

calizzabile in tempo reale. E qui arriva la vera novità: Google ha avviato accordi con diverse compagnie aeree per integrare questi sistemi nei processi aeroportuali. Tradotto: non solo il passeggero può vedere dove si trova la sua valigia, ma può anche condividere questa informazione direttamente con la compagnia aerea tramite un link temporaneo. Una sorta di ribaltamento di prospettiva: se prima era il vettore a cercare il bagaglio, oggi è il passeggero a indicargli dove guardare. L'integrazione di questi dati nei sistemi aeroportuali promette maggiore efficienza e tempi di recupero più rapidi. La valigia smarrita, insomma, potrebbe diventare sempre meno «smarrita» e sempre più «mal indirizzata». Ma attenzione: la tecnologia non riscrive il diritto. Anche se l'app indica con precisione che la valigia si trova, per esempio, a qualche chilometro di distanza, restano ferme le regole della Convenzione di Montreal. Il passeggero deve comunque compilare il PIR, rispettare i termini di reclamo e dimostrare il danno subito. Il GPS può aiutare a trovare la valigia, ma non sostituisce la procedura. E allora il quadro che emerge è quasi paradossale: da un lato, un sistema giuridico costruito su presunzioni, limiti e formalità; dall'altro, una tecnologia che riduce l'incertezza e accorcia le distanze informative tra passeggero e vettore. In mezzo, come sempre, la realtà operativa del trasporto aereo, che deve conciliare efficienza logistica e tutela dei diritti. Forse, in futuro, la domanda non sarà più «dove si trova la mia valigia? », ma «perché non è ancora arrivata, visto che sappiamo esattamente dove si trova? ». E a quel punto, il diritto, inevitabilmente, dovrà adeguarsi.

MARIASOLE CAVARRETTA

Amazon abbandona in Italia la sperimentazione della consegna con droni; “nessun problema”, si va avanti... con la criminalità (sic!!!) – A fine dicembre 2025 è giunta inattesa all'ENAC la nota di Amazon: *“A seguito di una revisione strategica, abbiamo deciso di interrompere i nostri piani di consegna commerciale con i droni in Italia”* ... *“nonostante il coinvolgimento positivo e i progressi compiuti con le Autorità aerospaziali italiane, il più ampio contesto in cui operiamo in Italia non offre, al momento, le condizioni necessarie per i nostri obiettivi a lungo periodo per questo servizio”*. Vengono pertanto meno, auspicando solo momentaneamente, sia la sperimentazione avviata in Abruzzo della consegna dei pacchi con APR MK30 da parte del gigante dell'e-commerce, nell'ambito del programma *Amazon Prime Air Drone Delivery*, sia la collaborazione con l'ENAC che, dal canto suo, aveva già rilasciato ad Amazon il LUC (*Light UAS operator certificate*). Il progetto, tuttavia, lascia in eredità l'istituzione dello U – *Space* di San Salvo, il primo del suo genere in Europa, nonché la volontà da parte dell'ENAC di proseguire ugualmente nel programma, ed in tal

