

In Italia è stato dato il primo via libera a un prototipo di macchina volante

Il futuro è già qui e si presenta nelle vesti di un piccolo velivolo monoposto, elettrico e prodotto in Italia. Le suggestioni fantascientifiche immaginate da decine di libri e film, dove le auto volano e i cittadini le osservano con il naso all'insù, diventano dunque realtà anche nel nostro Paese, grazie al via libera ottenuto dal Jetson One. L'Aero Club d'Italia (AeCI) ha infatti assegnato la sigla I-E953 al primo eVTOL (*electric Vertical Take-Off and Landing*), che indica i velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale, con gli stessi diritti operativi di un **elicottero ultraleggero** VDS (Volo da Diporto o Sportivo), incarnando la possibilità di rendere chiunque un pilota, vista la promessa della facilità di guida.

La storia comincia nel 2017, in un garage svedese, dove Peter Ternstrom e l'ingegnere polacco Tomasz Patan fondano Jetson con l'idea di rendere il volo semplice quanto guidare uno scooter. Lavorano fuori dai riflettori per quattro anni, testando i prototipi. Nell'autunno 2021 pubblicano su YouTube il [video](#) di lancio, che oggi supera i 19 milioni di visualizzazioni, e in tre ore vendono i primi 25 esemplari, più di quanti l'azienda sperasse di piazzare in un intero anno. Nel 2022 il primo lotto va esaurito e la sede operativa trasloca dalla Polonia alla Toscana, tra Arezzo e Laterina, dove viene allestito un campo prove con pista di 800 metri. L'anno seguente arrivano altri 15 milioni di dollari di finanziamento, tra i sostenitori il produttore musicale will.i.am.

In Italia il percorso autorizzativo procede per gradi. Nell'ottobre 2023 l'Aero Club d'Italia rilascia il primo certificato di immatricolazione, ma in forma sperimentale, riservata ai voli di collaudo, mentre l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) affianca l'autorizzazione operativa. Nei due anni successivi viene avviata la produzione in serie con i primi dodici esemplari nel 2025, e l'azienda apre un secondo stabilimento in California lavorando in parallelo alle certificazioni EASA e FAA. Il 17 giugno 2026, dopo tre anni di sperimentazione, l'AeCI emette il **certificato definitivo**: non più un prototipo tollerato, ma un [ultraleggero VDS](#) a tutti gli effetti. Per l'amministratore delegato Stephan D'haene il risultato più significativo è essere arrivati al traguardo restando dentro la legge quadro sul volo da diporto o sportivo già esistente, senza dover aspettare un intervento del Parlamento. Il comandante Andrea Spresian, collaudatore e responsabile delle operazioni di volo, precisa però che il regolamento tecnico per certificare una categoria di velivoli mai esistita prima, non c'era: è stato scritto insieme all'Aero Club passo dopo passo.

Il primo cliente europeo è italiano: Gabriele Cruciani, docente di Chimica Organica all'Università di Perugia, ha ritirato l'esemplare con matricola I-E953. Negli Stati Uniti, dove il Jetson One rientra nella normativa Part 103 per gli ultraleggeri, non serve alcun brevetto; in Italia restano obbligatori l'**attestato di pilota** VDS e il certificato medico.

Sotto la carrozzeria in fibra di carbonio e kevlar, montata su un telaio in alluminio, **otto**

In Italia è stato dato il primo via libera a un prototipo di macchina volante

motori elettrici azionano altrettante eliche: se uno si guasta, il velivolo continua a volare. Per le emergenze sono presenti un paracadute balistico e sensori per l'atterraggio automatico. Il pilota governa due joystick, uno per la direzione, uno per la quota, mentre il computer di bordo gestisce l'aerodinamica; sull'apprendimento l'azienda non è del tutto coerente con se stessa, avendo parlato in tempi diversi di circa cinque ore di pratica e, più di recente, di pochi minuti. L'autonomia resta il vero limite: **20 minuti di volo**, velocità massima 102 km/h, peso a vuoto sotto i 90 chilogrammi, carico massimo 95.

Il **prezzo** è salito insieme alla domanda: dai 92mila dollari del 2022 ai 148mila di oggi, con un acconto non rimborsabile che nel 2024 era di 8mila dollari per prenotare un numero di serie. Gli ordini nel mondo hanno superato quota 678, e Jetson punta a circa 700 velivoli l'anno tra i due stabilimenti entro il 2027-28. La normativa VDS non lo relega ai campi di volo attrezzati: come ogni ultraleggero, decolla e atterra su qualunque area idonea, anche occasionale, con il consenso di chi ne dispone. In Polonia questa possibilità è stata tradotta in un'esercitazione che ha permesso al soccorso alpino di testarlo su una vetta a 1.211 metri, raggiunta in meno di quattro minuti anche con vento forte. Il limite non è dove può atterrare, ma cosa può fare una volta atterrato: il volo da diporto o sportivo resta per legge ricreativo e senza fini di lucro, lontano dal taxi volante che ci farebbe evitare le code o il traffico.



Mario Catania

Giornalista professionista dal 2011, si occupa di inchieste, reportage e attualità. Ha lavorato per la carta stampata, per l'online e come videoreporter, spaziando dalla cronaca alla politica e tematiche ambientali. Autore di libri e saggi, per *L'Indipendente* coordina i lavori del mensile.