



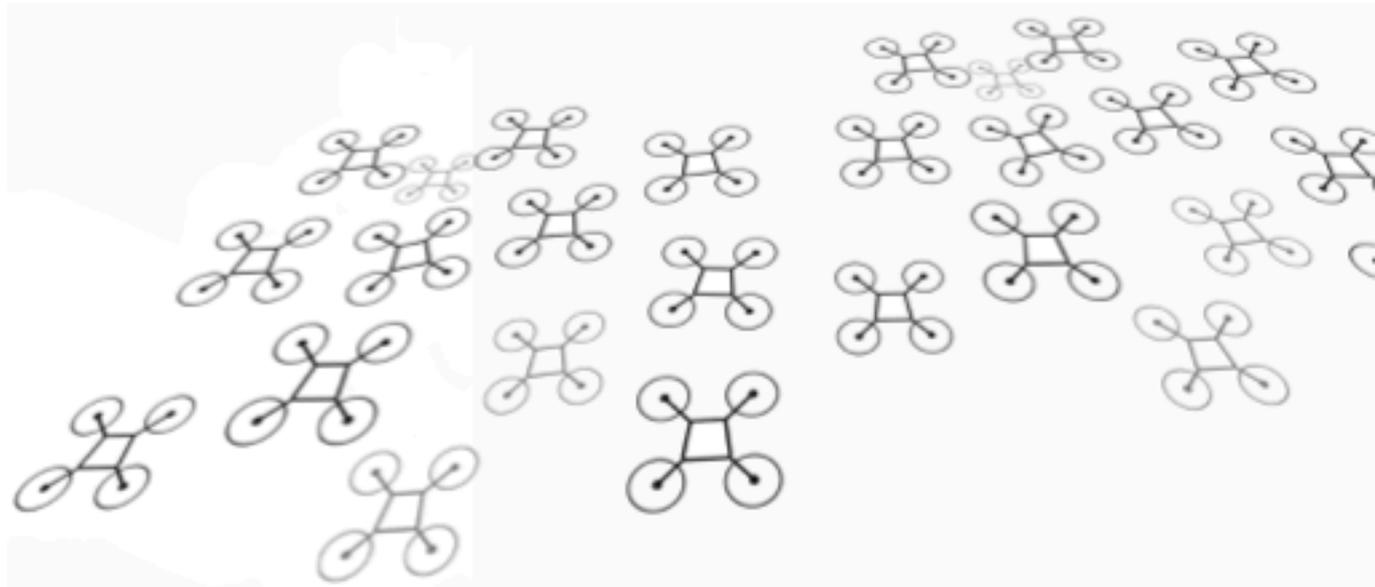
DIRITTO SCIENZA TECNOLOGIA
Law Science Technology

Collana internazionale diretta da
SEBASTIANO FARO, NICOLA LETTIERI, CAROLINA PERLINGIERI

MEZZI AEREI A PILOTAGGIO REMOTO: QUESTIONI TEORICHE E PROFILI APPLICATIVI

a cura di

ROBERTO BELLOTTI e LAURA TAFARO



Edizioni Scientifiche Italiane

MEZZI AEREI
A PILOTAGGIO REMOTO:
QUESTIONI TEORICHE
E PROFILI APPLICATIVI

a cura di

ROBERTO BELLOTTI e LAURA TAFARO



Edizioni Scientifiche Italiane

Volume pubblicato con il contributo del Dipartimento Interateneo di Fisica dell'Università degli Studi di Bari "A. Moro".

BELLOTTI, Roberto; TAFARO, Laura (*a cura di*)
Mezzi aerei a pilotaggio remoto: questioni teoriche e profili applicativi
Collana: Diritto Scienza Tecnologia/*Law Science Technology* – Temi, 12
Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, 2021
pp. XVI+232; 24 cm
ISBN 978-88-495-4626-2

© 2021 by Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a.
80121 Napoli, via Chiatamone 7

Internet: www.edizioniesi.it
E-mail: info@edizioniesi.it

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi.

Fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, comma 4 della legge 22 aprile 1941, n. 633 ovvero dall'accordo stipulato tra SIAE, AIE, SNS e CNA, CONFARTIGIANATO, CASA, CLAAI, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI il 18 dicembre 2000.

PIERPAOLO RIVELLO

L'impiego dei droni nella prospettiva del diritto umanitario, del codice penale e del codice di procedura penale

SOMMARIO: 1. La necessità di evitare alcune impostazioni volte a falsare l'analisi relativa all'utilizzo dei droni nelle operazioni militari. – 2. La rivisitazione delle questioni afferenti all'impiego dei droni alla luce del diritto umanitario. – 3. Alcune fattispecie incriminatrici potenzialmente rilevanti. – 4. Droni e processo penale.

1. – L'utilizzo dei droni, in ambiti spesso estremamente diversificati fra loro, è relativamente recente.

Peraltro, se la “diffidenza” che spesso accompagna le innovazioni scientifiche, a causa di un atteggiamento “tecnofobico” conservatore, volto ad avversare inizialmente ogni innovazione, è stata ampiamente superata anche in considerazione della versatilità e delle straordinarie opportunità derivanti dal ricorso a questi mezzi aerei, il “sospetto” non è ancora stato del tutto cancellato, purtroppo, in relazione al loro impiego in ambito militare, a causa di una serie di vicende ove i droni sono stati considerati alla stregua di “silenziosi ed inafferrabili strumenti di morte”.

