Quadricottero News

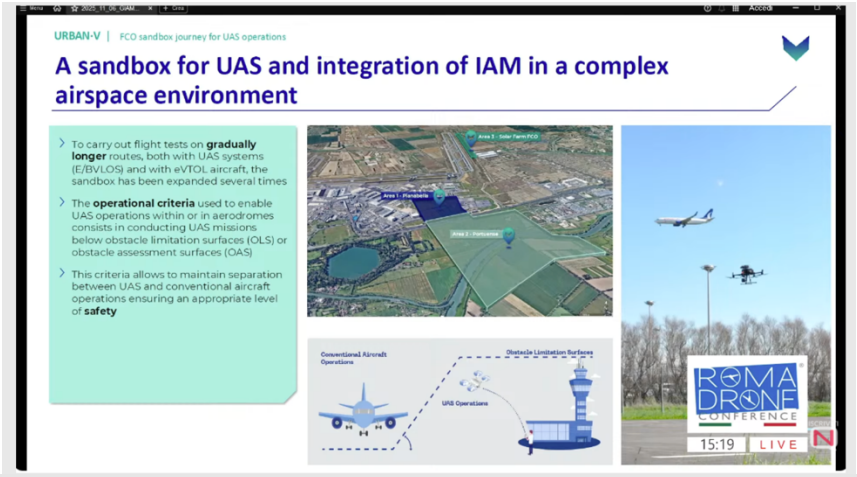
9 novembre 2025

Addio traffico per le emergenze? A Roma il futuro è dei droni: il piano di UrbanV e ENAC

Una realtà operativa complessa, validata nel cuore pulsante del traffico aereo, stradale e ferroviario italiano. È questa la fotografia scattata da **Calogero Giammusso**, Head of Operations di **UrbanV**, che dal palco della **Roma Drone Conference 2025** ha svelato i progressi compiuti nella **«Sandbox»** di Fiumicino. Un laboratorio a cielo aperto, istituito ufficialmente il 14 aprile 2025 con il sigillo di **ENAC**, che sta diventando un modello per l'intera Europa su come integrare i droni nel nostro quotidiano, a partire da un settore cruciale come quello sanitario.

Una scelta controintuitiva: testare dove è più difficile

La storia di UrbanV, società nata nel 2022 dalla visione strategica di Aeroporti di Roma e altri importanti gestori aeroportuali (gruppo Save, Bologna e Costa Azzurra), è quella di una crescita esponenziale: da 3 a 21 persone in meno di tre anni. Ma la vera intuizione, come racconta Giammusso, è stata la scelta del luogo per sperimentare. Non una remota area rurale, ma la zona di Pianabella, a un soffio dall'aeroporto Leonardo da Vinci. *«Ci siamo trovati di fronte a barriere enormi: tre piste, mille movimenti aerei al giorno, l'autostrada più trafficata d'Italia e la ferrovia»*, ha spiegato Giammusso. *«Ma lì abbiamo avuto l'intuizione: se riusciamo a validare organizzazione, procedure e piattaforme in un ambiente così complesso, possiamo farlo ovunque in Italia»*. Una scommessa vinta, che ha attirato l'attenzione persino dell'EASA, l'agenzia europea per la sicurezza aerea, interessata a replicarne il modello.



Dalla teoria alla pratica: i traguardi del 2025

Il 2025 ha segnato un'accelerazione decisiva. La **Sandbox** si è espansa, inglobando l'area «Portuense» a sud del Tevere, una zona che si trova letteralmente sotto le traiettorie di decollo e atterraggio degli aerei di linea. Qui è stata affrontata e superata la sfida più grande: far coesistere il traffico aereo tradizionale (Manned) con quello senza pilota (Unmanned), garantendo al contempo il sorvolo sicuro di infrastrutture critiche. *«Abbiamo testato metodologie innovative per l'integrazione del traffico»*, ha precisato Giammusso, elencando tecnologie come need containment, geofencing e geo-caging, termini tecnici che indicano sistemi avanzati per confinare il drone in un'area virtuale e sicura. L'obiettivo è abilitare operazioni complesse, **classificate a livello di rischio SAIL 3 e 4**, che richiedono un livello di sicurezza altissimo, con un target di affidabilità (Safety Target Level) di 10^{-6}, paragonabile a quello dell'aviazione commerciale.

Le applicazioni reali: defibrillatori, campioni biologici e consegne offshore

Questi test non sono esercizi fini a se stessi. UrbanV, in partnership con produttori come la brasiliana Speedbird (gruppo Embraer), ha già messo a frutto la tecnologia in missioni operative. Dal progetto SIS per il trasporto di defibrillatori in scenari di emergenza, a una complessa operazione *«Ship to Shore»* al largo di Siracusa, con consegna di materiale tramite verricello su una nave. Ma l'esempio più emblematico per la capitale è stato il volo in modalità **BVLOS** (oltre la linea visiva del pilota) effettuato a ottobre tra gli ospedali San Camillo e Forlanini. *«Qualcuno dirà che sono adiacenti»*, ha commentato Giammusso, *«ma si tratta comunque di un'area densamente popolata, un test fondamentale per dimostrare la fattibilità del trasporto di materiale biologico nel cuore della città»*.

Il punto, sottolineato con forza, è la **social acceptance**, l'accettazione da parte del pubblico. Un tema cruciale, specie in ambito sanitario. *«Dobbiamo ricordare il rischio di un mezzo di soccorso che sfreccia nel traffico di una città congestionata come Roma. Il livello di rischio statistico di un incidente con veicoli terrestri in emergenza è di ordini di grandezza superiore (10^{-3} o 10^{-2}) rispetto a quello garantito da questi droni»*.

Il prossimo passo: un corridoio aereo da Fiumicino a Ostia

E il futuro è già delineato. Il prossimo obiettivo, ha anticipato Giammusso, è la creazione di un corridoio aereo stabile tra la base di Pianabella e Ostia, sfruttando l'infrastruttura di Cineland come punto di arrivo. *«Sarà un passo decisivo per validare le metodologie operative su un percorso significativo, che ci abiliterà a operare in contesti urbani e suburbani congestionati»*. Mentre le applicazioni in aree rurali sono già una realtà attivabile, la vera frontiera è la città. Una frontiera che, grazie alla visione e ai test condotti a Fiumicino, appare oggi molto più vicina.

Video - UrbanV a Roma Drone Conference da 54:50

https://www.quadricottero.com/2025/11/addio-traffico-per-le-emergenze-roma-il.html