



Milano, 31/07/2024

Rif: Pres_/310724

Spett.le
Ministro dei Trasporti Presidenza e CDA ENAC EASA

E p.c. Dronezine Quadricottero Organi di Stampa

Oggetto: Lettera aperta di confronto

Sui social si leggono sempre più articoli di entità ufficiali (EASA e non solo) tali da lasciare un esperto del settore sinceramente contrariato: non solo per le tematiche, spesso talmente datate che ci si chiede se abbia ancora senso parlarne, ma soprattutto per come si tenda a spostare il focus dai veri problemi che affliggono il mercato dei droni.

Partiamo dal presupposto, scontato ma non troppo, che chi oggi amministra, gestisce e soprattutto rappresenta un Ente Europeo dovrebbe porsi l'obiettivo di tutelare il mercato in cui opera nel rispetto dell'articolo 1 del regolamento basico di aviazione. Dalla situazione attuale sembra quasi che questo presupposto sia, quantomeno parzialmente, disatteso.

In questi anni infatti EASA, la Commissione Europea e la politica in generale hanno distrutto il mercato italiano e, di conseguenza, in parte quello europeo, fallendo molti degli obiettivi che si erano preposti. La crescita di idee e di nuove società viene rallentata dai grossi gruppi che, soprattutto nel nostro paese, fagocitano la maggior parte dei fondi, mentre la tecnica viene sempre più asservita alla politica e ai lobbisti, che, invece di supportare il mercato interno, hanno favorito la discesa in campo dei player extra europei, orientati in primis.

Come anticipato, molti degli obiettivi che si erano posti sono stati falliti:

-EASA doveva creare un database comune europeo dei piloti, mentre ad oggi i database sono nazionali e non mutualmente accessibili da parte di cittadini EU;

-EASA doveva sovrintendere la creazione di un formato digitale comune dei database delle zone geografiche per i droni, mentre i database sono ancora frammentati a livello dei singoli stati membri;

Revisione PRES / 310724

1 di 4



-EASA doveva creare velocemente una standardizzazione sulla formazione e sull'operatività di volo, mentre si torna a parlare adesso di training per i piloti specific, a quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento europeo che ha distrutto nel nostro paese il settore delle organizzazioni di formazione, a suo tempo ben avviato grazie al regolamento nazionale.

Abbiamo assistito al pregevole tentativo di alzare una barriera di ingresso tramite la creazione delle regole sulla marcatura dei droni o sulla loro certificazione; attività che possono essere effettuate da o con l'assistenza di aziende europee: la verità, tuttavia, è che tali regole hanno alzato la barriera tanto per le organizzazioni esterne quanto per quelle interne, creando una burocrazia enorme per delle macchine il cui rischio associato è decisamente meno elevato rispetto alla maggior parte degli aeromobili con equipaggio e che non dispongono dei numeri per poter ammortizzare tali costi.

Si potrà dire che gli aeromobili con equipaggio sono certificati, ma i professionisti del settore sanno che non è così. Nei nostri cieli volano da anni migliaia di aeromobili che, nel migliore dei casi, sono qualificati attraverso processi a carattere nazionale: quelli che in Italia si chiamano "aeromobili da diporto sportivo", che peraltro nel nostro paese rappresentano di gran lunga la maggioranza dell'aviazione generale.

Da sempre esistono regole semplificate per alianti e motoalianti e, in aggiunta, recentemente la Commissione Europea ha promulgato un regolamento che prevede dei criteri di progettazione, produzione e certificazione decisamente alleggeriti per quella che è stata definita aviazione generale leggera e sportiva che copre aeromobili pilotati fino a due tonnellate di massa. Di contro, i droni di qualsiasi massa per essere certificati devono seguire le stesse regole applicabili agli aeromobili di decine di tonnellate di massa senza tenere minimamente conto della proporzionalità del rischio.

EASA e la Commissione Europea hanno strumenti e mandato per far proliferare e crescere il mercato europeo, ma nonostante ciò hanno in parte fallito questo obiettivo. Purtroppo, infatti, anche grazie a politiche interne di corto raggio, le politiche europee hanno grandemente danneggiato l'Italia e molte domande rimangono senza risposta.

Perché è accaduto ciò? Perché con PMI nazionali ed europee presenti ed in crescita si è scelto di creare regole e norme a cui solo le grandi multinazionali possono realisticamente sottendere? Perché al nostro establishment non interessa minimamente tutelare chi dovrebbero rappresentare?



Sia l'economia europea che quella Italiana hanno una forte necessità di aumentare ed implementare la propria presenza in questo settore non solo dal punto di vista economico, aspetto non marginale, ma anche tecnico, per continuare a far crescere quella competenza e cultura aeronautica in un settore strategico per l'EU e il nostro paese, che da sempre, soprattutto come italiani, ci è riconosciuta.

Diviene quindi fondamentale, pertanto, che vi sia una spinta in avanti verso una semplificazione delle procedure per le attività delle R.E. e una revisione del sistema di gestione delle informazioni legate ai portali in uso. In questo percorso non possiamo essere lasciati soli: è opportuno ricordare sempre che non sono le multinazionali a fare il mercato e a creare occupazione, ma le PMI distribuite su tutto il territorio italiano ed europeo che, al momento, sopravvivono quasi solo come fornitori senza la forza di sfruttare il proprio potenziale ed innovare veramente. E quindi, ad oggi, rimangono escluse dal gioco.

Al di là di una troppo spesso vanesia sponsorizzazione sui social che rimane del tutto fine a sé stessa, sarebbe il caso di concentrarsi sui veri problemi che affliggono il mercato: la sicurezza e l'abusivismo nel settore dei droni (e in futuro della Advanced Air Mobility). Questi sono concetti di cui si discute, con ben pochi progressi, dalla pubblicazione del primo regolamento ENAC sui droni, ma dopo tutti questi anni sarebbe opportuno cominciare a lavorare ad un vero cambio di strategia, sia a livello nazionale che di Unione Europea, per evitare di uccidere lentamente un settore di importanza strategica per il progresso e l'innovazione. Si dovrebbe ambire a creare delle soluzioni per non perdere terreno di gioco e per consolidare e continuare a sviluppare il know-how e le competenze delle nostre aziende.

E questi sono gli obiettivi riportati nello stesso regolamento basico di aviazione, che non parla solo di sicurezza, ma di un approccio regolamentare commisurato al rischio, che tenga conto anche dello sviluppo e della competitività del mercato europeo.

Ricordiamo che, ad oggi, oltre 50.000 piloti hanno scelto per semplicità il percorso di certificazione estero con un danno erariale per il nostro Paese di diversi milioni di euro.

La proposta è quindi, a partire dalla politica e dalle istituzioni Italiane ed Europee, di iniziare a tutelare quello che è un patrimonio nazionale così come anni fa si è deciso di fare, ad esempio, per la nautica: politica che sta ancora dando i suoi meritatissimi frutti. Se ci si permette la battuta, forse perché nessun politico di alto rango ha mai sfoggiato con orgoglio la sua licenza di volo o il proprio aeroplano.

ASSORPAS, come associazione di settore dei Light RPAS, ha il dovere di farsi portavoce dei piccoli operatori, che sono comunque un tassello importante del mercato e che, troppo spesso, vengono schiacciati dalle multinazionali e dai loro interessi.

Con la presente, chiediamo a tutto il mondo politico e regolamentare di fare lo stesso.

Fiduciosi della vostra collaborazione, vi ringraziamo anticipatamente per la cortese attenzione e rimaniamo in attesa di un gentile riscontro.

Cordiali saluti,

Il Presidente

Nicola Nizzoli

