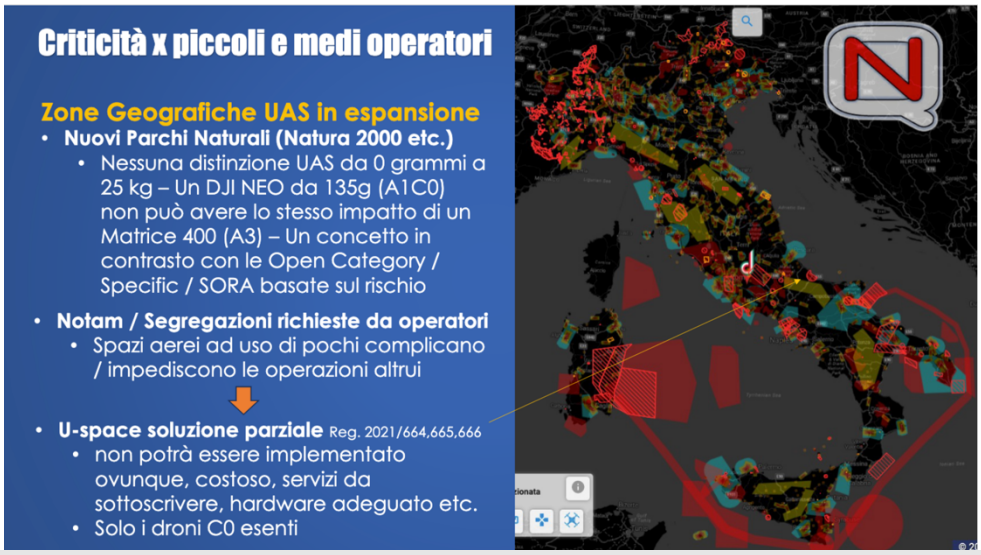
Droni sotto 250g trattati come aerei: "Divieti assurdi". Ecco cosa chiedono i piccoli e medi operatori per non morire

Un **richiamo alla realtà**, quasi un grido d'allarme, per riportare il dibattito sulla "Advanced Air Mobility" con i piedi per terra, o meglio, a bassa quota. È la sintesi dell'intervento di **Danilo Scarato**, esperto UAS e responsabile di Quadricottero News, che dalla platea della **Roma Drone Conference 2025** ha tracciato un bilancio denso di preoccupazioni per il futuro del mercato italiano degli UAS (Unmanned Aircraft Systems). Un mercato che, ha sottolineato **Scarato**, *«è ancora basato sui piccoli e medi operatori»*, **vera spina dorsale** di un'industria in piena espansione ma al contempo imbrigliata in una rete di normative sempre più complesse e talvolta contraddittorie.

Il paradosso delle "zone rosse" dove un drone da 100g è uguale a un drone da 25kg

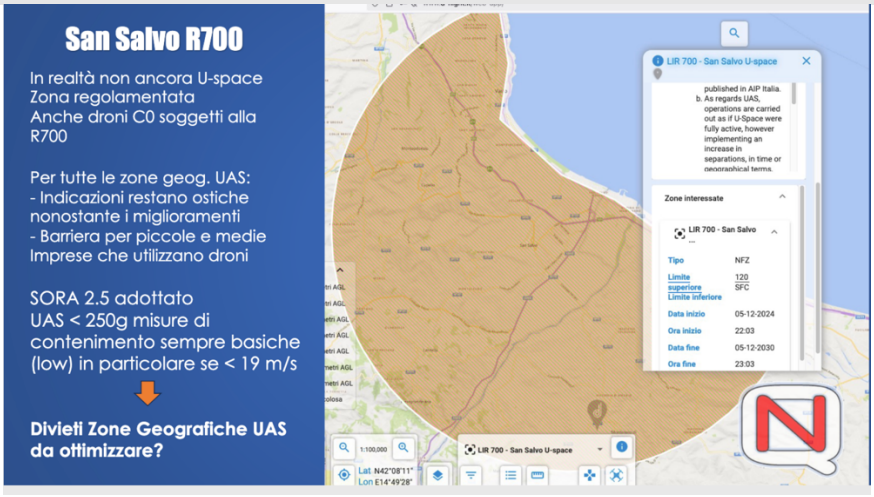
Il primo nodo critico sollevato riguarda la **proliferazione delle zone geografiche UAS**, le cosiddette aree di divieto o limitazione al volo. Mentre parchi naturali e aree protette, come le zone Natura 2000, si stanno progressivamente adeguando alle procedure ENAC per istituire i divieti di sorvolo, emerge un problema di fondo: *«Non tengono conto della segmentazione dei droni basata sul rischio»*, ha spiegato Scarato. Il regolamento europeo **classifica i droni in base alla loro probabilità** di causare lesioni alle persone e di causare disastri aerei. Eppure, oggi, un **drone di classe C0** – con un peso inferiore ai 250 grammi, intrinsecamente inoffensivo al punto da non essere percepito come una minaccia dalle persone comuni neppure a Roma nella frequentata Piazza Navona o al Pantheon, come dimostrato in recenti operazioni autorizzate – **viene equiparato a un apparecchio da 25 chilogrammi**.



