

PASQUALINO MONTI L'ad dell'Enav: "Scattano le nuove norme per tratte nazionali semplificate e senza deviazioni Novanta milioni di chili di cherosene in meno all'anno. Traffico oltre i livelli pre-Covid, nel 2024 crescita del 12%"

"In Italia le prime rotte aeree green Ora voli più veloci e meno costosi"

Pasqualino Monti

Per il nostro gruppo il bilancio del 2023 è stato da record sia per il fatturato sia per il dividendo

L'INTERVISTA

LUIGI GRASSIA

«L' Italia è il primo Paese d'Europa ad adeguarsi al progetto Ue "free route", che impone a tutti gli Stati di rendere rettilinei i collegamenti aerei al di sopra dei 6500 metri di quota, anziché seguire linee spezzate. L'obbligo di adeguarsi alla direttiva è fissato per il 31 dicembre del 2025, noi invece abbiamo già fatto tutto». Parola di **Pasqualino Monti**, amministratore delegato dell'Enav, la società che gestisce il traffico aereo in Italia con 45 torri di controllo e quattro Centri di controllo d'area per 24 ore su 24, oltre a produrre tecnologie di supporto. **Che vantaggi ne avremo?** «Tempi di volo più brevi e minore consumo di carburante avio, un aiuto sia per l'ambiente sia per i bilanci delle compagnie. E ci potranno essere benefici anche per le tasche dei viaggiatori, se le compagnie vorranno girare a loro una parte dei risparmi». **Quanto cherosene sarà risparmiato in Italia grazie a questa iniziativa?** «Una quantità enorme: 90 milioni di chili all'anno» (il carburante avio si misura in kg

anziché in litri, ndr)».

E il guadagno di tempo per i passeggeri?

«Sullo spazio aereo italiano si potrà misurare in diversi minuti per volo. Quando poi l'iniziativa "free route" a 6.500 metri sarà estesa in Europa e nel mondo il risparmio di carburante e di tempo sarà ancora maggiore».

Rendere i percorsi aerei rettilinei, anziché a zig-zag, è una priorità delle istituzioni internazionali di settore già da anni. In che cosa consiste di preciso la novità?

«Fra il 2017 e il 2022 le rotte "green" sono progressivamente diventate regola in Europa al di sopra dei 9.000 metri. La tappa successiva è renderle obbligatorie anche a quote più basse, cioè a 6.500 metri. Bisogna farlo entro il 31 dicembre 2025. Noi abbiamo cominciato i test da tempo, e da fine marzo il nuovo sistema è entrato a regime».

I vantaggi del volare in linea retta anziché a zig-zag sono ovvi. Perché allora è stata necessaria una direttiva di Bruxelles per farlo?

«Se gli aerei lungo l'asse Nord-Sud si incrociano con quelli lungo l'asse Est-Ovest senza avere possibilità di deviare dalla rotta, come si faceva fino ad ora, è necessario avere una capacità operativa più sofisticata, che finora non era disponibile né a bordo degli aerei né a terra. Questa capacità è stata realizzata nell'ambito del gruppo Enav».

Di che capacità si tratta?

«Sia di aggiornamento tecnologico sia di training specifico. I nostri servizi e prodotti vanno anche all'estero. I con-

tratti più recenti riguardano le isole Fiji, il Kosovo, gli Emirati, l'India, l'Indonesia. Il mercato è esteso a 65 Paesi». **Tutto questo solo per le tecnologie "free route"?**

«No, non solo». **Esportare le tecnologie delle rotte "green" farà in modo che gli standard internazionali in questo campo siano influenzati dall'Italia?**

«Sì, questo è un effetto prevedibile».

Diamo per certo che le nuove rotte "green" portino vantaggi all'ambiente e ai bilanci delle compagnie aeree. Ma secondo lei si può sperare che aiutino anche a ridurre il prezzo dei biglietti aerei?

«È possibile, perché consentiranno un nuovo margine competitivo, che potrà favorire la concorrenza sui prezzi dei biglietti. Non è detto che succeda, ma intanto l'Enav diffonde l'informazione».

Quali sono i volumi di traffico aereo in Italia rispetto al pre-Covid?

«L'anno scorso abbiamo superato il 2019 pre-pandemico e nel 2024 il traffico sta crescendo dell'11 o 12% rispetto al 2023».

Com'è il bilancio economico dell'Enav?

«Il nostro 2023 è stato da record sia per il fatturato sia per il dividendo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

