

NAVIGAZIONE AEREA. Non mantenute le promesse sulla cost efficiency e la puntualità

Le compagnie all'attacco: Stati in ritardo sul Cielo unico europeo

Secondo l'organo di controllo 5 inadempienti su entrambi i target e tutti e 27 richiamati

Le compagnie aeree incalzano la Commissione Ue sul Cielo unico. Vettori di linea, low cost, operatori regionali e business si uniscono nel chiedere a Bruxelles di tenere alta la guardia sui target fissati dagli stessi Stati sul fronte della puntualità e della riduzione dei costi.

Le principali associazioni di avioilinee continentali puntano, in particolare, il

dito contro i partner europei perché avrebbero stabilito obiettivi «troppo poco ambiziosi» ricevendo la bocciatura da parte dell'organismo indipendente di controllo (individuato dalla stessa Ue), in alcuni casi su entrambi i parametri. Una mossa, quella dei vettori, per incalzare i vertici comunitari in un momento in cui la Commissione sta spingendosi per l'avvio dal 2012 del sistema Ets sulle emissioni,

che peserà non poco sulle loro casse.

A fine mese Bruxelles dovrà stilare un rapporto che faccia il punto sugli Stati che non si sono spinti sufficientemente avanti con i piani di intervento per il Single Sky. I partner comunitari, infatti, dopo la crisi del 2010 legata alla cenere vulcanica, che ha mostrato i limiti derivanti dalla frammentazione dello spazio aereo, avevano accettato di accelerare il passo. E sono stati invitati a presentare «piani di performance» per il periodo 2012-14 entro il giugno scorso. Tali piani coprono due aree chiave: la cost efficiency e la puntualità. Tuttavia, osservano le associazioni (Aea per i vettori di linea, Ebaa per i business, Elfaa per i low fare ed Era per i regional), «gli stessi Stati non sono riusciti a mantenere le promesse» e l'organo indipendente (il performance review body) ha respinto a fine settembre i loro piani di efficienza

mente ambiziosi».

«I benefici del cielo unico europeo dipendono dalla volontà dei Paesi di abbandonare il loro approccio "go-it-alone" per trarre vantaggio da economie di scala, condivisione di tecnologie e risorse, oltre che da investimenti coordinati per raggiungere costi più bassi e una maggiore efficienza», affermano in una nota congiunta le quattro organizzazioni. «Tuttavia, invece, di lavorare insieme - continua il comunicato -, gli Stati stanno limitando gli sforzi all'interno dei propri confini, minando così tutto l'impianto del Cielo unico».

Si prevede che la Commissione dia a breve indicazioni ai partner Ue per indurli a rivedere i piani, rendendo più stringenti i target su cost efficiency e puntualità. «Cinque Stati - stigmatizzano i vettori - hanno visto respinti i propri progetti in entrambe le aree. Questa mancanza di ambizione è totalmente inaccettabile. Esortiamo la Commissione a mantenere alta la guardia

e fare pressioni affinché vengano elaborati programmi realistici e realizzabili». A fallire entrambi i target sono state Austria, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Mentre tutti i 27 sono stati richiamati o per il mancato raggiungimento di uno degli obiettivi o per la loro ridefinizione.

La realizzazione del Cielo unico, che punta a eliminare la frammentazione dello spazio aereo europeo, si basa su quattro pilastri: una piattaforma tecnologica standardizzata (Sesar); la costituzione di blocchi funzionali di spazio aereo; il funzionamento di un organismo (l'Atm network management board) che gestisca tutta la rete (aeroporti, compagnie, fornitori di servizi); e il raggiungimento di obiettivi di performance su safety (sicurezza voli), ambiente (riduzione emissioni), capacità del sistema (puntualità) e cost-efficiency (riduzione costi). ■

FRANCESCO NARIELLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La torre di controllo di Fiumicino fa parte della rete Enav



“Il nuovo mondo dei sistemi tecnologici per la mobilità: la domanda e l'offerta si incontrano”

Sede del convegno: Savoia Hotel Regency, via del Pilastro 2

BOLOGNA - 28/29 Novembre 2011

Il Convegno sarà l'occasione per presentare e discutere le best practice nazionali legate all'innovazione tecnologica per la mobilità delle merci e delle persone, ponendo particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientale, anche alla luce dell'imminente recepimento, da parte dell'Italia, della **Direttiva Europea sugli ITS** (Sistemi Intelligenti di Trasporto), previsto entro il 27 Febbraio 2012.