«*L'impatto sull'avifauna, l'inquinamento acustico e il rischio per le persone sono incomparabili*», ha insistito l'esperto. **La soluzione**, più che in nuovi divieti, risiede nel **rispetto delle regole esistenti**, come il volo a vista (VLOS) che impone al pilota il principio del **"see and avoid"** (vedere ed evitare), e in una comunicazione chiara. Le mappe sul portale D-Flight devono fornire **informazioni comprensibili** anche a chi, utilizzando un piccolo drone per hobby o per lavoro, non possiede una cultura aeronautica approfondita.

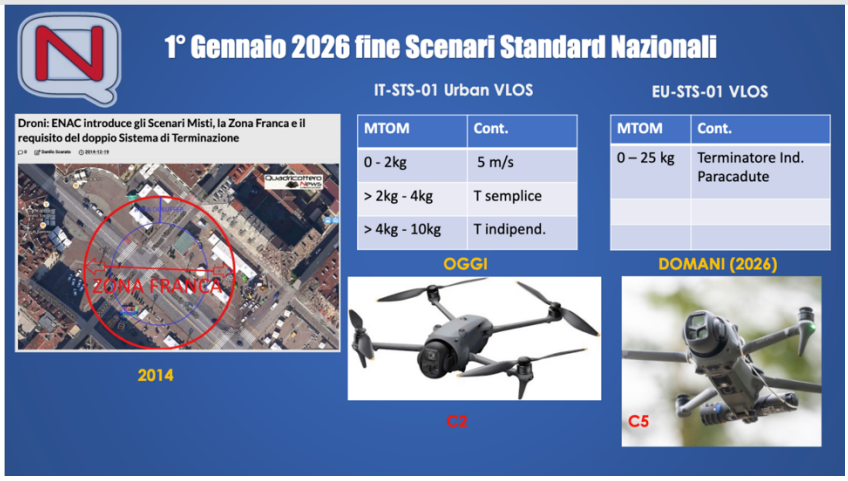
Più controlli, meno "fuorilegge" sui social

L'altro grande tema è **l'enforcement**. Non servono nuove leggi, secondo Scarato, se poi non si fanno rispettare quelle vigenti. Il riferimento è anche ai video, sempre più frequenti sui **social media**, di utenti che si vantano di **violare palesemente le norme**, volando a quote di migliaia di metri o in aree proibite. *«ENAC dovrebbe avere l'accortezza di monitorare questi contenuti, sanzionare i responsabili e comunicarlo pubblicamente»*, ha proposto. Un'azione mirata che fungerebbe da **deterrente**, molto più efficace di un'ulteriore stretta normativa che finisce per penalizzare solo gli operatori professionali.



La fine degli scenari standard italiani: un'«involuzione normativa»

Il **colpo più duro per le aziende** arriverà però tra due mesi, con la fine del periodo di transizione e l'abbandono definitivo degli Scenari Standard nazionali, **sostituiti da quelli europei**. Un cambiamento che Scarato non esita a definire *«un'involuzione normativa»*. L'Italia, con ENAC, era stata pioniera, anticipando di anni le categorie di peso (i 300 grammi del 2015, antesignani degli attuali 250) e creando scenari operativi snelli e pragmatici. Oggi, un'azienda che deve ispezionare un tetto nella zona rossa dell'aeroporto di Genova può farlo con un comune drone come un Mavic 4 Pro. Dal 2026, **per la stessa identica operazione**, dovrà dotare lo stesso drone di un costoso paracadute certificato – «un barilotto con dei cordini da almeno 1800 euro», ha precisato Scarato – aumentando costi e complessità senza un reale incremento della sicurezza.



U-Space, la promessa e la realtà del caso San Salvo

Anche il futuro dello **U-Space**, il sistema di gestione del traffico aereo per i droni, **presenta ombre**. Concepito per de-confliggere e liberare lo spazio aereo, oggi **rischia di creare nuove barriere**. L'esempio della zona R700 di San Salvo, istituita per la sperimentazione di Amazon, è emblematico. Un'area vastissima in cui, prima, un'impresa locale poteva ispezionare tetti o pannelli fotovoltaici liberamente. Oggi, per coordinarsi, **deve decifrare complesse informative** aeronautiche (AIP) e, di fatto, trova un ostacolo insormontabile. Il paradosso è che **persino i droni sotto i 250 grammi**, che sarebbero esentati dal regolamento U-Space, sono bloccati. *« Così facendo si rischia di favorire i grandi operatori a discapito del piccolo tessuto imprenditoriale»*, è l'accusa.

La risposta di ENAC: apertura al dialogo

Le osservazioni, puntuali e supportate da esempi concreti, non sono cadute nel vuoto. Presente in sala, l'ingegner **Marco Silanos**, direttore Regolazione e Ricerca Mobilità Innovativa di ENAC, ha raccolto lo stimolo. *«Possiamo pensare a un tavolo, un incontro, per sviluppare strategie più consone alla realtà delle piccole e medie imprese»*, ha dichiarato, riconoscendo la fondatezza delle critiche e apprezzando gli input ricevuti. Un'apertura importante, che fa eco all'attesa per i **nuovi regolamenti UAS-IT** e **ATM09**, previsti per il 2026, e che lascia sperare in una correzione di rotta. Una rotta che, per il bene del settore, deve tornare a **considerare il rischio effettivo e la sostenibilità economica** di chi, con un piccolo/medio drone, costruisce ogni giorno il mercato del futuro.

Video - Danilo Scarato a Roma Drone Conference (da 2:38:24)

https://www.quadricottero.com/2025/11/droni-sotto-250g-trattati-come-aerei.html