Quadricottero News

8 novembre 2025

U-Space, la scommessa da cui dipende il futuro dei droni. Baldoni: "Servono soldi pubblici, come per il Ponte di Messina"

Un gigante tecnologico con le ali tarpate. Un mercato da un miliardo e mezzo di euro che promette da un decennio di decollare, ma resta imbrigliato a terra da una rete di complessità burocratiche, incertezze economiche e paradossi infrastrutturali. È questo il ritratto, a tinte fosche ma realistico, del settore dei droni in Italia emerso durante l'ultima edizione della **Roma Drone Conference 2025**. A tracciarlo, con l'autorevolezza di chi vive il comparto da pioniere, è stato **Cristiano Baldoni**, consulente aeronautico ed esperto di UAS (Unmanned Aerial Systems) e IAM (Innovative Air Mobility), in un intervento che ha scosso la platea di addetti ai lavori.

La promessa mancata e il labirinto delle regole

«È un mercato che è sempre lì, pronto a esplodere, ma che non esplode mai», ha esordito Baldoni, mettendo subito a nudo la contraddizione di un settore i cui benefici per la società sono noti a tutti, ma la cui crescita è molto più lenta delle attese. La causa principale, un tempo identificata nel vuoto normativo, oggi si è trasformata nel suo esatto opposto: la complessità delle regole esistenti. *«Oggi non abbiamo più un problema di mancanza di regolamenti»*, ha precisato l'esperto. *«EASA ed ENAC hanno fatto un grande lavoro, ma le regole sono oggettivamente complicate».*

Il dito è puntato soprattutto sulle difficoltà che incontrano le piccole e medie imprese, spina dorsale del tessuto produttivo italiano. Affrontare operazioni in **categoria Specifica**, anche a basso rischio (SAIL 1 o 2, secondo la terminologia tecnica che misura il livello di rischio a terra e in aria), richiede investimenti ingenti in organizzazione, tecnologia e formazione. *«Non è semplice andare sul campo senza una squadra di tre o quattro persone. Ogni operazione ha un costo elevato»*, ha spiegato Baldoni. La vera scalabilità economica, la chiave per rendere i servizi con droni profittevoli su larga scala, risiede nelle operazioni automatizzate, gestite da stazioni di decollo e atterraggio remotizzate (le cosiddette docking station). Una frontiera tecnologica che, però, appare ancora lontana dall'essere uno standard accessibile.

Il dilemma dell'operatore: costi e tempi fuori controllo

Il nodo più critico, tuttavia, riguarda il processo autorizzativo. Quando un operatore deve proporre un servizio a un cliente al di fuori degli scenari standard, entra in un tunnel di cui non conosce né la durata né il costo finale. Il percorso di interlocuzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) per operazioni che richiedono una valutazione del rischio specifica (**SORA**) o che ricadono in scenari pre-calcolati ma complessi (**PDRA**) presenta **tempi imprevedibili**. *«L'operatore non sa dire al cliente quando potrà erogare il servizio»*, ha denunciato **Baldoni**. A questo si aggiunge l'incognita economica: si versa un anticipo di 350 euro, ma il saldo finale, calcolato sulle ore di lavoro dell'ente, può essere una sorpresa capace di erodere l'intero margine di profitto, se non addirittura trasformare una commessa in una perdita.

La **replica di Marco Silanos**, Direttore Regolazione e Ricerca Mobilità Innovativa di **ENAC**, non si è fatta attendere. Pur riconoscendo la criticità, ha sottolineato come i ritardi siano spesso legati a un problema di *"cultura aeronautica"* da parte dei richiedenti: *«Molte istanze sono prive della documentazione minima. Noi accompagniamo l'utente verso il miglioramento, e questo richiede tempo che non facciamo pagare»*. Silanos ha assicurato che i tempi sui PDRA, a fronte di domande complete, sono brevi (una o due settimane) e ha annunciato l'intenzione di semplificare ulteriormente, con lo studio di un **PDRA specifico per l'agricoltura**, settore che necessita di interventi rapidi a bassissima quota.

U-Space: cattedrale nel deserto o infrastruttura strategica?

Un altro capitolo cruciale è quello dello **U-Space**, l'architettura digitale destinata a gestire il traffico aereo a bassa quota, integrando droni e velivoli tradizionali. Baldoni, che fu tra i suoi promotori, oggi lo descrive con una punta di disillusione. *«È visto come la soluzione a tutti i mali, ma non lo è di per sé»*. Il problema è un classico *"cane che si morde la coda"*: lo U-Space è un'infrastruttura costosa, materiale e immateriale. Senza un'alta densità di traffico, i fornitori di servizi (USSP) non hanno incentivo a investire. Ma senza l'infrastruttura, quella densità non si creerà mai. La **proposta di Baldoni** è tanto provocatoria quanto lucida: *«Bisogna riconoscere allo U-Space il ruolo di infrastruttura critica, alla stessa stregua del Ponte di Messina. E a quel punto, una buona parte dei soldi deve metterceli lo Stato»*.

Il dominio dell'hardware e l'allarme sicurezza

L'analisi del mercato, presentata durante la conferenza, ha rivelato un'altra anomalia: gran parte del fatturato è generato dalla vendita di hardware, con il colosso cinese DJI a fare la parte del leone, mentre la quota relativa ai servizi stenta a crescere. «Sembra che l'erogazione di servizi sia ancora vista come un proof of concept: *"fammi vedere cosa sai fare e poi vediamo se ti pago"*, è l'amara constatazione di Baldoni.

Ma la preoccupazione più grave riguarda la sicurezza. L'intero impianto dello U-Space si fonda sul principio della cooperazione: i droni devono essere elettronicamente visibili. La realtà, però, è diversa. *«Il problema grosso, signori, è che non sappiamo dove stanno questi droni»*, ha tuonato Baldoni, citando il recente blocco dell'aeroporto di Zaventem a Bruxelles proprio a causa di droni non identificati. La *"cospiquità"*, ovvero la capacità di un drone di essere rilevato, è garantita dal Direct Remote ID, un dispositivo di identificazione a distanza. Ma quanti droni ne sono effettivamente dotati? Senza una risposta a questa domanda, immaginare cieli sicuri per la futura mobilità aerea avanzata, dai delivery alle aero-taxi, rimane un'utopia. Un monito che pesa come un macigno sul futuro di un'industria che attende, ancora una volta, il suo momento per spiccare il volo.

Video - Cristiano Baldoni da 2:01:10

https://www.quadricottero.com/2025/11/u-space-la-scommessa-da-cui-dipende-il.html