Il Convegno vuole essere anche un momento di confronto fra gli attori del mondo della domanda (Istituzioni Pubbliche Centrali e Locali, Aziende di trasporto pubblico, Agenzie della Mobilità, Associazioni, ecc) e dell'offerta (produttori, provider ecc.), nel quale si cercherà di mettere a fuoco opportunità e problematiche per promuovere insieme processi di innovazione e sviluppo nel settore dei trasporti.

PROGRAMMA PRELIMINARE:

Lunedì 28 Novembre 2011

Martedì 29 Novembre 2011

Inizio ore 9.30

Saluti di benvenuto: Sindaco di Bologna, Presidente Club Italia, Presidente TTS Italia

Intervento del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Sen. Altero Matteoli
 Il recepimento della Direttiva ITS: proposte per il Piano ITS italiano, Presidente TTS Italia

“Il piano ITS Nazionale” Tavola rotonda con Aiscat, Asstra, Federmobilità, Anci, Aci, Anie, Anfia, Consulta Autotrasporto per la Logistica, Anas, Anav
 Moderatore: Massimo De Donato

1a Sessione (Chairman TTS Italia): le sfide tecnologiche per una mobilità più sicura, efficiente e sostenibile
 ST, Autostrade Tech, Axis Communications, Comune di Rimini, Mizar Automazione, Polizia Stradale, Sodi Scientifica, Università di Bologna, Università di Firenze

2a Sessione (Chairman Club Italia): le nuove frontiere dei sistemi di pagamento integrati
 Poste Italiane, Thales, Ingenico, Movicom, Kapsch-Busi, Maior

20.30 Cena di gala

Per informazioni: Tel: 06 3227737 oppure 051 8491065 Email: redazione@ttsitalia.it e info@club-italia.com

Farà da cornice all'evento una parte espositiva dove sarà possibile esporre e presentare le ultime novità tecnologiche per la mobilità di persone e merci. Sono ancora disponibili stand.

MEDIA PARTNER:



Il Dg di Enav, Garbini: obiettivi molto sfidanti, attenzione a sicurezza

Italia la migliore per puntualità Sui costi pesa la guerra in Libia

La presa di posizione dei vettori sul Single Sky è politica più che di carattere industriale. Non tiene conto dei passi in avanti già fatti per il miglioramento delle performance nei cieli europei». A dirlo è Massimo Garbini, Dg di Enav (il service provider nazionale per la navigazione aerea) dal 29 settembre alla guida dell'Atm Network management board, l'organismo incaricato nell'ambito dei regolamenti sul Cielo unico di ottimizzare il funzionamento della rete di gestione del traffico aereo attraverso il monitoraggio dei piani strategici e il coordinamento tra gli operatori (avioilinee, aeroporti, service providers).

Le compagnie accusano gli Stati Ue di porsi obiettivi troppo blandi su costi e puntualità.

I target fissati dai regolamenti per il Cielo unico sono molto sfidanti. Per gli anni 2012-14 gli Stati hanno presentato piani per ridurre progressivamente i prezzi pagati dai vettori per i servizi forniti in rotta. Secondo gli obiettivi Ue dovrebbe scattare una riduzione media del 3,5% l'anno: un target che in molti casi è stato considerato troppo



Massimo Garbini
 Direttore generale Enav

alto. Lo stesso vale per la puntualità, ma in modo diverso...

In che senso?

L'obiettivo è di arrivare a 0,5 minuti di ritardo per volo assistito. Basti pensare che oggi siamo su una media di 1,7 minuti contro i 2,5 dello scorso anno. Si tratta di un target elevato, soprattutto dovendo tagliare anche i costi.

Quali sono le leve da muovere per migliorare le performance?

Capacità e produttività possono aumentare grazie a tecnologie, investimenti mirati e nuove procedure per il controllo del traffico aereo. I service provider sono pronti a perseguire target stringenti, ma non

faranno alcun passo indietro sulla sicurezza del volo, un parametro imprescindibile, dai costi non comprimibili.

Che ruolo potrà avere il board di cui è presidente?

Potrà individuare gli interventi strutturali utili a incrementare la produttività, ottimizzando i costi, a partire da quelli del lavoro, e migliorando l'impiego di risorse umane; razionalizzare lo spazio aereo e incrementare l'interoperabilità tecnologica.

L'Italia a che punto è?

Quello presentato da Enav è un piano modello. Siamo il service provider più performante sulla puntualità: rispetto a un target di 0,5 minuti di ritardo siamo già a 0,14. Anche sulla cost efficiency eravamo in linea. Le cose sono cambiate con la chiusura dello spazio aereo libico, che ha fatto saltare molte rotte sull'Italia. I voli gestiti sono così passati da una previsione di +5% a -3%: un differenziale che pesa visto che i ricavi sono funzione della lunghezza della tratta gestita e del peso dell'aereo. ■

F.Nar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA