Quadricottero News

8 novembre 2025

Oltre 177.000 operatori e primo U-Space: D-Flight svela i segreti della rivoluzione droni in Italia

Il ronzio assordante delle previsioni di crescita esponenziale si è attenuato, lasciando il posto al suono più complesso e maturo della costruzione. Il **settore dei droni in Italia** è a un *"punto di svolta"*: archiviata l'euforia delle stime di fine decennio, la realtà odierna impone un bilancio pragmatico e una decisa virata verso l'industrializzazione. Sono le considerazioni dei vertici di **ENAV** e della sua partecipata **D-Flight**, la società-chiave che sta disegnando l'architettura del traffico aereo per i velivoli senza pilota.

*«Complici il Covid e altri elementi tecnici, la **crescita significativa** attesa non si è concretizzata»*, ha esordito l'ingegner **Maurizio Paggetti**, direttore operativo di **ENAV** e AD di **D-Flight**, aprendo l'undicesima edizione della **Roma Drone Conference** "L'Italia dei droni 2025: bilancio e prospettive del mercato UAS e IAM". «*Ora dobbiamo passare da una fase di sperimentazione a una di piena industrializzazione, garantendo che i droni si inseriscano in modo sicuro in uno spazio aereo già complicato».*

In questo scenario, l'Italia non è una semplice comparsa, ma un protagonista assoluto. La cabina di regia è D-Flight, società del gruppo ENAV in partnership strategica con Leonardo, designata come fornitore nazionale dei "servizi comuni" per lo **U-space**. *«Siamo il primo Common Information Service Provider (CISP) certificato in Europa, e tra i primissimi U-space Service Provider (USSP)»*, ha sottolineato l'ingegner **Luigi Brucculeri**, Head of Research and Business Development di **D-Flight**, entrando nel cuore tecnologico della strategia.

Ma cosa significa, in concreto, questa leadership? Significa che l'Italia ha già pronta l'infrastruttura portante delle future *"autostrade del cielo"*. D-Flight ha sviluppato **tre piattaforme digitali** che traducono in servizi la complessa normativa europea. La prima è la **Piattaforma UTM Nazionale**, il portale d'accesso al mondo professionale, che ad oggi conta oltre 300.000 utenti e, dato aggiornato a inizio novembre, ben **177.525 operatori UAS registrati**. Un sistema che gestisce registrazioni, flotte, dichiarazioni per scenari standard e fornisce le mappe geografiche essenziali per operare.

Il vero salto quantico è però lo **U-space**: un volume di spazio aereo definito in cui sono attivi servizi digitali avanzati per una gestione del traffico collaborativa e sicura. *«Non tutto il territorio nazionale può essere coperto»*, ha spiegato **Brucculeri**, *«ma in queste aree è possibile un controllo basato su due pilastri: una de-conflittualizzazione strategica, dove a 'bocce ferme' si risolvono le compatibilità tra le missioni di volo, e un monitoraggio tattico in tempo reale».*

Per far funzionare questo ecosistema, tutti gli operatori devono *"lavorare sulla stessa pagina"*, utilizzando informazioni comuni – dalle geo-zone ai parametri di separazione – fornite dal Common Information Service Provider (il ruolo di D-Flight come CISP). Su questa base si innestano i servizi dello U-Space Service Provider (D-Flight come USSP), di cui quattro sono obbligatori:

- **Network Identification**: Sapere chi sta volando, in tempo reale.
- **Geo-awareness**: La mappa dinamica che indica dove si può volare e con quali limiti.
- **Flight Authorization**: Il meccanismo di "booking" dello spazio aereo, con cui si prenota la propria traiettoria e si comunica l'inizio e la fine del volo.
- **Traffic Information**: Forse il più cruciale. Permette al pilota di un drone, magari a chilometri di distanza (in modalità BVLOS), di "vedere" sul suo schermo l'avvicinamento di un altro velivolo, come un elicottero del soccorso. Questo è possibile perché l'aviazione tradizionale deve rendersi "cospicua", cioè elettronicamente visibile al sistema.

E la teoria sta già diventando pratica. Il **primo U-Space nazionale sorgerà a San Salvo**, in Abruzzo, l'area scelta da un gigante come **Amazon** per avviare le sue operazioni di logistica avanzata. *«L'arrivo dei grandi player è il segnale della svolta»*, ha ribadito **Paggetti**. Non solo logistica: sono stati citati i test nella **sandbox di Pianabella**, vicino Fiumicino, per la consegna di **defibrillatori con il 118**, a dimostrazione del valore sociale di queste tecnologie e della capacità di coordinarsi con il traffico aereo tradizionale (ATM).

Le sfide, tuttavia, non mancano. Dalla **sostenibilità economica** del modello alla minaccia dei droni non cooperativi, per cui D-Flight sta sviluppando tecnologie di rilevamento. *«In futuro, uno U-Space per il trasporto passeggeri con droni-taxi dovrà essere un ambiente 'pulito' e sorvegliato, una vera e propria infrastruttura critica»*, ha chiosato **Brucculeri**.

La visione è chiara: **scalare il modello**, creando più U-space per abbattere i costi e sostituire le attuali aree di volo ristrette con **corridoi aerei dinamici e intelligenti**, abilitando operazioni complesse su larga scala. *«L'Italia* – ha concluso **Paggetti** – *deve armonizzare le esigenze di tutti, dall'hobbista all'operatore industriale. La sfida è grande, ma siamo pronti ad affrontarla»*. Il tempo dei sogni è finito, è iniziato quello della costruzione dei cieli di domani.

Video - ENAV / D-Flight - Paggetti da 23:09 - Brucculeri da 1:06:03

https://www.quadricottero.com/2025/11/oltre-177000-operatori-e-primo-u-space.html