senso va salutato con favore il nuovo Regolamento ENAC “U – Space”, pubblicato in bozza il 14 gennaio 2026. Se da un verso, purtroppo, la sperimentazione della consegna dei pacchi Amazon con “droni” a San Salvo sembra essersi fermata, dall’altro qualcuno non pare affatto abbattersi a fronte delle difficoltà burocratiche, delle zone proibite (P), delle numerose limitazioni operative e non ci si riferisce certo a qualche potente *internet company*, a qualche colosso multinazionale o apparato di Stato. Particolarmente sensibile alla tematica della consegna “a domicilio” con APR risulta infatti essere la criminalità che, come da dichiarazione resa dall’ex sottosegretario alla Giustizia con delega all’Amministrazione penitenziaria, Andrea Delmastro, in occasione del recente sopralluogo del 6 febbraio 2026 nella casa circondariale triestina “Ernesto Mari”, meglio conosciuta come carcere del Coroneo, ha affermato che nel numero i “droni” che sorvolerebbero quotidianamente le carceri italiane per la consegna di droga, cellulari, schede sim, ecc. “... stanno più verso le centinaia che le decine di unità ...”. Un quadro impietoso e pericoloso che ha imposto l’adozione di misure tampone volte a contenerne il fenomeno; lo stesso Dipartimento dell’amministrazione penitenziaria ha istituito un’apposita Divisione, “Impianti di sicurezza, sistemi anti-drone e innovazione tecnologica”. Sessanta istituti italiani sono stati dotati di sistemi di difesa *jammer*, mentre a Trieste la casa circondariale è stata letteralmente avvolta da una rete protettiva, costituendo una vera e propria barriera fisica, interposta tra la struttura e i potenziali droni. La soluzione della rete fisica protettiva si è dimostrata più efficace ed economica rispetto alle contromisure con l’impiego di apparecchi volti alla generazione di segnali elettromagnetici e certamente meno problematica rispetto alle criticità che i sistemi “*jammer*” pongono, potendo gli stessi potenzialmente interferire con tutto il sistema tecnologico circostante. Si pone pertanto, anche in questo contesto, la questione del conflitto tra *security* e *safety*, ovvero, della sicurezza nello stesso campo. In tema di conflitti, ad esempio, nel trasporto marittimo al fine di evitare collisioni nella navigazione, si ricorre all’identificazione remota con dispositivi AIS (*Automatic Identification System*) che diffondono la posizione della nave unitamente ad informazioni sulla natura del carico; dati, tuttavia, potenzialmente utilizzabili anche per finalità ostili, ad esempio di pirateria; sono gli stessi dispositivi AIS che ora, nello stretto di Hormuz, vengono disinseriti da alcune navi per tentare il transito. Nel trasporto aereo, esempio lampante di interferenza di misure di sicurezza, è il drammatico caso del volo Germanwings, Barcellona – Düsseldorf del 24 marzo 2015 con 150 persone a bordo, nel quale il copilota, a quanto pare intenzionato al suicidio, si era chiuso all’interno della cabina di pilotaggio, lasciando all’esterno il comandante, impossibilitato ad accedervi a causa della porta blindata, prevista come misura obbligatoria a seguito degli attentati dell’11 settembre. Così, i sistemi di difesa “*jammer*”, utilizzati per neutralizzare l’uso illecito di APR, oltre ad essere costosi e richiedere un addestramento specifico, risultano in alcuni casi incompatibili o potenzialmente pericolosi se utilizzati in ambiti territoriali caratterizzati

dalla presenza di strumentazioni tecnologiche suscettibili di subire interferenze operative. L'utilizzo di APR per l'introduzione nelle carceri di droga, armi, ecc. è un fenomeno noto già dal 2015 con il primo caso registrato in Ohio negli Stati Uniti, ma innumerevoli sono ormai i casi di utilizzo illecito anche per finalità diverse, come quella della ricognizione per la raccolta di informazioni delle misure di sicurezza presenti all'interno delle strutture al fine della pianificazione di evasioni, come accaduto in Francia nel 2018 con la rocambolesca fuga dal carcere di Réau del noto gangster Rédoine Faïd mediante un elicottero fatto atterrare in una zona del cortile privo di rete di protezione. L'impiego per finalità illecite degli APR costituisce, pertanto, un problema forse sottovalutato rispetto al tumultuoso utilizzo e alla fortissima diffusione di tali tecnologie: un problema che coglie probabilmente impreparata la società. A tale situazione si tenta ora di far fronte con *l'Action plan on drone and counter drone security*, presentato dalla Commissione Europea a febbraio ... Intanto Donald Trump non perde tempo e fa realizzare, con tecnologie anti drone, la "sala da ballo" sovrastante il complesso militare sotterraneo della Casa Bianca.

ROCCO LOBIANCO