

IN PISTA I MIGLIORI SERVICE PROVIDER

IN VENTOTTO SOTTO UN CIELO UNICO

GRAZIE A **ENAV** L'ITALIA HA UN RUOLO DI PRIMO PIANO NEL SINGLE EUROPEAN SKY, IL PROGRAMMA CHE RIORGANIZZA IL TRAFFICO AEREO COMUNITARIO PER RENDERLO PIÙ EFFICIENTE, COMPETITIVO E SICURO

CI SONO STATI ITALIANI CAPACI di far volare "nel blu dipinto di blu" l'immaginazione delle persone in tutto il mondo, con una melodia. Ci sono altri italiani che ogni giorno contribuiscono letteralmente a far volare meglio tutt'Europa, a volte portando gli aerei quasi "più in alto del sole e ancora più su": il progetto voluto dalla Commissione europea Single European Sky (SES) e la sua dimensione tecnologica **SESAR** (Single European Sky ATM Research) vedono il nostro paese, attraverso **ENAV** (Società nazionale per l'assistenza del volo), in prima linea con un ruolo di eccellenza che ci è riconosciuto in tutto il continente.

In Europa volano circa 32 mila aerei al giorno. Molti seguono traiettorie non ottimali, con aggravii in consumi e ritardi: la previsione, secondo i dati resi noti dalla Commissione europea, è di una crescita dei voli tale che nei prossimi anni i maggiori aeroporti Ue non saranno in grado di assorbire circa 2 milioni di voli (il 10 per cento della domanda), con una congestione del traffico che comporterà in questi stessi aeroporti ritardi alla partenza, all'arrivo o in entrambi i casi per la metà dei voli.

Il Cielo unico europeo è il programma che l'Ue ha avviato nel 2004, in vista di un raddoppio del traffico entro il 2020: ha l'obiettivo di armonizzare la gestione del trasporto aereo, sia dal punto di vista delle infrastrutture che dei servizi, e le tecnologie dei service provider in tutt'Europa nell'ottica di offrire ai passeggeri la massima sicurezza ed efficienza. **L'ENAV**

fornisce il servizio di gestione e controllo del traffico per tutti i voli che attraversano il nostro spazio aereo: gestisce le fasi di decollo e atterraggio, così come il percorso degli aerei nella fase di crociera e disegna le rotte, vere e proprie "autostrade" del cielo. È questo il ruolo svolto dai service provider di ogni nazione, secondo standard comuni di sicurezza, ma anche - prima del Cielo unico europeo - secondo modalità che potevano variare da una nazione all'altra.

Un esempio chiarisce come questa frammentazione operativa abbia conseguenze per tutti nella quotidianità: in Italia è consentito volare a quote molto alte, grazie alla formazione dei nostri controllori del traffico aereo e all'alta tecnologia implementata in questi ultimi anni. In questo modo, gli aerei possono risparmiare anche più carburante. Arrivando però sullo spazio aereo di un'altra nazione vicina, ad esempio la Francia, per il diver-

LA PIATTAFORMA COMUNE CREATA CON L'OMOLOGO D'OLTRALPE DSNFA FA RISPARMIARE BEN 200 CHIOGRAMMI DI CARBURANTE PER OGNI VOLO TRA ITALIA E FRANCIA

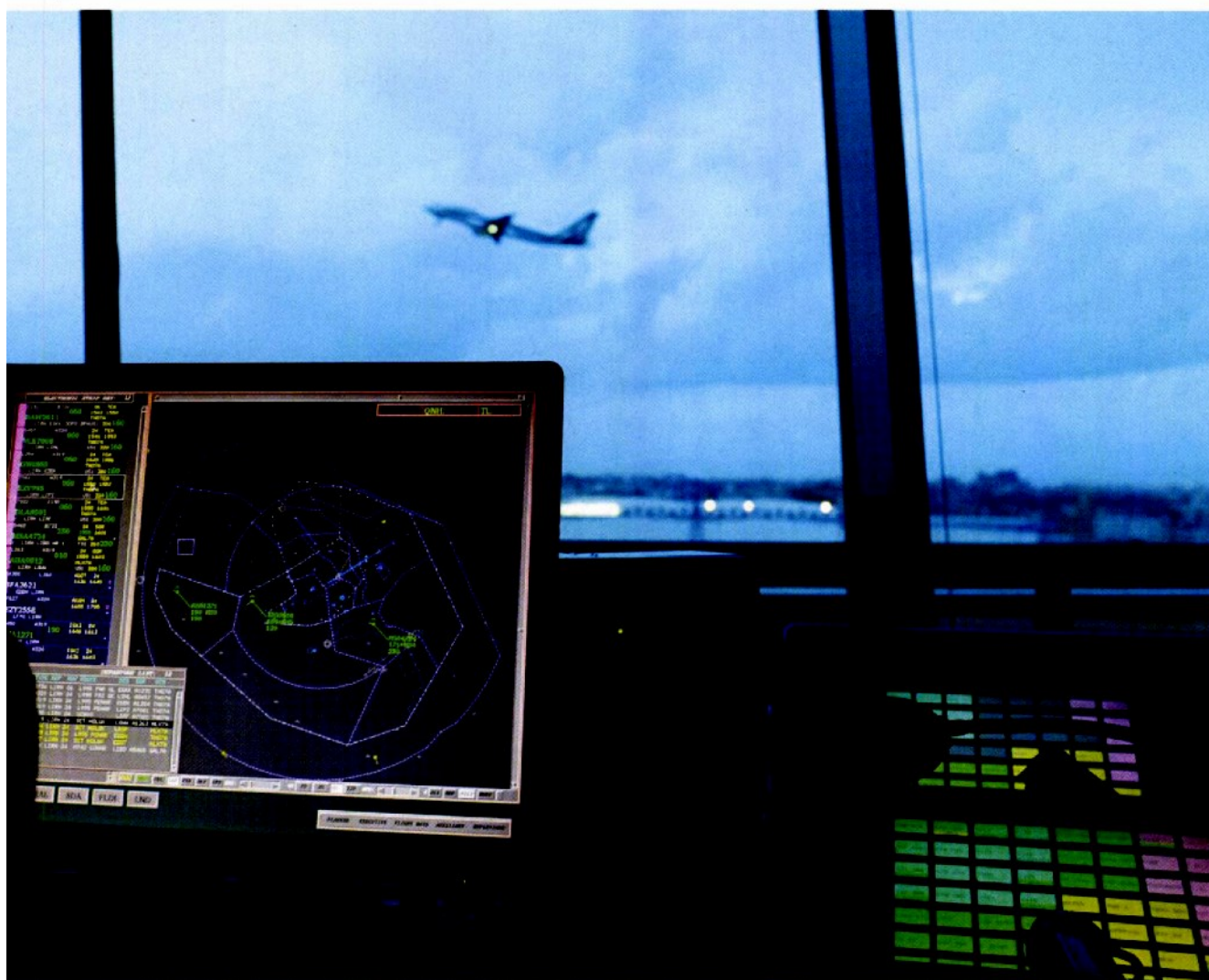
so modus operandi di quel paese, gli aerei in passato avrebbero dovuto, ad esempio, scendere di quota, utilizzando quote non ottimali e quindi sprecando carburante.

