Quadricottero News

8 novembre 2025

Droni, il paradosso italiano: mercato maturo, burocrazia ferma. «Undici mesi per un permesso già concesso»

C'è un motore che gira a pieni regimi e un freno a mano tirato che non ne vuole sapere di sbloccarsi. È questa la fotografia del settore droni in Italia che emerge, nitida e preoccupante, dall'intervento di **Andrea Fanelli**, membro del board di **AOPA Italia - Divisione APR**, durante la conferenza "L'Italia dei droni 2025" tenutasi a Roma. Un mercato tecnologicamente maturo, con un quadro normativo europeo ormai consolidato dal 2021 (il regolamento EASA 947), ma che si scontra quotidianamente con uno scoglio tutto italiano: la **lentezza esasperante** dei processi autorizzativi.

La denuncia di Fanelli non si basa su percezioni, ma su **un'esperienza diretta e documentata**. «*Per la ri-autorizzazione di un'operazione SORA (Specific Operations Risk Assessment, ndr) sulle linee elettriche, già approvata in precedenza, abbiamo impiegato 11 mesi e superato sei diverse iterazioni, per lo più di natura burocratica e formale*», ha raccontato alla platea. Un caso emblematico: l'operatore subentrante era più esperto del precedente, il drone utilizzato di una generazione più avanzata, la documentazione sostanzialmente identica a quella già vistata. Eppure, quasi un anno di attesa per un risultato che, ai fini della sicurezza del volo, non è cambiato di una virgola. *«I tempi sono molto variabili e il problema non è il regolamento, ma la sua implementazione»*, chiosa Fanelli.

Un **paradosso che diventa regola**, se si considera che la prima autorizzazione per lo stesso scenario ne aveva richiesti 15 di mesi. L'unico modo per accelerare, a quanto pare, è autolimitarsi in condizioni estreme: *«Sono riuscito a ottenere un permesso in "soli" quattro mesi* – spiega Fanelli – *ma abbiamo dovuto pianificare il volo all'interno di un poligono di tiro militare attivo, in uno spazio aereo segregato, azzerando così ogni possibile obiezione interpretativa»*. Una soluzione-tampone che non può certo rappresentare la normalità per un settore che ambisce a integrarsi nello spazio aereo nazionale.

Fanelli, che vanta un'esperienza da pilota che affonda le radici negli anni '80, ben prima che esistessero regolamenti per gli ultraleggeri, **invita a un cambio di prospettiva**, distinguendo tra *«leggi naturali ineludibili, come la fisica del volo, e leggi inventate, come i regolamenti, che possiamo e dobbiamo modificare quando diventano un ostacolo»*. E le proposte concrete non mancano.

Una "chicca" riguarda l'uso della **radio aeronautica**, oggi vietato per legge ai piloti di droni a terra. *«È stata avanzata la richiesta a ENAC* – rivela Fanelli – *per l'apertura di una "sandbox" regolamentare, uno spazio di sperimentazione controllata, per studiare la possibilità di concederne l'uso»*. Un passo che potrebbe incrementare drasticamente la sicurezza e la consapevolezza situazionale, superando un divieto anacronistico.

Un'altra criticità evidenziata riguarda l'inaffidabilità dei dati infrastrutturali. Il portale **D-Flight**, riferimento per ogni operatore, presenta un elenco di **aviosuperfici con link non funzionanti** e, soprattutto, include **aree aperte esclusivamente al soccorso HEMS** (Helicopter Emergency Medical Service). *«Ma un elicottero del soccorso può atterrare ovunque ce ne sia bisogno. Applicando questa logica, dovremmo colorare di rosso, e quindi interdire al volo dei droni, l'intera penisola»*, è la provocazione di Fanelli, che sottolinea di avere in corso un *"dibattito epistolare"* con ENAV ed ENAC sulla questione.

Eppure, gli **esempi virtuosi a cui ispirarsi** esistono. È il caso dello **scenario speciale concesso** al Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico (**CNSAS**). Un'autorizzazione, ottenuta in deroga al regolamento europeo 947 usufruendo del regolamento UE 1139/2019 sfruttando le clausole previste per gli Stati membri, che permette al CNSAS di operare in **BVLOS** (Beyond Visual Line of Sight, oltre la linea visiva) senza limiti di distanza in aree impervie, come quelle montane, dove il rischio a terra è minimo. Un modello di flessibilità normativa applicata a un servizio di pubblica utilità che dimostra che, quando si vuole, le soluzioni si trovano.

Da qui la proposta più forte: **guardare a chi ha già tracciato la strada**. *«Recentemente ENAC ha pubblicato un opuscolo sulla sicurezza per l'uso delle aviosuperfici, traducendolo da un documento della CAA, l'autorità per l'aviazione civile inglese. Un'ottima iniziativa»*, afferma Fanelli. *«Suggerisco di fare la stessa, identica cosa con il documento CAP 1382 della CAA: la loro "BVLOS Roadmap". Una guida strategica per il futuro del volo oltre la linea visiva»*. Non serve inventare la ruota, ma avere il coraggio di importare le migliori pratiche.

Il quadro si chiude con uno **sguardo al mercato**. Da un lato, il segmento dei piccoli droni per rilievi, ispezioni e fotografie è ormai maturo, una commodity. Dall'altro, il futuro del BVLOS e delle operazioni complesse, come il trasporto di merci o materiale sanitario (una realtà tecnica dal 2014, ricorda Fanelli), è appeso a queste lungaggini. Senza un'accelerazione decisa sui processi, l'Italia rischia di rimanere a guardare mentre gli altri spiccano il volo.

Video - Fanelli AOPA Italia - Divisione APR da 2:20:45

https://www.quadricottero.com/2025/11/droni-il-paradosso-italiano-mercato.html