

## TRAFFICO AEREO

SOLO IL CONTROLLO  
VOLA AD ALTA QUOTA

**L'Enav chiude un anno di successi: ha incassato il plauso della Iata per i ribassi tariffari e la minore incidenza dei ritardi. E i complimenti della Corte dei conti per il risanamento.**

di Benedetto Bindi

■ C'è un'Italia volante, privata, che stenta a decollare, e che nessuno sa quando riuscirà a prendere quota. E c'è un'Italia pubblica, che rende possibili i voli di tutte le compagnie aeree del mondo sul nostro territorio e nei nostri cieli, e che in nella primati: record di minori ritardi tra tutti i «competitor» europei; miglior rapporto qualità/prezzo dopo un riallineamento tariffario al ribasso che ha riscosso gli applausi della Iata, l'associazione delle compagnie aeree di tutto il mondo; riconfigurazione degli spazi aerei e delle rotte, per ottenere risparmi di carburante, e quindi vantaggi sia economici che ecologici; e infine, un bilancio tanto brillante da essere elogiato dalla Corte dei conti.

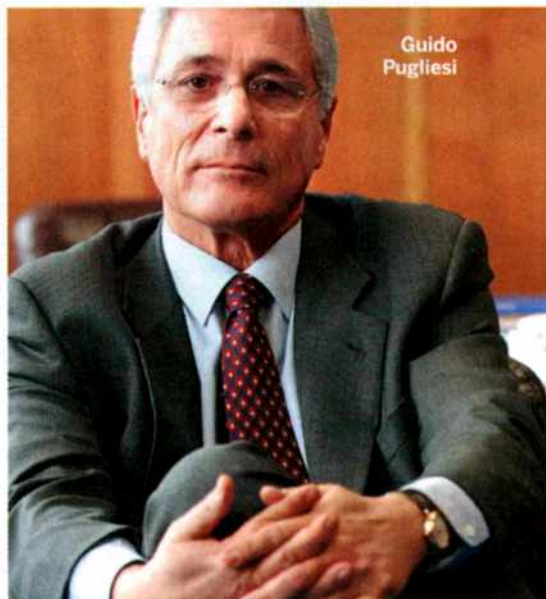
Questo è l'Enav, una volta Ente nazionale assistenza al volo, ma dal 2001 società per azioni al 100% di proprietà del ministero dell'Economia e controllata dal ministero delle Infrastrutture e trasporti, che assicura il controllo del traffico aereo nel nostro Paese e opera su tutti gli aeroporti, gestita dall'amministratore delegato Guido Pugliesi insieme al presidente Bruno Nieddu.

Questa stagione di primati ha avuto il suo apice – per ora – proprio nel corso dell'ultimo anno, un anno in cui la crisi della compagnia di bandiera ha colpito tutto il settore dell'aerotrapiporto, riducendo il numero di sorvoli e di decolli, in base ai quali le compagnie pagano all'Enav i diritti legati appunto alla loro attività.

La sintesi resa sull'attività svolta dall'Enav dalla Corte dei conti nella sua relazione è che «il percorso di efficientamento compiuto ha consentito a Enav di attestarsi, attualmente, su standard di eccellenza nel contesto continentale». E in effetti grazie a questa riconosciuta eccellenza

«LA SOCIETÀ È RIUSCITA AD ATTESTARSI SU STANDARD DI RICONOSCIUTA ECCELLENZA NEL CONTESTO CONTINENTALE».