Per quanto concerne il loro impiego alla luce del diritto internazionale¹, in effetti negli anni passati presso larghi strati dell'opinione pubblica si era diffuso il timore (derivante da alcuni concreti episodi in cui effettivamente i droni era stati usati per il raggiungimento di scopi di dubbia legittimità) che l'utilizzo bellico dei *drones* per le operazioni aeree potesse comportare, con maggior frequenza di quanto fosse dato ipotizzare in relazione ai mezzi aerei “tradizionali”, la violazione delle norme del diritto internazionale umanitario.

Detta supposizione appariva parzialmente giustificata dai precedenti rappresentati dalle operazioni condotte dalle forze armate, o dai servizi di sicurezza, di alcuni nazioni, mediante l'utilizzo di UCAV

¹ Va rilevato che, contrariamente a quanto potrebbe ritenersi, il riferimento ai droni nelle Convenzioni internazionali non risale solo agli ultimi anni; infatti già nella Convenzione di Chicago, sottoscritta il 7 dicembre 1944, veniva utilizzata la dizione di “aeromobile senza pilota”.

(*unmanned combat aerial vehicles*), volte ad eliminare, mediante quelli che venivano definiti *lethal strikes* o *targeted killings*, singoli soggetti o interi gruppi di individui, ritenuti responsabili di atti terroristici, e che si trovavano magari, al momento della loro uccisione, in aree e contesti territoriali non direttamente coinvolti dalle operazioni militari o da conflitti armati (si pensi all' "eliminazione", a seguito di attacchi operati con droni, di gruppi terroristici ritenuti responsabili di stragi perpetrate nella nazione afghana).

In simili casi, i dubbi concernenti la legittimità di dette uccisioni si fondevano con più generiche considerazioni critiche, volte comunque a sostenere che l'uso bellico dei *drones* appariva contrario al diritto internazionale, trattandosi di mezzi estremamente "perfidì", in grado di colpire operando a quote particolarmente elevate e che non offrivano alcuna possibilità di difesa, non essendo possibile "avvertire" la loro presenza, anche in considerazione del ridottissimo rumore da essi prodotto.

Può affermarsi che simili orientamenti si siano sviluppati a partire dalla predisposizione delle operazioni militari in Iraq ed Afghanistan, successive all'attacco terroristico alle "torri gemelle" negli U.S.A. dell'11 settembre 2001; le perplessità al riguardo hanno trovato nuova linfa in occasione degli attacchi operati coi droni sia in Libia sia nell'ambito degli innumerevoli scontri israelo - palestinesi, nonché a seguito della morte di un cittadino italiano, ostaggio di un gruppo di terroristi vicini ad Al Qaeda, ucciso da un drone americano al confine tra Pakistan ed Afghanistan, nel gennaio 2015.

La questione, del resto, con particolare riferimento all'utilizzo dei droni nelle c.d. "operazioni antiterrorismo" (consistite in centinaia di attività di incursione e in migliaia di individui uccisi o gravemente feriti), effettuate da alcuni Stati (tra cui, in particolare, gli U.S.A) e tradottesi sia in *signature strikes*, operati contro gruppi che, seppur non specificamente individuati, si ritenevano composti da cellule terroristiche, sia in *personal strikes*, posti in essere contro singoli terroristi di cui era conosciuta l'identità, è anche stata sottoposta all'attenzione dell'O.N.U., essendosi dubitato che simili condotte risultassero conformi alle norme consuetudinarie e pattizie del diritto internazionale umanitario.

Al riguardo, in numerosi "Report on extrajudicial, summary or arbitrary executions" l'Organizzazione delle Nazioni Unite ha sottolineato come, in assenza di un conflitto armato formalmente dichiarato o accertato, l'"*intentional, premeditated and deliberate use of lethal force*", realizzato mediante l'impiego di *drones* non potesse ritenersi ammissibile "*under international law*".

Appariva del resto evidente che, mentre per quanto concerne l'im-

piego di droni armati nel contesto di un formale conflitto tra Stati la soluzione vada rinvenuta nell'analisi volta a verificare la conformità delle operazioni belliche alle regole dello *ius ad bellum*, ben diverso, invece, è il caso in cui i droni, al pari di qualsivoglia altro mezzo potenzialmente offensivo, siano utilizzati "in tempo di pace" per pervenire ad "eliminazioni" mirate di individui ritenuti appartenenti a gruppi terroristici.

2. – Gli indirizzi dottrinali più recenti appaiono ispirati ad una visione assai equilibrata, in base alla quale non solo occorre rifuggire da posizioni di "sospetto" nell'approccio tematico all'utilizzo dei droni in operazioni implicanti l'impiego della forza ma bisogna anzi riconoscere che i velivoli a pilotaggio remoto devono essere considerati «preferibili» rispetto ad altri possibili apparecchi.

