

Enav, spending review nei cieli Maxi risparmi con le rotte dirette

Voli più efficienti tagliano i costi delle compagnie e l'inquinamento

COLLABORAZIONE

L'Aeronautica militare ha consentito di gestire con flessibilità lo spazio aereo

■ ROMA

C'È UNA SPENDING review che funziona sul serio. È quella che dal 2008 si sta mettendo in atto nei cieli italiani, con il piano di efficienza dei voli avviato da **Enav**. Rotte più dirette, quote di volo più alte, tempi di rullaggio in pista minori, distanze ridotte fra uno scalo e l'altro. Operazioni che sulla carta possono sembrare semplici ma che in realtà richiedono a **Enav** di muoversi come una macchina complessa, armonizzando la formazione dei **controllori di volo**, accordi con l'Aeronautica militare, procedure che migliorano i tempi di atterraggio e decollo, ma anche di attraversamento dei cieli italiani. I risultati sono però tangibili. Nel 2014, **Enav** ha calcolato un risparmio per le compagnie aeree pari a 9 milioni di euro (90 milioni dal 2008), realizzato riducendo di 2 milioni e 210mila chilometri la distanze percorse in volo (cioè 11 milioni di

chili di carburante in meno) e facendo risparmiare 73.500 minuti di rullaggio a terra. Calcolando questi risparmi, il piano ha permesso di non immettere nell'atmosfera 38 milioni di chili di Co2.

«**STIAMO** procedendo al consolidamento della riorganizzazione degli spazi aerei – spiega Paolo Nasetti, responsabile operazione di rotta di **Enav** – migliorando su tutte le rotte in termini di percorsi più diretti, riduzione dei tempi di volo e salite continue per raggiungere la quota di volo in maniera più efficiente». Un esempio? «Prendiamo la rotta Linate-Fiumicino. Facendo volare gli aerei 4.000 piedi più in alto si è ottenuto un notevole risparmio di carburante. Da febbraio a dicembre 2014 si sono risparmiate così 10.200 miglia di volo, pari a un milione e 600mila chili di carburante. E il miglioramento delle rotte dei voli di ingresso provenienti da Parigi o Londra e diretti a Fiumicino ha permesso di risparmiare, da maggio a dicembre 2014, 8.300 miglia di volo, pari a circa mezzo milione di chili di carburante».

Se si tiene conto che ogni giorno i controllori **Enav** devono gestire

6mila voli, ci si rende conto della complessità di questo sistema che sarà ulteriormente implementato negli anni. «Le nuove rotte Nord-Sud – prosegue Nasetti – sono divenute possibili anche grazie alla collaborazione con l'Aeronautica militare che ci ha consentito di gestire in maniera flessibile lo spazio aereo, liberando aree di volo per consentire il passaggio degli aerei civili».

IL PROSSIMO passo del piano si chiama 'free route'. «Si tratta di consentire agli aerei di pianificare rotte dirette dall'entrata all'uscita di un blocco di spazio aereo», spiega Nasetti. I blocchi (in gergo 'Fab') sono transnazionali: il nostro, ad esempio, comprende anche Grecia e Cipro. «In pratica – continua Nasetti – a fine 2016 le compagnie potranno pianificare rotte dirette di entrata e uscita, riducendo miglia percorse e carburante. Pensiamo ai voli dal Nord Europa al Medio Oriente: potranno volare direttamente dall'ingresso del Fab in Italia fino all'uscita a Cipro». Nei primi tempi è **Enav** a pianificare le rotte, poi, dal 2017 la pianificazione del volo sarà libera. E la sicurezza? «Aumenta», chiosa Nasetti.

Davide Nitrosi





Distanze ridotte

Nel 2014 è stato calcolato un risparmio di 9 milioni per le compagnie aeree, riducendo di 2,2 milioni di chilometri le distanze percorse in volo (e minori emissioni di Co2 per 38 milioni di chili)



Modello 'free route'

Il prossimo passo è il 'free route': consentire agli aerei di pianificare rotte dirette all'interno di un blocco transazionale ('Fab') di spazio aereo (quello italiano include pure Grecia e Cipro)

I dati dell'Ente

I numeri di **Enav**: 42 torri di controllo, 751.728 chilometri quadrati di spazio aereo, 4.196 dipendenti, 152.000 ore di formazione, 1,6 milioni di voli l'anno, 6.158 picco voli gestiti in un giorno nel 2014

