

Imprese e *new space economy*: quadro normativo e profili di *compliance* ex D.Lgs. 231



Autori

Alessandro De Nicola
alessandro.denicola@belex.com
Tel. +39 02 771131

Marco Dell'Antonia
marco.dellantonia@belex.com
Tel. +39 02 771131

Megi Trashaj
megi.trashaj@belex.com
Tel. +39 02 771131

1. Introduzione

Lo scenario della *new space economy* coinvolge in misura crescente una pluralità di attori privati, incluse PMI e *start-up*, attivi sia come operatori spaziali in senso proprio, sia come fornitori o utilizzatori di tecnologie, *software* e servizi funzionalmente connessi ad attività svolte nello spazio *extra-atmosferico*.

In questo scenario, il *business* degli operatori può essere connesso allo spazio non solo quando essi effettuano lanci o gestiscono direttamente infrastrutture orbitali, ma anche quando offrono o utilizzano turismo suborbitale e attività ricreative ad alta quota, servizi di manutenzione e smaltimento di oggetti in orbita, gestione di rifiuti e detriti, analisi di dati satellitari per agricoltura, risorse idriche o monitoraggio ambientale e climatico.

L'attività nello spazio espone gli operatori a rischi in caso di mancato rispetto della normativa di settore che devono essere adeguatamente analizzati, gestiti e mitigati. Per individuare i principali profili di rischio in ambito *compliance* è opportuno *in primis* ricostruire il quadro delle fonti normative applicabili nel settore in analisi.

Nei paragrafi che seguono si offrirà quindi una breve illustrazione del contesto regolatorio, sia in termini di *soft law* che di *hard law*, per poi giungere a una prima identificazione dei principali profili di *compliance*, tenuto conto che, comunque, il quadro normativo è destinato a svilupparsi ulteriormente nei prossimi anni.

2. Le regole del settore

2.1. Il *framework* normativo internazionale

Le *Guidelines for the Long-term Sustainability of Outer Space Activities*, adottate dal Comitato delle Nazioni Unite “COPUOS” (*Committee on the Peaceful Uses of Outer Space*) del 2021, costituiscono uno strumento di *soft law* volto a garantire che le attività spaziali siano attuate nel rispetto dell'ambiente orbitale e con garanzia per gli operatori di un accesso equo (e per fini pacifici) ai benefici dello spazio.

Le Linee guida forniscono orientamenti in quattro ambiti principali: i) quadro regolatorio e *policy* per le attività spaziali; ii) sicurezza delle operazioni nello spazio; iii) cooperazione internazionale, *capacity building* e sensibilizzazione; iv) ricerca scientifica e sviluppo tecnologico.

Per quanto in questa sede di interesse, dal punto di vista operativo, le Linee guida promuovono l’emanazione di legislazioni nazionali che prevedano l’adozione di regimi, in linea con le regole di diritto internazionale, di autorizzazione e supervisione delle attività spaziali.

2.2. La Legge 13 giugno 2025, n. 89

Al fine di introdurre un quadro organico in materia di accesso allo spazio *extra-atmosferico*, il legislatore italiano ha adottato la Legge 13 giugno 2025, n. 89 (“**Legge spazio**”), contenente “*Disposizioni in materia di economia dello spazio*”. Con questa disciplina vengono definite le regole in materia di esercizio delle attività spaziali da parte di operatori spaziali e di immatricolazione degli oggetti spaziali¹.

- La definizione di attività spaziale e l’ambito di applicazione della normativa

Nel concetto di “**attività spaziale**” (art. 2 della Legge spazio, lett. a) sono ricompresi:

- il lancio, il rilascio, la gestione in orbita e il rientro di oggetti spaziali, compresi lo smaltimento dalle orbite terrestri e la rimozione di oggetti, i servizi in orbita, l’assemblaggio e l’utilizzo di stazioni spaziali orbitanti nonché la produzione di oggetti nello spazio extra-atmosferico e sui corpi celesti;
- l’esplorazione, l’estrazione e l’uso delle risorse naturali dello spazio *extra-atmosferico* e dei corpi celesti;
- il lancio, il volo e la permanenza, di breve o di lungo periodo, di esseri viventi nello spazio *extra-atmosferico* e sui corpi celesti;
- le attività condotte attraverso le piattaforme stratosferiche e i razzi sonda;
- ogni altra attività realizzata nello spazio *extra-atmosferico* e sui corpi celesti da operatori cui si applica la presente legge.