Il Cielo unico consentirà di armonizzare le tecnologie e le regole applicate dai service provider e di identificare percorsi di volo ottimali sulle direttrici che collegano le grandi città. Grazie all'armoniz-

zazione dello spazio aereo e delle rotte, i service provider studiano il modo di evitare deviazioni e consentire così operazioni "gate to gate", come se un volo fosse gestito da un solo service. I primi progetti all'avanguardia nell'ambito del Cielo unico sono stati realizzati proprio da Italia e Francia. **ENAV** e il suo omologo d'oltral-



pe, DSNFA, stanno creando la prima piattaforma comune rispondente ai requisiti SES e i primi progetti su alcune rotte, ad esempio i voli che collegano Parigi ad 8 città italiane, hanno consentito di risparmiare alle compagnie aeree circa 200 kg di carburante per volo. Considerando i numeri delle tratte annue, si comprende che si tratta di un risparmio signifi-



cativo per i vettori e di conseguenza per i passeggeri. Ma siamo davanti anche ad un risparmio ulteriore per la comunità, perché ad essere ridotte sono anche le emissioni di CO₂, con un minore impatto sull'ambiente.

ENAV, in verità, aveva già iniziato nel 2008 una riconfigurazione delle rotte sul nostro spazio aereo, anticipando i principi e i modelli che ispirano il SES. **ENAV** ogni anno presenta un Piano di Efficienza Ambientale ed i risultati sono ottimi. Dal 2008 al 2014 le compagnie aeree hanno risparmiato circa 80 milioni di euro di carburante.

Tramite **ENAV**, l'Italia è stata in prima linea anche per altri aspetti. Nel 2007, a partire dal lavoro condotto dai nostri connazionali, è stata infatti creata l'A6, un'alleanza tra i sei principali service provider europei, che include Italia, Spagna, Germania, Francia, Regno Unito e il consorzio Noracon (Austria, Norvegia, Estonia,

Finlandia, Irlanda, Svezia e Danimarca). L'A6 controlla il 70 per cento del traffico aereo europeo e il 72 per cento degli investimenti, ma soprattutto si è impegnata per l'implementazione dei nuovi sistemi e delle nuove procedure elaborate da **SESAR**, il sistema di ricerca europeo deputato a validare e testare le nuove tecnologie e piattaforme da realizzare nell'ambito del Cielo unico europeo, consentendo non solo di produrre benefici interni all'Europa ma anche di far affermare l'Europa come avanguardia nel più ampio contesto globale.

Aireon e il tracciamento satellitare

Nel 2014, dopo che si sono concluse le prime due fasi di implementazione del Cielo unico europeo (fase I e fase II), è stato presentato il nuovo programma Cielo unico II+ per dare ulteriore spinta al programma e la Commissione europea, tramite una call (una gara) ha affidato

3 miliardi di euro per l'implementazione del sistema **SESAR** alla cordata formata da A6 insieme alle quattro principali compagnie aeree europee (Air France/Klm, easyJet, IAG e Lufthansa) e a un gruppo di 25 aeroporti. Tale cordata, che ha preso il nome di **SESAR** Deployment Manager, vede il gruppo italiano tra i più attivi con diversi programmi di implementazione, come Coflight e 4-Flight, i sistemi di controllo del traffico aereo di nuova generazione, rispondenti ai requisiti del Cielo unico europeo ed agli standard di eccellenza globali. E a proposito di scala globale è da segnalare l'iniziativa del provider nazionale su Aireon, che permetterà l'utilizzo della tecnologia satellitare per il tracciamento degli aerei, un sistema rivoluzionario che consentirà di "vedere" gli aerei anche in aree dove oggi non è possibile con evidenti benefici in termini di sicurezza ed efficienza delle traiettorie di volo. **[cr]**