Si è addirittura giunti ad affermare che costituirebbe una lesione ai principi del diritto umanitario il ricorso a mezzi più generalizzati di distruzione, laddove fosse possibile avvalersi di uno strumento assai più preciso e mirato quale quello offerto dai droni², in grado di effettuare, a differenza di quanto talora avviene mediante i mezzi aerei "tradizionali", degli attacchi c.d. "chirurgici", realizzati secondo modalità idonee a colpire, danneggiandoli od annientandoli, solo dei legittimi obiettivi militari, e tali da comportare minimi danni "collaterali" alle strutture circostanti ed alle popolazioni civili.

Occorre tener conto, in particolare, di tre norme contenute nel Primo Protocollo Aggiuntivo dell' 8 giugno 1977 alle Convenzioni di Ginevra del 1949³.

In base all'art. 48, concernente il c.d. principio di distinzione, allo scopo di assicurare il rispetto e la protezione della popolazione civile e dei beni di carattere civile, le parti in conflitto sono tenute ad utilizzare ogni mezzo al fine di distinguere fra la popolazione civile ed i combattenti, nonché fra i beni di carattere civile e gli obiettivi militari, onde risparmiare la popolazione ed i beni civili, dirigendo le operazioni militari unicamente nei confronti degli obiettivi militari.

A sua volta l'art. 51 del Primo Protocollo Addizionale, volto a delineare il principio di proporzionalità, stabilisce che, al fine di proteggere le popolazioni civili, risultano vietati nelle operazioni di guerra gli attacchi indiscriminati, i "bombardamenti a tappeto" e quelli che determinano molto probabilmente dei danni collaterali.

² A. DE ROSA, *Gli aeromobili militari a pilotaggio remoto: evoluzione normativa e prospettive*, in *Rass. giust. mil.*, 2014, n. 2, p. 1 ss.

³ Cfr. A. DE ROSA, *Vecchi e nuovi problemi di diritto militare*, in *Rass. giust. mil.*, 2015, n. 6, p. 1 ss.

Infine il successivo art. 57 (*Precauzione negli attacchi*) non solo prevede, in linea generale, che le operazioni militari siano condotte avendo costantemente cura di risparmiare la popolazione civile, le persone civili e i beni di carattere civile, ma in particolare stabilisce, per quanto riguarda gli attacchi, che coloro i quali preparano o decidono un attacco debbano “fare tutto ciò che è praticamente possibile per accertare che gli obiettivi da attaccare non sono persone civili né beni di carattere civile, e non beneficiano di una protezione speciale, ma che si tratta di obiettivi militari”, e siano inoltre tenuti (questo punto è particolarmente rilevante ai fini della nostra disamina) a “prendere tutte le precauzioni praticamente possibili nella scelta dei mezzi e metodi di attacco, allo scopo di evitare o almeno di ridurre al minimo il numero di morti e di feriti fra la popolazione civile, nonché i danni ai beni di carattere civile che potrebbero essere incidentalmente causati”, occorrendo al riguardo “astenersi dal lanciare un attacco da cui ci si può attendere che provochi incidentalmente morti e feriti fra la popolazione civile, danni ai beni civili”.

È stato conseguentemente affermato che se uno Stato è in grado di utilizzare una tecnologia atta a ridurre i danni superflui derivanti da un conflitto armato, in tal caso è obbligato ad impiegarla, in base al “principio di precauzione”, espressamente delineato dal diritto internazionale umanitario.

Conseguentemente, poiché i droni sono potenzialmente idonei a ridurre i danni superflui provocati dagli attacchi aerei⁴, qualora una Nazione abbia degli APR è tenuta a farvi ricorso, in quanto solo in tal modo può dirsi rispettato il predetto principio di precauzione⁵.

3. – Iniziamo questo paragrafo con la disamina di alcuni reati ascrivibili ai piloti militari di droni.

Al riguardo appare peraltro necessario effettuare una precisazione.

⁴ Tra l'altro va osservato che in tal caso la possibilità di danni collaterali è anche attenuata dal fatto che il pilota “remoto” non risente dello *stress* che potrebbe invece subire il pilota a bordo di un velivolo. Si profila al riguardo un'ulteriore considerazione, volta a sottolineare come il pilota “remoto” in operazioni conflittuali risulti comunque assai più “distaccato” e meno coinvolto emotivamente di quanto lo sarebbe un militare a diretto contatto con la realtà.

⁵ Cfr. F. ROSEN, *Extremely stealth and incredibly close: drones, control and legal responsibility*, in *Journal of conflict and security law*, Oxford University Press, 2013, p. 19: “*If a State possesses drone technology, and if the deployment of this technology may potentially reduce unnecessary harm from armed attacks, the State is obliged to employ the technology. Since drone technology is a part of all feasible measures for precaution, the availability of drone technology simply triggers precautionary obligation across all weapons systems*”.

Ai sensi dell'art. 246 del d.lg. n. 66 del 2010 (*Codice dell'ordinamento militare*) un aeromobile a pilotaggio remoto (APR) è un mezzo aereo pilotato da un equipaggio che opera da una stazione remota di comando e di controllo e che può essere posizionato a terra o sul mare, a bordo di unità navali.