Le disposizioni in materia di esercizio delle attività spaziali trovano **applicazione** sia per gli operatori² di qualsiasi nazionalità nel territorio italiano che per gli operatori nazionali situati al di fuori del territorio dello Stato (art. 3 della Legge spazio).

¹ La nuova disciplina, tuttavia, **non** è ancora pienamente operativa, sono infatti in corso i lavori per l’adozione dei necessari provvedimenti attuativi.

² Secondo le definizioni contenute all’art. 2 della Legge spazio per “**operatore**” o “**operatore spaziale**” si intende la “*persona fisica o giuridica che conduce, o intende condurre, sotto la propria responsabilità, attività spaziali*”.

- L'autorizzazione all'esercizio di attività spaziale

La normativa prevede, in via generale, l'assoggettamento delle attività spaziali ad un obbligo di preventiva **autorizzazione** da parte dell'**Autorità responsabile**³. Tuttavia, la Legge spazio fa rinvio ai Decreti attuativi per la disciplina di alcuni elementi del processo autorizzativo (art. 13 Legge spazio), Decreti che alla data odierna non sono ancora stati emanati⁴. Quando l'autorizzazione sia rilasciata da uno Stato estero, non è necessario un ulteriore atto da parte delle autorità italiane, se il provvedimento autorizzativo in questione è riconosciuto in Italia in forza di un trattato internazionale o per effetto di altre disposizioni di legge (art. 4 della Legge spazio).

Il rilascio del provvedimento è subordinato al rispetto di un duplice ordine di **requisiti**, di natura oggettiva e soggettiva.

Quanto ai **requisiti oggettivi**, l'art. 5 della Legge spazio subordina l'autorizzazione all'esercizio di attività spaziali al possesso da parte degli operatori della "**idoneità tecnica**". La definizione dei requisiti di idoneità tecnica è demandata a specifici decreti attuativi, da emanarsi nel rispetto di tre principi cardine:

- la sicurezza delle attività spaziali in tutte le loro fasi e i loro aspetti (dalla progettazione dell'oggetto spaziale e delle sue componenti alla gestione operativa, con previsione di una specifica analisi degli impatti sulla sicurezza nonché una valutazione relativa all'inquinamento luminoso e radioelettrico prodotto dagli oggetti spaziali e alla mitigazione degli effetti dei detriti spaziali, comprese le modalità per assicurarne l'eventuale rientro nell'atmosfera in modo sicuro e, ove possibile, controllato);
- la resilienza delle infrastrutture satellitari rispetto ai rischi informatici, fisici e di interferenza (che si traduce, *inter alia*, nella capacità di identificare e gestire gli oggetti spaziali, rilevare gli incidenti, controllare i diritti di accesso);

³ Secondo le Definizioni contenute all'art. 2 della Legge spazio per "**Autorità responsabile**" si intende "*il Presidente del Consiglio dei ministri o l'Autorità politica delegata alle politiche spaziali e aerospaziali [...]*".