LA CORTE DEI CONTI  
RELAZIONE ANNUALE 2008

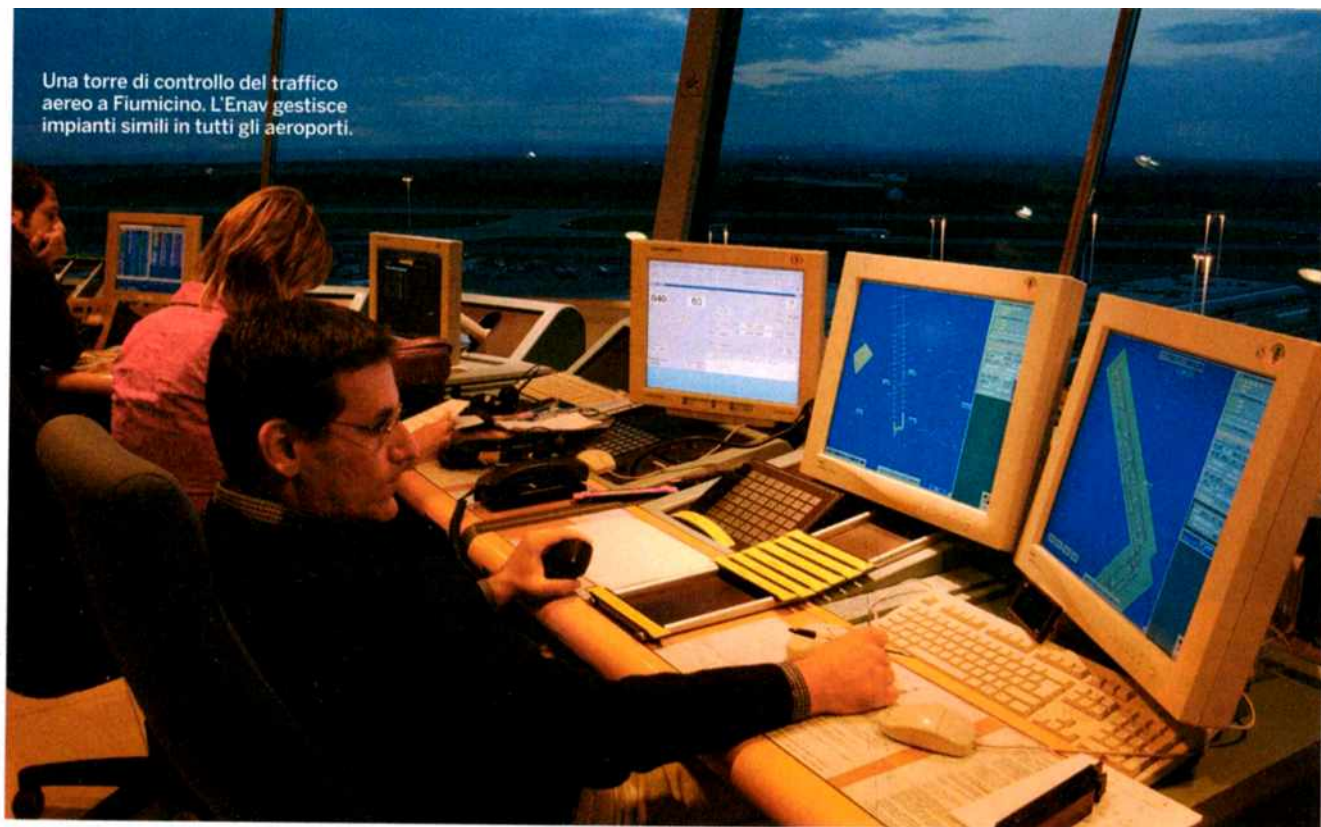


Guido  
Pugliesi

za l'Enav – caso anche questo raro nel settore – ha iniziato a fornire i suoi servizi gestionali e di consulenza anche ai Paesi limitrofi, intercettando nuovo business.

Qualche cifra, proiettata anche sul 2009. Alla recente riunione annuale di Eurocontrol, che è l'organizzazione responsabile del

network europeo della gestione del traffico aereo, l'Enav ha potuto esibire tariffe in ulteriore riduzione rispetto al 2008: -1,6% per la «tariffa di rotta», quella legata al sorvolo dello spazio aereo nazionale, prevista a 65,85 euro; mentre la «tariffa d'aeroporto», quella legata ai decolli, si manterrà a 1,96 euro, dopo la riduzione del 2,5% applicata nel 2008 rispetto ai livelli 2007. Con questa manovra, nel quinquennio 2005-2009 la riduzione complessiva della tariffa d'aeroporto si attesta a -34% e a -5% per la tariffa di rotta ▶



ALBERTO CRISTOFARI/FOODAS

► ta. Al netto di un'inflazione che nel periodo ha assommato al 5%. E che hanno fatto, nel frattempo, gli altri Paesi europei? Nella stessa riunione di Eurocontrol è emerso che la media delle tariffe dei principali Paesi europei è risultata in aumento del 6% circa, considerando l'incremento dei service provider di Francia (+4,9%), Spagna (+5,7%), Inghilterra (+9,0%) e Germania (+3,5%).