Il successivo art. 247 autorizza le Forze Armate italiane ad impiegare gli APR al fine dello svolgimento di attività operative ed addestrative dirette alla difesa ed alla sicurezza nazionale, e prevede, ai commi 2 e 3, che tale impiego avvenga nell'ambito delle c.d. "aree segregate", e cioè all'interno di spazi aerei determinati e con le limitazioni stabilite in un apposito documento tecnico-operativo (DTO) elaborato dall'Amministrazione militare, sulla base delle indicazioni della Forza Armata che impiega gli APR.

L'art. 748 c. nav., in aderenza ai principi della Convenzione di Chicago, stabilisce che, salvo diversa disposizione, le norme del codice della navigazione non si applichino agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di Polizia di Stato nonché ai mezzi di cui all'art. 744, quarto comma, c. nav. (*Aeromobili equiparati a quelli di Stato*), e cioè agli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche se solo occasionalmente, per attività finalizzate alla tutela della sicurezza nazionale, e che per tale motivo sono conseguentemente equiparati agli aeromobili di Stato.

Più in generale, le norme del codice della navigazione, salva la sussistenza di una diversa specifica previsione, non si estendono al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al Ministero della Difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà.

Dal punto di vista penalistico, l'inapplicabilità del codice della navigazione a questo settore fa sì che i piloti e gli operatori degli APR non possano essere considerati soggetti attivi dei reati previsti da detto codice, ma siano assoggettabili esclusivamente alle previsioni incriminatrici delineate dal codice penale comune o dai codici penali militari di pace o di guerra.

Tra i più frequenti reati militari concernenti l'utilizzo degli aeromobili militari (e dunque anche degli APR) rientrano gli illeciti delineati dagli artt. 106 c.p.m.p. (*Perdita colposa di aeromobile militare*) e 108 c.p.m.p. (*Avaria colposa di aeromobile militare*).

Trattasi di reati "propri" del comandante di aeromobile militare, in quanto esclusivamente ascrivibili a tale figura.

Pertanto anche il pilota di un APR del tipo strategico, tattico o leggero, quale comandante dell'aeromobile potrebbe essere soggetto attivo di questi reati, che risultano procedibili, ai sensi dell'art. 260, primo comma, c.p.m.p. a richiesta del Ministro da cui il militare dipende.

Nella configurazione della fattispecie l'art. 106 c.p.m.p. al suo primo comma opera un richiamo al precedente articolo 105, prevedendo peraltro la pena della reclusione militare fino a dieci anni.

Il successivo terzo comma dell'art. 106 c.p.m.p. stabilisce che le stesse pene debbano essere applicate al comandante di una forza aeronautica o di un aeromobile isolato in manovra (non interessa ai fini della nostra trattazione, concernente gli APR – apparecchi a pilotaggio remoto -, il riferimento ad «altro militare su di esso imbarcato») che «per negligenza o imprudenza o per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline, commette alcuno dei fatti preveduti dall'articolo precedente».

L'art. 105 c.p.m.p. è invece di applicabilità quasi solo teorica, trattandosi di un reato doloso, e non essendo ipotizzabile che, salvo il caso di sabotaggio, un comandante decida volutamente di distruggere dei velivoli affidati al suo comando.

In base a detta norma il comandante di una forza aeronautica che cagioni la perdita o la cattura di uno o più aeromobili dipendenti dal suo comando è punito con l'ergastolo.

La stessa pena si applica al comandante di un aeromobile isolato, che provochi la perdita o la cattura dell'aeromobile stesso.

A sua volta l'art. 108 c.p.m.p., nel delineare l'avaria colposa di un aeromobile, opera un richiamo, nella ricostruzione della fattispecie, all'ipotesi dolosa (di limitatissima verifica pratica) delineata dal precedente art. 107 c.p.m.p., in base al quale il comandante di un aeromobile, il quale ne cagioni (volontariamente) l'investimento o un'avaria, è punito con la reclusione non inferiore ad otto anni, e, se da detti fatti sia derivata la perdita dell'aeromobile, con la reclusione non inferiore a quindici anni.

Anche agli APR è inoltre sicuramente applicabile l'art. 109 c.m.p.m. (*Agevolazione colposa*), per effetto del quale l'esecuzione di alcuno dei fatti previsti dagli articoli 105 o 107 c.p.m.p. sia stata resa possibile, o anche soltanto agevolata, per colpa del militare che aveva la custodia o la vigilanza delle cose ivi indicate (e dunque nel nostro caso dell'APR), tale soggetto è punito con la reclusione militare da uno a cinque anni.

Parimenti applicabile agli APR è l'art. 110 c.p.m.p. (*Omesso uso di mezzi per limitare il danno, in caso d'incendio o di altro sinistro*), diretto a sanzionare con la reclusione militare fino a cinque anni il comandante di un aeromobile che, nel caso d'incendio, investimento, o di qualsiasi altro sinistro, non adoperi tutti i mezzi, di cui potrebbe disporre, per limitare il danno.

Non sono invece compatibili con la natura degli APR, privi di personale a bordo, gli illeciti di cui agli artt. 111 c.p.m.p. (*Abbandono*

o cessione del comando in caso di pericolo) e 112 c.p.m.p. (*Violazione del dovere del comandante di essere l'ultimo ad abbandonare la nave, l'aeromobile o il posto, in caso di pericolo*).