⁴ Proprio per questa ragione si è reso necessario introdurre disposizioni transitorie con l'art. 11 del recente D.L. 7 agosto 2026, n. 144 (*Disposizioni urgenti per la funzionalità della pubblica amministrazione e degli enti territoriali, nonché in materia di protezione civile*), conv. dalla Legge 5 ottobre 2026, n. 174, il quale, modificando l'art. 29 della Legge spazio, stabilisce che il regime autorizzatorio in questione non si applichi "*alle attività spaziali effettuate*", in esecuzione di contratti stipulati successivamente al 25 giugno 2025 (data di entrata in vigore della Legge spazio), "*prima della data di entrata in vigore*" dei Decreti attuativi (e comunque non oltre il 31 dicembre 2026). In tal caso, anche in assenza dell'autorizzazione, restano ferme le disposizioni in materia di obblighi assicurativi e garanzia finanziaria (di cui all'articolo 21, commi 1 e da 3 a 7 della Legge spazio), responsabilità civile, danni di cui è chiamato a rispondere lo Stato, danni causati nel territorio italiano da Stati di lancio esteri (articoli 18, 19 e 20 della Legge spazio).

- la sostenibilità ambientale delle attività spaziali, da assicurare attraverso la verifica “*dell'impronta ambientale*” di tutte le attività svolte durante l'intero ciclo di vita dell'oggetto spaziale (dalle fasi di progettazione, sviluppo e produzione alle fasi operative e di fine vita).

Sotto il **profilo soggettivo**, l'art. 6 della Legge spazio individua una serie di requisiti generali che l'operatore deve possedere per poter ottenere l'autorizzazione all'esercizio di attività spaziale.

- Vi rientrano, anzitutto, i requisiti di “condotta” di cui all'art. 94 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36)⁵, che fungono da filtro generale di ‘affidabilità’ dell'operatore. Per effetto di tale disposizione **non** soddisfano i requisiti soggettivi generali, per esempio, gli operatori condannati con sentenza irrevocabile *ex* D. Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 (“**D.Lgs. 231**”) per illeciti che hanno come reati presupposto, *inter alia*, quelli di associazione per delinquere *ex* art. 416 c.p., false comunicazioni sociali *ex* artt. 2621 e 2622 c.c., delitti di corruzione, anche tra privati⁶.
- Per soddisfare i requisiti soggettivi generali, inoltre, l'operatore deve possedere capacità professionali e tecniche idonee a condurre le attività spaziali e un'adeguata solidità finanziaria, commisurata ai rischi connessi all'attività da svolgere e alla dimensione aziendale⁷.
- Completano il quadro dei requisiti soggettivi generali, l'obbligo di stipulare un contratto assicurativo a copertura dei rischi di sinistro (secondo le disposizioni dell'art. 21⁸ e nei tempi previsti dall'art. 7, co. 9⁹, della Legge spazio) e la disponibilità di un servizio di

⁵ L'art. 94 del Codice dei contratti pubblici disciplina le cause di esclusione automatica dell'operatore economico dalla partecipazione a una procedura d'appalto.

⁶ Norme particolari sono dettate per condanne nei confronti delle persone fisiche che rivestono, all'interno dell'operatore economico, le cariche di “*titolare*”, “*direttore tecnico*”, “*socio amministratore*”, “*soci accomandatari*”, “*membri del consiglio di amministrazione*”, “*istitutori e [...] procuratori generali*”, “*componenti degli organi con poteri di direzione o di vigilanza*”, “*soggetti muniti di poteri di rappresentanza, di direzione o di controllo*”, “*socio unico*”, “*amministratore di fatto*” (cfr. art. 94, co. 3, Codice dei contratti pubblici).

⁷ Per **start-up**, microimprese, piccole e medie imprese, la norma consente una valutazione della solidità finanziaria più approfondita, che tenga conto, per esempio, della presenza di investitori istituzionali o di programmi di finanziamento pubblico o privato.

