ATTUALITÀ

Droni: alcuni punti aperti tra normativa, mercato e voglia d'estate

di **Fondazione AIDR** · 28 maggio 2021, 22:18

di Alessandro Tittozzi, socio AIDR e ingegnere

Dopo questi ultimi mesi ancora di fermento, cercherò di fare il punto su alcune tematiche che potrebbero generare dubbi legati alla normativa Europea e la marcatura EASA, come e dove si può conseguire l'attestato di volo e un approfondimento sulle riprese costiere, visto l'arrivo dell'estate.

Ripartiamo dai droni sprovvisti di marcatura di classe (C0-4 e autocostruiti), ovvero quelli attualmente disponibili sul mercato, per i quali, fino al 2023, si applicano le regole della "Limited Open Category". Questa prevede che: droni con peso fino a 500gr (A1) possono volare su persone non coinvolte nelle operazioni; droni sopra ai 500 gr e fino a 2 Kg (A2) possono volare vicino alle persone; droni sopra ai 2 Kg ed entro i 25 Kg (A3) possono volare solo lontano dalle persone.

I droni provvisti di marcatura EASA (C0-C4) dal 2023 rientreranno nella "Open Category" con queste regole: droni con marcatura C0-C1 potranno volare su persone non coinvolte nelle operazioni; C2 potranno volare vicino alle persone; C3-C4 autocostruiti sopra i 2 Kg ed entro i 25 KG (A3) potranno volare solo lontano dalle persone. Tutti gli altri droni, sprovvisti di marcatura, rientreranno nella categoria A3, indipendentemente dal loro peso.

Spero che questo possa sciogliere tutti i dubbi sulle varie categorizzazioni previste dal nuovo regolamento Europeo (figura 1).

Figura 1-Categorie Regolamento Europeo (fonte www.dblue.it)

Per quanto riguarda l'esame per il conseguimento degli attesati A1-A3 (Base) per il pilotaggio dei droni, da fine febbraio è possibile sostenere il test online sul sito di Enac; per quanto riguarda invece gli attestati A2 (Avanzato), da marzo ENAC ha pubblicato sul proprio portale la lista dei centri di addestramento abilitati al rilascio degli attestati, in quanto questi sono da conseguire obbligatoriamente in presenza presso un centro autorizzato.

I piloti che conseguiranno tale attestato, step successivo rispetto all'attestato base A1-A3, potranno quindi utilizzare i droni di classe C2 anche in ambienti urbani, ad una distanza di 30mt dalle persone non coinvolte, che scendono a 5mt nel caso di presenza di limitatore di velocità low speed, oppure fino 50mt di distanza dalle persone non coinvolte, per tutti i droni attualmente sprovvisti di marchio EASA, con il limite di peso di 2Kg.

Purtroppo in Italia il conseguimento di tali attestati è stato reso disponibile in ritardo e a pagamento, a differenza di altri gestori Europei che li hanno resi disponibili a partire da inizio 2021 e alcuni addirittura in forma gratuita e on-line, tra cui il Lussemburgo e la Spagna.

Per quanto riguarda il Lussemburgo, è possibile sostenere l'esame A1-A3 online ed ottenere l'attestato gratuitamente; per sostenere l'esame A2 invece, che al momento deve essere fatto per forza in presenza, si deve fissare un appuntamento e recarsi di persona presso un ufficio dell'ente dell'aviazione civile lussemburghese. Anche i piloti italiani possono accedere al sistema.

In Spagna, sul portale istituzionale di AESA, è possibile registrarsi e sostenere gli esami per gli attestati A1/A3 e A2. Per ottenere l'attestato A2, temporaneamente, fino a quando non sarà istituito a livello europeo un database che sia in grado di far dialogare gli enti, è necessario un riconoscimento di persona oppure si può (ri)sostenere l'esame A1/A3 sullo stesso sistema e procedere telematicamente, in maniera del tutto gratuita.

È sorto il dubbio se un pilota possa conseguire le attestazioni di volo in un paese Europeo diverso da quello di residenza e sono stati richiesti chiarimenti ad EASA. Visto che da regolamento Europeo la cosa non è vietata, in quanto c'è solo l'obbligo di registrarsi come operatore nel proprio Paese di residenza, nulla vieta di certificarsi come Pilota in qualsiasi stato membro EASA.