Tali reati appaiono ricollegabili a situazioni ove l'abbandono è in gran parte determinato da un senso di paura provocato dall'imminenza del pericolo, in un contesto ove proprio la fisica presenza determina l'instaurazione di una simile situazione stressogena, assente laddove il pilotaggio ed il comando avvengono "da remoto".

È invece ipotizzabile l'applicabilità, anche con riferimento agli APR, dell'art. 113 c.p.m.p. (*Omissione di soccorso o di protezione, in caso di pericolo*), il cui secondo comma sanziona con la reclusione militare fino a tre anni il comandante di uno o più aeromobili militari, che non presti ad aeromobili, ancorchè non nazionali, l'assistenza o la protezione che era in grado di dare.

Per quanto invece concerne l'utilizzo dei droni al di fuori dell'ambito militare, occorre sottolineare l'applicabilità del disposto dell'art. 615 *bis* c.p. (*Interferenze illecite nella vita privata*), in base al quale chiunque, mediante l'uso di strumenti di ripresa visiva o sonora, si procura indebitamente notizie o immagini attinenti alla vita privata svolgentesi nei luoghi indicati nell'art. 614 c.p. è punito con la reclusione da sei mesi a quattro anni.

Al riguardo, come è stato posto in rilievo da chi si è specificatamente occupato di questa tematica, i droni «rappresentano l'ultima frontiera tecnologica nel campo delle videoriprese e anche l'ultima minaccia alla riservatezza delle persone»⁶.

Occorre comunque sviluppare alcune considerazioni sul punto, dovendosi tracciare una chiara linea di discrimine tra ciò che può essere considerato illecito e ciò che invece risulta estraneo alla sfera penale.

La ripresa visiva o sonora, eventualmente effettuata con l'ausilio di un drone, va infatti considerata lesiva della riservatezza ed appare conseguentemente idonea ad integrare il reato di cui all'art. 615 *bis* c.p. solo qualora vengano fotografati o videoregistrati dei comportamenti altrimenti sottratti alla normale osservazione dall'esterno, giacché la tutela del domicilio sotto questo aspetto è limitata a ciò che si compie al suo interno, in condizioni e con modalità tali da rendere dette condotte private tendenzialmente non percepibili dagli estranei, al di fuori di detto contesto.

Conseguentemente il reato di interferenza illecita delineato dall'art.

⁶ M. SOFFIENTINI, *Privacy. Protezione e trattamento dei dati*, Milanofiori Asago, 2016, p. 432.

615 *bis* c.p. non appare ravvisabile qualora una determinata azione, pur svolgendosi in luoghi di privata dimora, potrebbe essere liberamente osservata ad occhio nudo, senza dover ricorrere a particolari accorgimenti, come accade se un soggetto viene fotografato (supponiamo, ai fini in esame, mediante l'utilizzo di un drone) mentre si trova sul balcone o sul terrazzo della propria abitazione⁷.

I giudici di legittimità hanno infatti sottolineato che il reato in oggetto può ritenersi configurato solo qualora l'autore della condotta si sia procurato "indebitamente" delle immagini attinenti alla vita privata di un altro individuo.

La predetta condotta può dunque essere considerata illecita unicamente laddove essa si ponga in contrasto con le precauzioni adottate da un soggetto per tutelare la propria sfera di riservatezza o comunque sia stata realizzata eludendo, clandestinamente o con inganno, la volontà di chi abbia il diritto di escludere da un determinato luogo l'autore delle riprese.

Deve peraltro escludersi detta ipotesi, e non si configura dunque alcun reato, qualora l'azione fatta oggetto di ripresa audiovisiva, pur svolgendosi in luoghi di privata dimora, poteva essere liberamente osservata anche dagli estranei⁸.

Invece il delitto risulta ravvisabile se il soggetto indebitamente ritratto per mezzo della fotografia o della videoregistrazione si trova non solo all'interno della propria abitazione ma anche ad una notevole distanza dalla finestra, non essendo così visibile dall'esterno, e la sua immagine possa essere fotografata o comunque ripresa da una videocamera solo per mezzo di uno speciale teleobiettivo e mediante un particolare programma al computer in grado di ingrandire i vari fotogrammi⁹.

In altri termini il reato è delineabile nei contesti in cui il soggetto fotografato non era visibile ad un osservatore esterno; laddove invece non si possa ravvisare alcuna elusione della sfera di riservatezza che l'interessato intendeva proteggere l'illecito non appare ipotizzabile.

Venendo ora ad una differente tipologia di reati, osserviamo che l'utilizzo illecito del drone può anche determinare la violazione dell'art. 167 (*Trattamento illecito dei dati*) del Codice della *privacy* di cui al d.lg. 30 giugno 2003, n. 196, come modificato dal d. lgs 10

⁷ Cass. pen., sez. VI, 30 ottobre 2008, n. 40577, in *Ced Cass.*, n. 241213; Cass. pen., 29 ottobre 2008 -1° dicembre 2008, n. 44701, in *Ced Cass.*, n. 242588.

⁸ V. in tal senso Cass. pen., sez. III, 10 luglio 2018 – 8 gennaio 2019, in *Dir. pen. proc.*, 2019, p. 347.