⁸ L'art. 21 della Legge spazio disciplina l'obbligo di garanzia assicurativa o altra garanzia finanziaria. È previsto l'obbligo per gli operatori di stipulare **contratti assicurativi** o altra idonea garanzia finanziaria a copertura dei danni derivanti dall'attività spaziale con massimale pari a 100 milioni di euro per ciascun sinistro. I decreti attuativi della Legge spazio potranno individuare fasce di rischio cui si applicheranno massimali gradatamente inferiori, il massimale non potrà comunque essere inferiore a 50 milioni di euro o, nel caso di operatore autorizzato che persegue esclusiva finalità di ricerca o che è qualificato come *start-up* innovativa, a 20 milioni di euro per ciascun sinistro. Il terzo danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

⁹ L'art. 7, co. 9, della Legge spazio rimette al provvedimento di autorizzazione all'attività spaziale la definizione della data entro cui l'operatore deve procedere alla stipulazione del contratto assicurativo a copertura dei rischi di sinistro, contratto che, comunque, deve essere stipulato “prima dell'inizio dell'attività spaziale autorizzata”.

prevenzione delle collisioni, erogato in proprio o tramite un fornitore abilitato (i cui requisiti dovranno essere stabiliti da decreti attuativi).

Gli operatori devono presentare la richiesta di autorizzazione all'esercizio di attività spaziali all'Autorità responsabile, per il tramite dell'**Agenzia spaziale italiana** ("A.S.I."¹⁰). Il procedimento di rilascio dell'autorizzazione all'esercizio di attività spaziali è disciplinato dall'art. 7 della Legge spazio. Ricevuta la richiesta l'A.S.I. provvede ad accertare la sussistenza dei requisiti oggettivi e soggettivi sopra descritti.

Durante la procedura autorizzativa, l'A.S.I. può effettuare accessi o ispezioni per verificare il possesso dei requisiti tecnici dichiarati nonché la sussistenza e l'idoneità degli apparati e dei sistemi di gestione. L'A.S.I. o Autorità responsabile possono chiedere l'integrazione della documentazione tecnica e amministrativa depositata. La decisione sulla domanda di autorizzazione è adottata dall'Autorità responsabile entro il termine di centoventi giorni dalla data di presentazione della domanda. Il provvedimento di autorizzazione indica i diritti e gli obblighi dell'operatore e stabilisce, se necessario, le prescrizioni da ottemperare per la mitigazione del rischio.

L'Autorità responsabile può **sospendere** l'autorizzazione all'esercizio delle attività spaziali o dichiarare la **decadenza** dell'avente diritto in caso, *inter alia*, di violazione delle condizioni o delle prescrizioni indicate nell'autorizzazione e in ipotesi di presentazione di documentazione o informazioni errate (art. 9 Legge spazio).

- Attività di vigilanza e principio di cooperazione

Ottenuta l'autorizzazione all'esercizio di attività spaziali, l'operatore è sottoposto all'attività di vigilanza dell'A.S.I. che ha il compito di verificare le attività condotte dall'operatore per assicurarne la conformità alle disposizioni normative, agli atti adottati in attuazione della Legge spazio e alle condizioni e prescrizioni indicate nell'autorizzazione.

L'A.S.I. può chiedere informazioni all'operatore e al proprietario dell'oggetto spaziale e condurre ispezioni nei locali e nei siti utilizzati o da utilizzare per l'attività spaziale. L'operatore e il proprietario dell'oggetto spaziale devono cooperare con l'A.S.I., fornire le informazioni e i documenti richiesti, adottare le misure necessarie per consentire lo svolgimento delle ispezioni (art. 11, co. 2 e 4, Legge spazio).

L'operatore spaziale deve inoltre comunicare all'Agenzia, con almeno trenta giorni di preavviso, la data di inizio di ciascuna operazione spaziale e trasmettere ogni sei mesi all'Agenzia stessa una relazione sul suo svolgimento (art. 11, co. 5, Legge spazio).

¹⁰ Disciplinata dal D.Lgs. 4 giugno 2003, n. 128, contenente "Riordino dell'Agenzia spaziale italiana".

- L'immatricolazione degli oggetti spaziali

Per quanto concerne l'**immatricolazione** degli oggetti spaziali, è previsto che gli oggetti rispetto ai quali l'Italia risulti "Stato di lancio"¹¹, siano iscritti nel Registro nazionale di immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio *extra-atmosferico* (art. 15 della Legge spazio).

