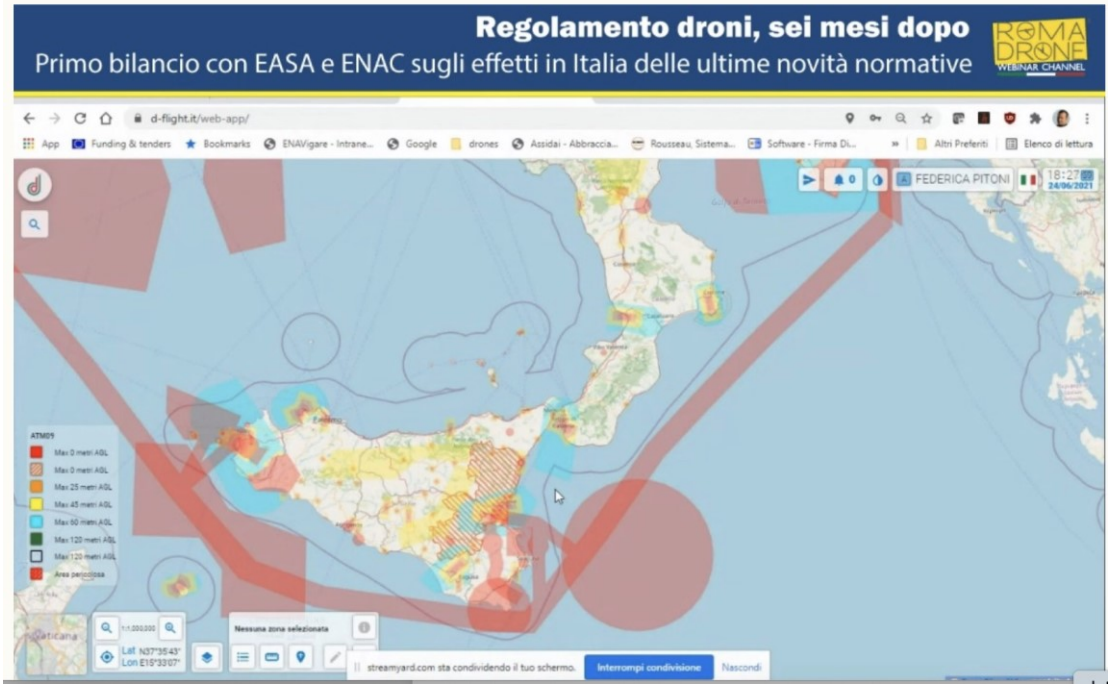
Nuovo Regolamento Droni, luci e ombre nei primi sei mesi di applicazione

8 Danilo Scarato 2021-06-26



Un bilancio sui **primi sei mesi di regolamento europeo droni**, con un confronto tra Enti regolatori, stakeholder e utenza. E' quanto accaduto durante l'ultima puntata di **Roma Drone Webinar Channel** trasmessa in diretta streaming giovedì scorso la cui registrazione è visibile alla fine di questo articolo.

Luci

EASA

Soddisfatto per come sta procedendo l'applicazione del Regolamento Unico in Europa, **Natale Di Rubbo** Project Manager Drones **EASA**. Nonostante i ritardi della Slovacchia e la per ora mancata implementazione in Islanda e in Svizzera, che **non vuole accettare le nuove regole sull'aeromodellismo**, al 1° aprile risultavano più di **260000** gli operatori di droni registrati negli Stati membri EASA, con più di **100** autorizzazioni emesse per la categoria Specific e **3** Light UAS Operator certificates (LUC). Il LUC è il certificato con cui l'operatore può *"auto-autorizzarsi"* per effettuare scenari standard, PDRA e altre operazioni. Ulteriori informazioni su quanto è stato detto da Di Rubbo, anche per quanto riguarda **ID elettronico e Aeromodellismo**, nel video a fine articolo.

D-FLIGHT

Soddisfazione espressa anche da parte dell' Ing.**Cristiano Baldoni**, amministratore delegato **d-flight**. Per il livello raggiunto dalla piattaforma che disegna la **mappa** delle zone geografiche UAS e che recentemente ha iniziato ad integrare anche i **notam** rilevanti per i droni, ma soprattutto per l'**avvio dei primi servizi U-space** e del manifesto UAS (leggi: **d-flight lancia i primi servizi U-SPACE, identificazione elettronica in rete NRI e il Traffic Information Service TIS**).

"I servizi U-space sono descritti nel pacchetto regolatorio diventato legge recentemente e applicabile a partire dal 2023 (leggi anche: **E' nato U-space, lo spazio aereo per i droni. Nuove regole applicate anche in città dal 2023**). *D-flight ambisce a diventare il provider di riferimento per i servizi U-space in Italia consapevoli del fatto che il mercato dei provider sarà aperto. Per questo stiamo lavorando per essere il primo provider certificato in Italia per i servizi U-space ed operare in questo settore* - ha affermato **Baldoni** - *C'è un gran bisogno di impiegare gli UAS in BVLOS in volo automatico e autonomo perchè è la strada fondamentale per poter rendere servizi evoluti con gli UAS, compresa l' Advanced Air Mobility per le cui sperimentazioni ENAC ha coinvolto anche d-flight"*

ENAC

Forte delle sperimentazioni avviate negli anni scorsi sul BVLOS, oggi in evoluzione (leggi: **Grottaglie, voli in BVLOS con un drone elicottero da 150kg nell'ambito di ECARO**), ma anche coinvolta per lo sviluppo dell' **Advanced Air Mobility**, ENAC ha partecipato al webinar tramite il Vice Direttore Centrale Vigilanza Tecnica **Ing. Sebastiano Veccia**.