⁹ V. al riguardo, volendo, P. RIVELLO, *Diritto penale. Parte speciale. Delitti contro la persona*, II ed., Torino, 2020, p. 289 ss.

agosto 2018, n. 101, recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale al regolamento UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, e come ancora successivamente interpolato dalle novelle introdotte dalla l. 27 dicembre 2019, n. 160.

Va peraltro osservato che in tal caso il trattamento illecito dei dati raccolti viene sanzionato soltanto qualora il soggetto agisca "al fine di trarre per sé o per altri profitto ovvero di arrecare danno all'interessato".

Non è dunque sufficiente per la configurazione del reato, in assenza di detta finalità, che, ad esempio, l'attività di videosorveglianza effettuata per mezzo del drone e la relativa acquisizione di dati personali non risponda ai principi di minimizzazione, necessità e proporzionalità del trattamento, perseguiti mediante l'adozione di misure di *privacy by design* e *by default*.

Accanto ai reati precedentemente menzionati troviamo infine una serie di ulteriori fattispecie incriminatrici concernenti il pilotaggio del drone in violazione delle prescritte autorizzazioni o dei titoli professionali legittimanti, o l'inosservanza delle previsioni volte a vietare il trasporto di beni o il sorvolo su determinate aree.

Esaminiamo distintamente i singoli illeciti ipotizzabili al riguardo.

Qualora non configuri un più grave reato, il mancato rispetto delle prescrizioni volte a regolamentare il volo dei velivoli a pilotaggio remoto può dar luogo all'incriminazione delineata dall'art. 650 c.p. (*Inosservanza dei provvedimenti dell'autorità*).

Nell'ipotesi in cui chi pilota il drone sia sprovvisto delle abilitazioni al volo sarà invece ipotizzabile l'illecito ex art. 348 c.p. (*Abusivo esercizio di una professione*).

Secondo una parte della dottrina risulta invece configurabile la previsione incriminatrice di cui all'art. 495 c.p. (*Falsa attestazione o dichiarazione a un pubblico ufficiale sulla identità o su qualità personali proprie o altrui*) qualora vengano presentate all'ENAC delle false autodichiarazioni di corrispondenza ai parametri di legge per le operazioni specializzate non critiche o per le attività sperimentali¹⁰, in quanto in dette autodichiarazioni deve essere operato un richiamo al contenuto del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 (*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa*), il cui art. 76 (*Norme penali*) così prevede espressa-

¹⁰ V. al riguardo P.G. PICCIOLI, *Droni. Security, safety, privacy ed etica*, Roma, 2016, p. 129.

mente: "Chiunque rilascia dichiarazioni mendaci, forma atti falsi o ne fa uso nei casi previsti dal presente testo unico è punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia".

Una serie di possibili incriminazioni afferenti la materia del pilotaggio da remoto è inoltre rinvenibile nella Parte Terza (*Disposizioni penali e disciplinari*), Libro Primo (*Disposizioni penali*), del codice della navigazione, dovendosi al riguardo tener conto, ovviamente, dei soli illeciti che non prevedano come soggetto attivo o passivo del reato un membro dell'equipaggio.

Partendo dall'art. 1192 cod. nav., il quale incrimina con un'esigua sanzione amministrativa, che può arrivare al massimo a 206 euro, la circolazione di un aeromobile sprovvisto dei prescritti contrassegni identificativi, troviamo poi l'art. 1101 cod. nav., concernente l'imbarco di armi o munizioni a scopo delittuoso, ed in base al quale il comandante dell'aeromobile che imbarchi armi o munizioni al fine di commettere contrabbando o altro delitto viene punito con la reclusione da sei mesi a due anni se il reato a cui erano finalizzate dette condotte non è commesso, e l'art. 1199 cod. nav., che punisce con una sanzione amministrativa il comandante che imbarchi abusivamente o clandestinamente sull'aeromobile armi o munizioni.

Risulta parimenti applicabile anche al pilotaggio remoto effettuato mediante l'utilizzo dei droni la fattispecie configurata dall'art. 1228 cod. nav., relativa alla condotta del comandante che faccia sorvolare il mezzo da lui pilotato sopra ad un centro abitato senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente, e che sanziona detto illecito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda fino ad euro 516.

Parimenti risulta riferibile anche a tale forma di navigazione aerea la norma di chiusura contenuta nell'art. 1231 cod. nav. (*Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione*), in base al quale, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato, chiunque non osservi una disposizione di legge o regolamento o un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino ad euro 206.

Tale previsione va considerata una "norma penale in bianco", in quanto non sanziona la violazione di una specifica disposizione di legge o di regolamento, ma, in generale, qualunque inosservanza dei provvedimenti legalmente emanati dall'Autorità di settore, e dunque dall'ENAC¹¹.

¹¹ Cfr. P.G. PICCIOLI, *Droni. Security, safety, privacy ed etica*, cit., pp. 127-128.

Per quanto concerne l'individuazione dell'autorità giudiziaria chiamata ad occuparsi di detti reati la determinazione della competenza territoriale al riguardo va ricavata, in caso di reati comuni, dal disposto dell'art. 8 c.p., in base al quale essa appartiene, in linea generale, al tribunale del luogo ove il reato è stato consumato.