- Ciascun oggetto spaziale è registrato mediante un codice alfanumerico composto da una lettera e tre cifre progressive precedute dall'identificativo nazionale «ITA».
- L'A.S.I. cura la custodia e l'aggiornamento del Registro nazionale, che è pubblico e consultabile per via telematica.

Ai fini dell'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio l'**operatore deve comunicare** una serie di **informazioni**, tra cui: **a.** il nome dello Stato o degli Stati di lancio; **b.** la denominazione dell'oggetto spaziale; **c.** la data, il territorio o il luogo del lancio; **d.** i parametri orbitali basilari dell'oggetto spaziale (il periodo nodale, l'inclinazione, l'apogeo e il perigeo); **e.** il lanciatore e l'orario del lancio; **f.** il proprietario, il costruttore dell'oggetto spaziale lanciato e l'indirizzo web per ottenere informazioni ufficiali; **g.** se l'oggetto è parte di una costellazione di satelliti; **h.** ogni altra informazione utile relativa al funzionamento dell'oggetto spaziale o alla fine della missione, compresi l'abbandono dell'orbita terrestre o il rientro dell'oggetto spaziale medesimo; **i.** l'eventuale data del trasferimento della gestione o della proprietà di un oggetto spaziale immatricolato nel Registro nazionale ad altro operatore o proprietario; **l.** ogni altra informazione che l'Agenzia ritenga necessario richiedere, anche in considerazione dell'evoluzione della normativa e delle pratiche internazionali relative all'immatricolazione dell'oggetto spaziale; **m.** la funzione generale dell'oggetto spaziale; **n.** gli estremi del provvedimento di autorizzazione all'esercizio dell'attività spaziale.

- I profili di responsabilità amministrativa, penale e civile

Sono disciplinati anche i profili di responsabilità amministrativa, penale e civile.

È prevista anzitutto una fattispecie di **illecito amministrativo** per i casi in cui l'operatore spaziale o il proprietario dell'oggetto ostacolino l'attività di vigilanza non fornendo le informazioni o i documenti richiesti, ovvero omettendo di adottare le misure necessarie a consentire le ispezioni. In tali ipotesi, è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 150.000 e 500.000 euro (art. 12, co. 1, della Legge spazio).

Sul fronte **penale**, salvo il caso in cui il fatto costituisca più grave reato, è prevista la punizione dell'operatore che eserciti un'attività spaziale senza avere conseguito l'autorizzazione o successivamente alla sua scadenza.

¹¹ In base alla Convenzione sull'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio *extra-atmosferico* del 1975 o ad altre norme internazionali.

Per questa ipotesi di reato è disposta la pena della reclusione da tre a sei anni e la multa da euro 20.000 a euro 50.000 (art. 12, co. 2, della Legge spazio).

In via generale, è esplicitata dalla Legge spazio la **responsabilità civile** dell'operatore per i danni cagionati dalle attività spaziali condotte (art. 18, co. 1, della Legge spazio). Per quanto non espressamente disciplinato trovano quindi applicazione i criteri generali previsti in materia di responsabilità contrattuale (art. 1218 c.c.) o extracontrattuale (art. 2043 c.c.), a seconda della casistica concreta.

A prescindere dai criteri 'tradizionali' di responsabilità civilistica (contrattuale o extracontrattuale), è espressamente previsto un regime risarcitorio "speciale" e particolarmente rigoroso per gli operatori nei casi di danni cagionati:

- a terzi sulla superficie terrestre;
- agli aeromobili in volo;
- alle persone e cose a bordo di questi ultimi.

In queste ipotesi **l'operatore** (per espressa previsione normativa e in deroga ai regimi generali di responsabilità ex artt. 1218 o 2043 c.c.) è **"sempre tenuto" al risarcimento**¹².