Con l'avvicinarsi del periodo estivo inoltre, mi pare opportuno trattare il tema del sorvolo della linea di costa (incluse spiagge), per 100 metri dalla stessa sia verso il mare che verso l'entroterra, regolamentato dal 1° giugno al 30 settembre. Il volo è consentito solo ai droni appartenenti all'Open Category e nel rispetto di quelle che sono le prescrizioni afferenti a questa categoria, quindi rispettando il peso al decollo, la distanza dalle persone, la distanza da zone residenziali, il rispetto degli spazi aerei D-flight e le NOTAM. Ovviamente il sorvolo di spiagge affollate è considerato volo su assembramento di persone per cui è sempre vietato , ma sfruttando gli orari di minor presenza questa criticità è risolvibile.

Questo è possibile perché il nuovo regolamento europeo 2019/947 all'articolo 7 non prevede per i droni "Open Category" l'applicabilità delle regole dell'area – quindi il cosiddetto regolamento 923/2012 (SERA) – ma il rispetto dei regolamenti "Open Category" (A1 A2 A3), come ad esempio il

rispetto degli spazi arei D-flight. Questo perché sono operazioni svolte in VLOS (line di vista) e con altezza massima 120m, quindi l'operatore è in grado di evitare situazioni pericolose. Visto, inoltre, che il comma 4 dell'articolo 1 del regolamento 923/2012(SERA) non si applica agli aeromodelli e che non esiste al momento una definizione precisa di aeromodelli, si considera che tale esclusione sia estesa ai droni operanti nella "Open Category". I droni afferenti alle operazioni Specific e Certified, invece, sono soggetti ai requisiti operativi applicabili al regolamento di esecuzione 923/2012(SERA).

In pratica, si può volare sulle linee di costa se si è nell' "Open Category", rispettandone le regole in base alla categoria A1 A2 A3 e sempre facendolo con giudizio senza mai mettere a rischio gli altri o qualsiasi altra cosa ci sia al di sotto del drone.

Rimangono ancora questioni aperte sulle operazioni "Specific" per le quali è richiesta una serie di integrazioni documentali su cui non entreremo nei dettagli ma di cui riporto solo la parte legata alla mancanza sul mercato di droni con marcatura EASA.

Dal 2 dicembre 2021, non si potranno più sottoscrivere gli scenari standard nazionali IT-STS-01 e IT-STS-02 redatti da ENAC lo scorso Ottobre e basati sugli scenari standard europei STS-01 e STS-02. Chi avrà reso, tramite il portale D-flight, la dichiarazione per gli scenari standard nazionali prima del 2 dicembre 2021 potrà continuare ad operarvi fino al 2 dicembre 2023. Dopo il 2 dicembre 2021, invece, potranno essere sottoscritti soltanto gli scenari standard europei.

La differenziazione è che per gli scenari standard nazionali non è richiesta la marcatura EASA per il drone, che viene invece richiesta per gli scenari standard europei STS-01 (Vlos) e STS-02(Bvlos) rispettivamente C5 e C6, ma ancora non presenti nel mercato dei droni ad oggi. EASA ha recentemente pubblicato 2 scenari che consentano l'impiego negli stessi ambiti operativi di droni senza marcatura di classe, quindi anche autocostruiti. Questi scenari, però, non sono nuovi scenari standard ma di PDRA, ovvero operazioni a rischio predeterminato. Le differenze operative tra i due scenari standard STS-01, STS-02 e i due "fotocopia" PDRA-S01 e S02 sono minime, la vera grande differenza è quella che per gli scenari standard è sufficiente fare la dichiarazione e si è operativi, per i PDRA invece è necessario inviare la domanda ad ENAC e attendere l'autorizzazione.

Il punto cardine è che, essendo le linee guida per la marcatura di classe così recenti, i produttori non hanno ancora avuto modo di poter avviare linee di prodotti ad esse conformi, mentre la normativa ha delle tempistiche più veloci. Per questo motivo purtroppo, molti specialisti di settore si troveranno in gran difficoltà per poter continuare ad operare nelle operazioni più comuni e con

un parco droni che risulterà obsoleto.

Il dubbio, quindi, permane sull'investire nell'acquisto di un drone in questo periodo di transizione dove il mercato ancora non è riuscito ad allinearsi alla normativa rispetto a quelle che saranno poi le possibilità d'uso dopo il 2023. Questo purtroppo sta comportando un rallentamento nello sviluppo di questo settore, che in altri paesi sta creando molte opportunità d'innovazione, specialmente nei trasporti e nella logistica del trasporto merci.

Articolo pubblicato su Istituzioni24: https://www.istituzioni24.it/2021/05/28/droni-alcuni-punti-aperti-tra-normativa-mercato-e-voglia-destate/

© 2026 Istituzioni24