«Con l'ulteriore riduzione proposta per il 2009 di 1 euro sulla tariffa di rotta» spiega l'amministratore delegato, Guido Pugliesi «oltre naturalmente a dare un contributo concreto al settore in crisi, Enav punta a consolidare, e se possibile a incrementare, le nuove fette di mercato conquistate, ovvero nuovi spazi aerei e nuovi voli, anche approfittando del tendenziale aumento delle tariffe degli omologhi prestatori di servizi dei principali Paesi confinanti».

Se però oltre che dalla Corte dei conti il plauso è arrivato anche dalla Iata, cioè dai clienti, lo si deve al fatto che a fronte di questi ribassi tariffari l'Enav ha migliorato la sua efficienza. Dice infatti la Iata su Enav: «È un eccellente esempio per gli

altri provider e riflette anche un buon controllo dei costi».

Secondo l'ultimo rapporto della Central flow management unit di Eurocontrol, dove sono riportate le performance realizzate da tutti i controllori di volo europei nel 2008, analizzando le cause dei ritardi del traffico aereo, l'Enav è risultato il miglior controllore d'Europa, mentre la percentuale di ritardi addebitabile ai control-

li è mediamente piuttosto alta: in Grecia è del 15,6%, in Germania del 10,3, in Austria del 10,2, in Croazia del 9,5, in Gran Bretagna dell'8,3, in Polonia del 7,8, in Francia del 7,6%, in Spagna del 6,4%.

Anche nella puntualissima Svizzera i ritardi si devono al controllo del traffico aereo nel 4,5% dei casi.

Non a caso anche il presidente della commissione Trasporti della Camera, Mario Valducci, ha dichiarato: «Sicuramente l'Enav è un ente che ha ben operato».

Contemporaneamente l'Enav ha iniziato a riconfigurare le rotte principali per consentire agli aerei di percorrere tragitti più brevi risparmiando carburante, e quindi denaro, e riducendo le emissioni di anidride carbonica. La tratta Roma-Milano è

**«ORA PUNTIAMO A CONQUISTARE NUOVI SPAZI E NUOVI VOLI ALL'ESTERO, ANCHE GRAZIE ALLE NOSTRE TARIFFE RIDOTTE».**

**GUIDO PUGLIESI**  
AMMINISTRATORE DELEGATO ENAV

stata «ridisegnata» consentendo un risparmio di un milione di euro di carburante; ed è ora il turbo dell'aerovia sul Mediterraneo, che consentirà di tagliare fino a 25,5 miglia di tragitto dall'Italia alla Tunisia, pari a 2-3 minuti di volo, e riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub> fino a 945 chili a volo.

È anche per questo genere di performance che la Commissione europea e l'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti (Ten-T Ea) hanno ratificato un finanziamento di circa 3 milioni di euro per il progetto «Blue Med», un'iniziativa internazionale coordinata da Enav in linea con la normativa comunitaria del «Cielo unico europeo» che rivoluzionerà il traffico aereo sul Mediterraneo, portando importanti benefici a tutta l'utenza in termini di efficienza del servizio, di riduzione dei ritardi, contenimento dei costi e minor inquinamento: si calcola che, dal momento in cui sarà pienamente operativo, si potranno avere risparmi per 260 milioni di euro l'anno.

La peculiarità del progetto sta nel fatto che la gestione dello spazio aereo non sarà più determinata dai confini politici di una nazione ma dalle sole esigenze operative con la costruzione dei cosiddetti Blocchi funzionali nei cieli continentali. Al progetto, oltre a Enav, partecipano gli enti omologhi di altri sette Paesi. **1**