Il descritto regime risarcitorio "speciale" (che sembra fondarsi su una responsabilità dell'operatore di tipo oggettivo) è **escluso se** l'operatore prova:

- che il danno è stato causato, in via esclusiva e con dolo, da un terzo estraneo all'operazione spaziale e che il fatto del terzo non poteva essere impedito (in questo caso, in via generale e astratta, dovrebbe essere il terzo a rispondere del danno);
- ovvero che il danno è derivato esclusivamente dal comportamento del danneggiato. Qualora il fatto colposo del danneggiato abbia solo concorso a cagionare il danno, per espressa disposizione normativa, troverà applicazione l'art. 1227 c.c., con conseguente riduzione del risarcimento in proporzione alla colpa del creditore (art. 18, co. 2, della Legge spazio).

Il regime "speciale" appena descritto, inoltre, non trova applicazione per i danni a soggetti che abbiano partecipato a qualsiasi titolo all'attività spaziale, ipotesi per la quale la Legge spazio rinvia alla disciplina generale del Codice civile (art. 18, co. 3, Legge spazio).

¹² Per queste ipotesi, comunque, sono previsti dei **massimali di risarcimento** (in via ordinaria pari a 100 milioni di euro per ciascun sinistro, con la possibilità di applicare fasce inferiori in particolari ipotesi, fino a un minimo di 20 milioni di euro per sinistro). Il limite non ha carattere assoluto, infatti **non** trova applicazione se l'operatore è privo di autorizzazione o in caso di violazione degli obblighi indicati nel provvedimento autorizzativo, se il danno è stato cagionato con dolo o colpa grave, ovvero se sono stati violati gli obblighi assicurativi.

2.3. La proposta di *EU Space Act*

Il 25 giugno 2025 la Commissione europea ha pubblicato una proposta di regolamento sulla “*safety, resilience and sustainability of space activities in the Union*”, **EU Space Act**, COM(2025) 335, con l’obiettivo di istituire un quadro armonizzato per le attività spaziali nell’UE, superando la frammentazione derivante dalle diverse leggi nazionali¹³.

Nel descrivere il contesto della proposta la Commissione osserva che “*le attività spaziali sono in rapida espansione in tutto il mondo, stimulate da una crescente domanda di dati e servizi spaziali e da una riduzione dei costi di produzione e lancio di satelliti*”.

La normativa, della quale è proposta l’introduzione, ruota attorno a tre pilastri:

- **safety**, mediante l’introduzione di norme rigorose per il monitoraggio degli oggetti e la riduzione dei detriti che preservino l’accesso sicuro e continuo allo spazio;
- **resilience**, attraverso la definizione di requisiti di sicurezza informatica *ad hoc* che rafforzino la protezione delle infrastrutture spaziali europee e garantiscano la continuità operativa;
- **sustainability**, con indicazioni per gli operatori circa il dovere di valutare e ridurre l’impatto ambientale delle loro attività spaziali.

Tra le previsioni principali emergono:

- un regime di autorizzazione valido rispetto alle attività nello spazio dell’UE;
- l’istituzione di un sistema di certificazione che tenga conto dell’esigenza di limitare i rischi associati ai detriti; migliorare la sicurezza e la sostenibilità degli oggetti in orbita o in volo e degli oggetti e delle persone a terra; ridurre l’inquinamento luminoso; salvaguardare la resilienza delle infrastrutture; ridurre l’impatto ambientale delle attività spaziali.

¹³ Alcuni Stati membri hanno già adottato una legislazione sulle attività spaziali. La Francia, per esempio, ha regolamentato la materia con la legge sulle operazioni spaziali del 3 giugno 2008, n. 518 (*Loi relative aux opérations spatiales* - LOS).

Alla data odierna, la proposta di EU Space Act è in corso di esame nell'ambito della procedura legislativa ordinaria. Da ultimo, nel marzo del 2026, sono stati presentati alcuni emendamenti al testo normativo proposto dalla Commissione incentrati sul tema del riconoscimento delle autorizzazioni concesse dalle autorità nazionali, della durata della procedura autorizzativa e del regime agevolato per le PMI¹⁴.

La normativa dovrebbe essere **approvata entro la fine dell'anno in corso**, con applicazione prevista **dal 2030**.