Ai fini della nostra disamina, occorrerà dunque verificare dove l'APR abbia operato ed ove si sia verificato l'evento, risultando irrilevante che il mezzo sia invece stato pilotato da un luogo diverso.

Qualora il reato "comune" venga commesso nel corso di una missione militare all'estero, la competenza sarà "accentrata" presso il tribunale ordinario di Roma, ai sensi dell'art. 19, comma 10, della l. n. 145 del 2016 (c.d. "legge quadro sulle missioni internazionali"), in base al quale «per i reati di cui ai commi 8 e 9 e per i reati attribuiti alla giurisdizione dell'autorità giudiziaria ordinaria commessi dal cittadino che partecipa a missioni internazionali, nel territorio e per il periodo in cui esse si svolgono, la competenza è del tribunale di Roma».

In caso di configurazione di un reato militare, la competenza risulterà fissata in base all'art. 273, secondo comma, del c.p.m.p., secondo cui la cognizione dei reati militari commessi in corso di navigazione su aeromobili militari, sia in Italia che all'estero, è di competenza del tribunale militare del luogo di stanza dell'unità militare a cui appartiene il militare indagato o imputato.

In caso di missione internazionale, la competenza è invece del tribunale militare di Roma, per effetto dell'art. 19, comma 1, della citata legge n. 145 del 2016.

4. – I droni possono trovare un ampio spazio di utilizzazione con riferimento a quella che, tradizionalmente, viene definita come l'attività investigativa "atipica" della polizia giudiziaria.

Essi, infatti, risultano particolarmente efficaci sia per l'attività di c.d. "pedinamento", sia per l'effettuazione di riprese video; in quest'ultimo caso le relative riprese filmate o fotografiche, effettuate dalla p.g. ai sensi dell'art. 438 c.p., sono inseribili nel fascicolo per il dibattimento ai sensi dell'art. 431, comma 1, lett. b) c.p.p.¹²

È stato affermato, al riguardo, che l'uso dei droni per le videoriprese in luoghi pubblici ovvero aperti o esposti al pubblico, tendente a raccogliere eventuali elementi rilevanti ai fini investigativi (si pensi alle foto volte a ritrarre il momento del versamento di una somma

¹² Sulla tematica inerente alle attività di p.g. volte a dar luogo ad atti irripetibili v. Cass., Sez. Un. pen., 28 ottobre 1998, in *Cass. pen.*, 1999, p. 2074.

di denaro, frutto di “tangente”, o della consegna agli spacciatori da parte di un gruppo di narcotrafficienti di una grossa partita di stupefacenti) rappresenta l’ “ultima frontiera” in ordine a detto ambito investigativo¹³, e può costituire uno strumento estremamente efficace nel contrasto alla criminalità.

Per quanto riguarda l’attività di pedinamento devono ritenersi estensibili le conclusioni a cui da tempo è giunta la giurisprudenza con riferimento al sistema di rilevamento satellitare da parte della p.g.¹⁴; può affermarsi che l’attività di indagine diretta a seguire i movimenti di un soggetto ed a localizzarlo, controllando a distanza, mediante un drone, la sua presenza in un determinato luogo ed in un ben preciso arco temporale, costituisce una forma di pedinamento, sia pur eseguito con uno strumento altamente tecnologico, non assimilabile in alcun modo alle intercettazioni, disciplinate dagli artt. 266 ss. del codice di procedura penale.

Detta attività non richiede pertanto alcuna autorizzazione preventiva da parte dell’Autorità giudiziaria, rientrando invece nella competenza della p.g.

D’altro canto, i droni possono a loro volta “interfacciarsi” e divenire strumentali rispetto ad altri, sofisticati strumenti tecnologici.

Si pensi ad un mezzo di captazione quale il *trojan*; laddove sia necessario operare un’attività di “*positioning*”, definibile come localizzazione in tempo reale di un dispositivo che verrà fatto oggetto di intercettazione, la precedente alternativa rappresentata dall’opzione fra la possibile captazione del segnale GPS di tale dispositivo portatile od il ricorso ad un mezzo del tutto “tradizionale” quale il pedinamento “fisico”, da parte di un appartenente alla p.g., dell’utilizzatore del dispositivo fino al luogo in cui attivare la captazione¹⁵, può ora essere arricchita ed implementata dal ricorso allo strumento del drone.

Deve del resto osservarsi come, di fronte ad una malavita organizzata che, grazie alle enormi risorse finanziarie di cui dispone, appare in grado di avvalersi, al fine di eludere le ricerche, dei più innovativi prodotti ricavabili dalla ricerca scientifica, l’utilizzo dei droni da parte delle Forze dell’Ordine possa rappresentare, qualora programmato in maniera razionale ed organica, uno strumento estremamente efficace ai fini della ricerca e dell’acquisizione delle prove.

Il ricorso a detto strumento può risultare particolarmente frut-

¹³ Cfr. N. TRIGGIANI, *Le videoriprese investigative e l’uso dei droni*, in AA.Vv., *Le indagini atipiche*, A. Scalfati (a cura di), Torino, 2019, p. 184 ss.

¹⁴ V. Cass. Pen., sez. II, dep. 13 febbraio 2013, in *Ced Cass.*, n. 255542.