Secondo l' Ing.Veccia, coloro che hanno superato l'esame online e conseguito il cosiddetto *"patentino"* per pilotare un drone nella categoria **Open A1/A3** *(guarda il video su **come condurre un drone rispettando le regole**)* risultano:

- **47355** (maggiorenni) **224** (minorenni) nel periodo: 5 marzo 2020 - 31 dicembre 2020
- **8434** (maggiorenni) **107** (minorenni) nel periodo: 1 gennaio 2021 - 23 giugno 2021

Dati che testimoniano il boom degli utenti open category dovuto anche alle facilitazioni apportate dal nuovo regolamento europeo per quanto riguarda le operazioni a basso rischio. L'Ing. Veccia ha sottolineato il **forte impegno di ENAC** nel rendere possibile l'emissione di così tanti certificati di competenza in questo lasso di tempo e l'impegno nel **convertire i vecchi attestati pilota** entro fine anno. (Per saperne di più leggi anche: **attestato per gli Scenari Standard, esame online A2, conversioni e altre novità da ENAC**)

Ombre

I CLASSICI OPERATORI ITALIANI CHE SVOLGONO LAVORO AEREO IN VLOS PENALIZZATI

In veste di media specializzato che si occupa di droni dal 2013 non ho potuto fare a meno di evidenziare come in Italia l'avvento della nuova normativa abbia **penalizzato tutti coloro** che, intendendo svolgere lavoro aereo per ispezioni, rilevamenti, mappatura etc., hanno conseguito i nuovi certificati A1/A3 e A2 e che di fatto oggi sono **impossibilitati ad effettuare operazioni negli scenari standard nazionali e nelle operazioni specific**. Questo perchè da una parte la nuova **ATM-09 limita fortemente le operazioni Open**, escludendole dalle zone geografiche UAS, e dall'altra perchè mancano i corsi per abilitare i piloti.

Oggi, soltanto coloro che hanno conseguito il vecchio CRO riescono a condurre droni negli scenari standard e quindi i rispettivi operatori a poter richiedere permessi per operare all'interno delle zone geografiche UAS. Pertanto, all' Ing. Veccia ho chiesto di **velocizzare l'iter per istituire i relativi corsi** in modo da poter abilitare agli scenari standard / specific coloro che necessitano di uscire dall'ambito open category per svolgere lavoro aereo. Un punto di vista che è stato **condiviso anche da Andrea Fanelli di AOPA Italia Divisione APR**.

CRITICHE DA PARTE DEGLI UTENTI

Critiche su come ENAC ha organizzato il corso A1/A3 che risulta un **semplice PDF** e non un corso online interattivo, come invece è previsto dal regolamento europeo e come in effetti è stato istituito dalle autorità aeronautiche estere, sono state espresse in un contributo video da **Claudiu Sima** che i nostri lettori conoscono come il **"Collezionista di Patentini Drone"**. A questa rimostranza l'Ing. **Veccia ha risposto** dicendo che la causa è principalmente la carenza di personale. Tuttavia, Veccia ha reso noto che recentemente sono state assegnate tre persone al settore UAS. Osservazioni critiche anche da **Alex Carboni** che con un altro contributo video è tornato sul tema Open Category che attualmente non hanno modo di accedere alle operazioni specific.

GLI ASPETTI LEGALI ASSICURATIVI

L'**Avv. Laura Pierallini** dello **Studio Pierallini** ha parlato degli aspetti legali - assicurativi evidenziando un possibile **buco legislativo** sull'assicurazione per gli UAS visto il loro bassissimo peso al decollo. Alla discussione ha partecipato anche **Marco De Francesco di CABI Broker** che ha divulgato alcuni dati sulle coperture assicurative esprimendo interessanti considerazioni.

IL PROBLEMA DELLE ZONE GEOGRAFICHE UAS E DEGLI OPEN CATEGORY

All' Ing. Veccia ho chiesto come mai ENAC con l' ATM-09 vieta le operazioni a tutti gli UAS nelle **zone D** anche quando non sono attive (Leggi anche **ENAC: le zone D sono sempre vietate ai droni, anche quando non attive**). Veccia mi ha promesso una risposta ufficiale sulla questione, probabilmente nei prossimi giorni.

Ad EASA ho chiesto se gli **Open Category sono obbligati a consultare AIP, Notam e carte aeronautiche**. L'Ing. Di Rubbo ha risposto dicendo che il sistema è stato pensato per permettere a chi non conosce la materia aeronautica di capire se in una data zona può condurre un drone o meno affidandosi ad una sola fonte, in Italia la mappa d-flight che a regime dovrà contenere notam e tutte le informazioni necessarie a chi conduce un UAS. L'ing. Baldoni ha confermato che tutto ciò è l'obiettivo a cui stanno puntando con le mappe d-flight.

Quanto sopra è soltanto una sintesi di cio che è stato detto nella diretta RDWC. Se l'avete persa, ecco la registrazione.