3. Profili di *legal risk* e *compliance* ex D.Lgs. 231

Le imprese che operano nella *space economy* sono esposte a molteplici rischi 'tradizionali' di *compliance*, resi peculiari dal tasso tecnologico, dalla centralità dei rapporti con le autorità e dalla dimensione di elevato rischio (quantomeno in termini di magnitudo) dell'attività spaziale.

- Una componente essenziale – prodromica e parallela – di ogni attività spaziale è il **rapporto con le autorità competenti**: dall'ottenimento dell'autorizzazione preventiva, alla gestione degli obblighi informativi, fino alla sottoposizione alle ispezioni e richieste documentali. La centralità di tali snodi, presidiati da poteri pubblici di valutazione e di controllo, fa sì che le attività spaziali siano fisiologicamente esposte a rischi di **reati contro la pubblica amministrazione** che dovranno essere intercettati e mitigati all'interno dei Modelli ex D.lgs. 231.
- I reati di omicidio colposo e lesioni colpose commessi con **violazione della normativa in materia di tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro** – già espressamente rilevanti ai fini 231 – assumono un rilievo particolare per gli operatori della *space economy*. Modelli organizzativi e sistemi di gestione HSE dovranno essere calibrati sui rischi specifici della progettazione, costruzione e gestione dei veicoli spaziali, nonché sull'impiego degli stessi da parte di equipaggi e utenti, chiamati a operare in uno degli ambienti più innovativi della modernità.

¹⁴ European Parliament, *Legislative Train Schedule: EU space law*, in <https://www.euro-parl.europa.eu>. Successivamente sono intervenute le opinioni di due commissioni parlamentari, la commissione ENVI ha proposto, *inter alia*, che sia introdotta una valutazione dell'impatto ambientale rispetto all'attività nello spazio; la commissione IMCO ha avanzato emendamenti per rafforzare la competitività, inclusa la creazione di uno “*space sector competitiveness support help desk*” presso l'Agenzia spaziale UE.

- Più in generale rispetto al tema della sicurezza, poiché i veicoli spaziali e le infrastrutture di lancio nascono spesso nella prassi dall'assemblaggio di componenti, la gestione dei rischi passa anche e necessariamente attraverso il corretto governo delle **catene di approvvigionamento**: la selezione, la qualifica e il monitoraggio di fornitori e subfornitori diventano, a tutti gli effetti, parte integrante dei presidi di controllo.
- Nel contesto della *space economy* assumono altresì rilievo i rischi connessi alla disciplina dei beni, *software* e tecnologie a duplice uso (**dual use**), frequentemente impiegati nelle attività aerospaziali. La presenza di componenti soggetti a controlli richiede l'implementazione di procedure strutturate di classificazione, autorizzazione, *screening* delle controparti e verifica dell'*end use*, nell'ottica di assicurare il rispetto della normativa europea e dei regimi sanzionatori internazionali.
- Sul piano **ambientale**, il principale nodo critico delle attività spaziali è rappresentato dai detriti: satelliti dismessi e frammenti che, una volta in orbita, aumentano in modo esponenziale il rischio di collisioni. Per tutelare l'ambiente spaziale – e, indirettamente, l'ambiente terrestre – è essenziale che veicoli di lancio e veicoli spaziali siano progettati e gestiti in modo da minimizzare la produzione di detriti e da prevedere, già in fase di *mission design*, soluzioni di fine vita e *de-orbiting* controllato. Per gli operatori della *space economy*, questi profili si traducono in un'esposizione crescente a **nuove forme di illeciti ambientali**, che richiedono di essere presidiate attraverso l'estensione – con gli opportuni adattamenti – delle procedure già previste nelle parti speciali dei Modelli 231 dedicate ai reati ambientali.

Practice Legal Risk, Compliance & Investigations

Alessandro De Nicola

Marco Giovanni Mancino

Marco Dell'Antonia

Laura Cappiello

Vincenzo Dell'Osso