¹⁵ Cfr. al riguardo F. CAJANI, *Odissea del captatore informatico*, in *Cass. pen.*, 2016, p. 4150.

tuoso soprattutto con riferimento a determinate tipologie di reati; si pensi, a titolo di esempio, ai reati ambientali, ove l'immagine fornita dai droni permette di evidenziare con chiarezza le eventuali alterazioni apportate al patrimonio naturale e, più in generale, allo stato dei luoghi.

Occorre peraltro precisare che l'analisi finora svolta, nel corso della quale abbiamo sottolineato l'assenza di elementi preclusivi all'impiego dei droni ai fini investigativi, riguarda esclusivamente l'attività di pedinamento e di videoripresa svolta avendo come punti di riferimento dei luoghi pubblici o aperti o esposti al pubblico, effettuata pertanto con droni che, in virtù della loro silenziosità, appaiono in grado di "seguire" senza essere notati e di effettuare eventualmente foto e riprese dall'alto.

Situazione assai diversa si avrebbe laddove, utilizzando droni di dimensioni ridottissime, miniaturizzati, delle dimensioni di un insetto, realizzabili in virtù del ricorso alle nanotecnologie ed ai nanomateriali (sono note, anche in virtù di alcune opere cinematografiche di grande successo, le ipotesi in cui simili strumenti sono stati impiegati in operazioni di *intelligence* dirette a sventare progetti terroristici in fase di avanzata programmazione), si pensasse di introdurli all'interno di abitazioni od altri luoghi di privata dimora, al fine di effettuare in tal modo delle intercettazioni "ambientali", negli ambiti presi in considerazione dall'art. 614 c.p.

In tal caso, ai sensi del secondo comma, ultima parte, dell'art. 266 c.p.p., l'intercettazione sarebbe consentita solo laddove vi fosse fondato motivo di ritenere che in detti luoghi si stesse svolgendo l'attività criminosa.

Tale limitazione, concernente la presunzione di svolgimento dell'attività criminosa, invece non opererebbe (e dunque l'intercettazione potrebbe essere effettuata in ogni caso, a prescindere da detto presupposto) con riferimento alle ipotesi delineate dall'art. 13 del d.l. 13 maggio 1991, n. 152, recante provvedimenti in tema di lotta alla criminalità organizzata, conv. nella l. 12 luglio 1991, n. 203.

L'analisi impone una considerazione più ampia, che trascende di gran lunga l'ambito limitato delle operazioni effettuabili mediante droni e coinvolge il delicatissimo tema delle intercettazioni svolte all'interno di una privata dimora.

Per quanto concerne il riferimento legislativo ai "luoghi indicati dall'articolo 614 del codice penale" viene generalmente affermato che non tutte le aree rispetto alle quali un soggetto può esercitare lo *ius excludendi alios* possono essere ritenute riconducibili a detto ambito, giacché lo *ius excludendi alios* in questo caso non deve essere considerato come fine a sé stesso, ma in funzione della tutela del diritto alla riservatezza.

In conclusione, un'ultima considerazione.

Il ricorso ai droni, al pari di quello a molti altri strumenti derivanti dall'evoluzione tecnologica (si pensi, ancora una volta, al c.d. *trojan*, e cioè al captatore informatico)¹⁶, non esige affatto un richiamo al concetto di “prova atipica”, in quanto le attività svolte con il suo ausilio e gli elementi conoscitivi in tal modo ricavati rientrano pienamente nell'ambito delle prove “tipiche”.

Come rilevato da un'autorevole dottrina¹⁷, parafrasando in tal modo un celeberrimo richiamo in campo filosofico, non può ritenersi che il diritto debba essere equiparato, sotto questo aspetto, alla “nottola di Minerva” (e dunque alla civetta) che, secondo il richiamo hegeliano, inizia il suo volo sul far del crepuscolo.

Ribadiamo infatti, ripetendo quanto già evidenziato nell'ambito di una ben più vasta analisi concernente i rapporti tra il diritto e la scienza¹⁸, che anche con riferimento all'utilizzo dei droni nell'ambito dell'attività investigativa il diritto non si trova affatto “in affanno”, e non si vede costretto ad “inseguire” il progresso scientifico, ma può invece avvalersi di queste nuove strumentazioni e di questi più moderni apparati inquadrandoli, correttamente, nel contesto dei tradizionali istituti giuridici.

¹⁶ V. al riguardo, volendo, P. RIVELLO, *Le intercettazioni mediante captatore informatico*, in AA.Vv., *Le nuove intercettazioni*, O. Mazza (a cura di), Torino, 2018, p. 101 ss.

¹⁷ G. UBERTIS, *La prova scientifica e la nottola di Minerva*, in *Argomenti di procedura penale*, II, Milano, 2006, p. 197 ss.

¹⁸ P. RIVELLO, *La prova scientifica*, Milano, 2014, pp. 114 e 115.



LA BUONA STAMPA

Questo volume è stato impresso
nel mese di giugno dell'anno 2021
per le Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a., Napoli
Stampato in Italia / Printed in Italy
red.rovmar - ftc.topint

Per informazioni ed acquisti

Edizioni Scientifiche Italiane - via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli

Tel. 0817645443 - Fax 0817646477

Internet: www.edizioniesi.it