetti di gestione e controllo dello spazio aereo. Il comma 3 prevede che dette limitazioni, nel rispetto dei principi della sicurezza del volo, riguardino i profili di missione, le procedure operative, le aree di lavoro, gli equipaggiamenti, ivi comprese l'emissione di appositi avvisi al personale aereo-navigante (NOTAM), le comunicazioni radio e *radar* e le condizioni meteorologiche. Il comma 4 prevede, infine, che nel corso di operazioni condotte dalle Forze armate sul territorio nazionale o all'estero connesse a situazioni di crisi o di conflitto armato l'impiego dei VPR non è sottoposto alle sopraccitate limitazioni.

L'articolo 3 stabilisce, al comma 1, che i VPR in dotazione alle Forze armate sono identificati attraverso il contrassegno di nazionalità, cioè la cosiddetta « coccarda tricolore », e da un codice di

individuazione assegnato dalla direzione generale degli armamenti aeronautici del Ministero della difesa, a seguito dell'accertamento della rispondenza dei velivoli ai requisiti tecnici contrattualmente definiti sulla base delle esigenze operative. Detta direzione generale mantiene un apposito elenco dei codici assegnati. Il comma 2, inoltre, dispone che, ai fini del regime amministrativo e della navigazione aerea, i VPR in dotazione alle Forze armate sono considerati aeromobili militari, secondo le disposizioni dell'articolo 745 del codice della navigazione. Ad essi, conseguentemente, non si applicano, ai sensi dell'articolo 748 del codice della navigazione, le norme del codice medesimo.

L'articolo 4 disciplina l'entrata in vigore della legge.

Il provvedimento non comporta oneri finanziari aggiuntivi a carico dello Stato, in quanto il finanziamento del programma di acquisizione dei VPR, per un importo totale di 47.983.205 dollari USA, è stato effettuato con i fondi relativi al capitolo 7177/11 del bilancio ordinario del Ministero della difesa, a valere sull'esercizio finanziario 2001. La direzione generale degli armamenti aeronautici del medesimo Ministero, su mandato del Segretariato generale della difesa, ha acquisito il VPR « Predator », prodotto dalla ditta *General Atomic Aeronautical System Inc.* di San Diego — California (USA). Il relativo contratto è in fase di esecuzione.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto

A) Necessità dell'intervento normativo.

L'intervento legislativo si rende necessario in mancanza di una disciplina relativa all'utilizzazione di velivoli a pilotaggio remoto (VPR) nel sistema dell'aviazione civile e di Stato.

In attesa dell'emanazione di una normativa nazionale che, in accordo con la regolamentazione aeronautica internazionale, ne disciplini l'utilizzo nell'ambito del traffico aereo generale, il provvedimento è inteso ad autorizzare le Forze armate a impiegare tali velivoli in attività operative e addestrative per la difesa e la sicurezza nazionale.

B) Analisi del quadro normativo.

L'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), in via di principio, assimila i VPR agli aeromobili; nonostante i VPR siano impiegati da diversi Paesi, non è stata ancora emanata, né in ambito europeo né a livello internazionale, una normativa che disciplini l'utilizzo di tali mezzi di navigazione aerea.

L'articolo 3, comma 2, del disegno di legge, stabilisce che i VPR in dotazione alle Forze armate siano considerati aeromobili militari.

In virtù di tale previsione, viene esclusa l'applicabilità ai predetti VPR delle disposizioni del codice della navigazione, ai sensi degli articoli 745 e 748 dello stesso codice, soggiacendo essi, invece, alla disciplina stabilita da leggi speciali. Viene, altresì, esclusa, relativamente all'uso dello spazio aereo, l'applicabilità delle procedure a carattere generale formulate dall'ICAO (articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484).

In tale quadro, le disposizioni del disegno di legge disciplinano l'impiego dei VPR, attribuendo l'individuazione delle relative limitazioni all'Aeronautica militare, sentita la Forza armata che impiega i VPR, e all'Ente nazionale per l'aviazione civile, di concerto con l'Ente nazionale di assistenza al volo SpA per gli aspetti di gestione e controllo dello spazio aereo, nel rispetto delle competenze istituzionali dei predetti enti.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

Il provvedimento, considerando i VPR in dotazione alle Forze armate quali aeromobili militari, non altera il quadro di riferimento normativo, costituito dagli articoli 745 e 748 del codice della navigazione.

D) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento non ha alcuna incidenza sull'ordinamento comunitario, considerato che anche nell'ambito dell'Unione europea non sono state ancora emanate norme concernenti l'aeronavigabilità e l'impiego dei VPR.

E) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

Il disegno di legge non incide sulle competenze legislative attribuite alle regioni dall'articolo 117 della Costituzione (nel testo novellato dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3) e dalla legge 5 giugno 2003, n. 131, recante «Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3». Le norme del provvedimento sono infatti riconducibili alla materia « difesa e Forze armate », di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera *d*), della Costituzione, di competenza esclusiva dello Stato.

F) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

Le disposizioni del disegno di legge sono coerenti con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

G) Verifica dell'assenza di delegificazione e della piena utilizzazione delle possibilità di legificazione.

Le norme del disegno di legge si coordinano con atti normativi primari con assenza di delegificazione e non possono costituire oggetto di atti normativi secondari.

Non si riscontrano nella materia *de qua* precedenti norme di delegificazione.

2. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo

A) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il disegno di legge introduce esclusivamente la definizione normativa di « velivolo a pilotaggio remoto ». Viene previsto che per tale velivolo deve intendersi ogni mezzo aereo pilotato da equipaggio operante da una stazione remota di comando e controllo.

B) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni dei medesimi.

I riferimenti normativi contenuti nel disegno di legge risultano coerenti anche con riguardo alle successive modificazioni.

C) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il disegno di legge è stato redatto senza fare ricorso alla tecnica della novella legislativa.

D) *Individuazione di eventuali effetti abrogativi impliciti di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Nessuna delle disposizioni contenute nel provvedimento ha effetti abrogativi impliciti o espressi.

3. Ulteriori elementi

A) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

In materia non risultano particolari orientamenti giurisprudenziali, né sono pendenti questioni di legittimità costituzionale.

B) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Risulta attualmente all'esame del Parlamento (IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati) il disegno di legge atto Camera n. 1431 Muratori ed altri, (abbinato alle iniziative parlamentari atti Camera nn. 1842 Ronchi, 1847 Pasetto ed altri, 1878 Duca ed altri, 1953 Ferro ed altri, 2130 Duca ed altri, 2494 De Laurentiis ed altri, 2918 Romani ed altri, 3069 Pasetto ed altri, 3727 Pezzella, 4033 Carboni ed altri), concernente norme per la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo. L'iniziativa parlamentare non reca norme che disciplinino i VPR. Il Ministero della difesa ha proposto un emendamento volto ad introdurre tale concetto giuridico nel campo dell'aviazione civile. Nulla è previsto per l'impiego militare di VPR.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

A) Ambito dell'intervento: destinatari diretti e indiretti.

L'intervento mira a fornire alle Forze armate uno strumento normativo che, in mancanza di normativa nazionale e internazionale che disciplini l'impiego di velivoli a pilotaggio remoto (VPR), permetta l'impiego dei predetti velivoli in attività operative e addestrative per la difesa e la sicurezza nazionale.

Destinatari diretti sono le Forze armate, per il contributo informativo che tali sistemi possono fornire per rendere efficace e più sicuro l'impiego di unità delle Forze armate in operazioni.

Destinatari indiretti sono gli utenti stessi delle informazioni tra cui possono annoverarsi:

comandi ed unità di altre nazioni impiegati in operazioni condotte congiuntamente alle Forze armate italiane;

istituzioni ed enti chiamati ad operare a favore di popolazioni colpite da calamità naturali, incendi, nonché a favore di profughi, ovvero di clandestini che si trovino in mare o in zone di confine in condizioni di pericolo, eccetera.

B) Obiettivi e risultati attesi.

L'intervento consentirà un progressivo utilizzo di VPR nell'ambito di limitazioni per l'impiego previste nel disegno di legge stesso. Ciò permetterà, altresì, una crescita professionale del personale incaricato di impiegare tali velivoli.

C) Illustrazione della metodologia di analisi adottata.

La valutazione sull'opportunità dell'intervento è scaturita da una precisa esigenza operativa nell'ambito delle missioni assegnate alle Forze armate in materia di difesa nazionale e sicurezza.

D) Impatto diretto e indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni; condizioni di operatività.

L'impatto organizzativo dell'intervento è minimo in quanto limitato all'organizzazione del Ministero della difesa, dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo Spa (ENAV). Per quanto riguarda la Difesa, esso attiene agli aspetti relativi all'istituzione di un gruppo di volo presso la preesistente base aerea di Amendola, che già dispone di idonee strutture per la sistemazione dei velivoli in questione e per la formazione del personale operatore, che è interforze a prevalente connotazione aeronautica.

L'impatto è nullo sui citati enti nazionali, in quanto anch'essi dispongono di strutture e servizi già operanti per la gestione del traffico aereo generale.

E) Impatto sui destinatari diretti.

I benefici a vantaggio delle Forze armate sono quelli derivanti dal contributo di informazioni fornite dai sensori installati su VPR.

F) Impatto sui destinatari indiretti.

I benefici per i destinatari indiretti scaturiscono dal contributo che dati e informazioni acquisiti possono fornire a Comandi e a Forze non nazionali operanti con quelle nazionali o ad altri Dicasteri, tra cui quello dell'interno, nella gestione di situazioni di crisi legate a calamità naturali, al monitoraggio ambientale o alla lotta contro l'immigrazione clandestina e il terrorismo internazionale.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Definizione).

1. Ai fini della presente legge, per velivolo a pilotaggio remoto, di seguito denominato « VPR », si intende un mezzo aereo pilotato da un equipaggio che opera da una stazione remota di comando e controllo.

ART. 2.

(Autorizzazione e limiti all'impiego dei VPR in dotazione alle Forze armate).

1. In attesa dell'emanazione di una normativa che disciplini l'aeronavigabilità e l'impiego di VPR nel sistema del traffico aereo generale, le Forze armate italiane sono autorizzate ad impiegare VPR in dotazione in attività operative e addestrative per la difesa e la sicurezza nazionale.

2. L'impiego dei VPR avviene nell'ambito di spazi aerei determinati e con le limitazioni stabilite nell'apposito documento tecnico-operativo adottato dall'Aeronautica militare, sentita la Forza armata che impiega i VPR, e dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, di concerto con l'Ente nazionale per l'assistenza al volo Spa, per gli aspetti di gestione e controllo dello spazio aereo.

3. Le limitazioni di cui al comma 2, riguardanti i profili di missione, le procedure operative, le aree di lavoro e gli equipaggiamenti, sono stabilite nel rispetto dei principi della sicurezza del volo.

4. Nel corso di operazioni sul territorio nazionale o all'estero connesse a situazioni di crisi o di conflitto armato l'impiego dei VPR non è sottoposto alle limitazioni di cui al comma 2.

ART. 3.

(Identificazione e regime amministrativo dei VPR in dotazione alle Forze armate).

1. I VPR in dotazione alle Forze armate sono identificati dal contrassegno di nazionalità e da un codice assegnato dalla direzione generale degli armamenti aeronautici del Ministero della difesa, previo accertamento della rispondenza dei velivoli ai requisiti tecnici contrattualmente definiti sulla base delle esigenze operative. La medesima direzione generale predispone un apposito elenco dei codici assegnati.

2. Ai fini del regime amministrativo e della navigazione aerea, i VPR in dotazione alle Forze armate sono considerati aeromobili militari.

ART. 4.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

€ 0,26



14PDL0051220