

AIRLINE

Estratto dal n. 228/230 - MARZO/MAGGIO 2009 - anno XX

I ritardi nel trasporto aereo europeo
Eurocontrol ha reso pubblici i dati comparativi sui ritardi
del traffico aereo passeggeri tra il 2007 e il 2008
di Diego Bigolin

pag. 14

ISSN 1120-4214

Riproduzione vietata

© Copyright
Edizioni Monografie srl
C.P. 2118 - 00100 Roma A.D.
tel. 06.51.80.534
fax 06.51.60.00.13
e-mail: aerodife@tin.it

Direttore responsabile:
Claudio Tatangelo

EDIZIONE
ITALIANA

N. 228/230 - MARZO/MAGGIO 2009 - € 4,20

AIRLINE

Aviazione Commerciale & Turismo Aereo - The Magazine for the Airline Industry

Dopo Jumbo e Concorde niente ...o quasi

**Mentre altri mezzi di trasporto sono in continua evoluzione,
l'aviazione, dopo gli anni Settanta, fa passi da formica**



La puntualità nel trasporto aereo

**I dati sui ritardi del traffico aereo passeggeri
tra il 2007 e il 2008 rilasciati da Eurocontrol**

Edizioni Monografie - Poste Italiane Sped. abb. post. DL 353/03 (conv. L.27/02/04 n.46) art. 1 §1, DCB Roma - mensile - anno XX





I ritardi nel trasporto aereo europeo

Eurocontrol ha reso pubblici i dati comparativi sui ritardi del traffico aereo passeggeri tra il 2007 e il 2008

Come avviene di consuetudine, anche all'inizio di quest'anno Eurocontrol, l'ente che sovrintende alla sicurezza e controllo del traffico aereo in Europa, ha pubblicato i dati comparativi sulla puntualità, ovvero dei ritardi, che inevitabilmente subiscono gli aeromobili durante i loro collegamenti all'interno del vecchio continente.

Il dettagliatissimo report è curato dal Central Office for Delay Analysis (CODA), un servizio garantito appunto da Eurocontrol. I dati sono forniti direttamente dalle compagnie aeree e contemporaneamente anche dalla rete del controllo del traffico aereo che coordina tutti i voli IFR dell'aviazione civile. Le differenze scaturiscono dai tempi pianificati di off-block, slot-time, taxi-time e quelli poi effettivi.

Il ritardo medio per ogni singolo movimento, imputabile a qualsiasi causa, è stato calcolato in 12,6 minuti per i voli in partenza, in decremento del 2,1% rispetto al 2007; di 12,4 minuti invece per quanto riguarda gli aeromobili in arrivo, in calo dell'1% sempre rispetto al dato dell'anno precedente. Il numero totale dei voli però è aumentato dello 0,4%. Il 44,1% dei voli ha subito ritardi in partenza mentre un 41,7% lo ha registrato in arrivo. Un 15,2% degli aeromobili è decollato prima rispetto all'orario previsto e il 33,4% dei voli è atterrato in anticipo rispetto allo stimato.

In generale, si è passati dai circa sei milioni di movimenti del 2004 ai circa dieci milioni nel 2008. I minuti complessivi di ritardo erano 1,5 quattro anni fa e nel 2008 sono diventati mediamente 2,5.

Prendendo in esame la situazione del traffico aereo nel 2008, si è registrato un decremento dell'1,6% per quanto riguarda le rotte domestiche con un calo significativo in Spagna, conseguenza dell'inaugurazione della linea ferroviaria ad alta velocità che collega Madrid a Barcellona. Numero di collegamenti in diminuzione pure in Italia e Regno Unito. Ci sono stati però anche dei Paesi in leggera controtendenza, con aumento del numero dei collegamenti in Turchia, Danimarca e Romania.

Per quanto riguarda la situazione degli aeroporti, comparando i dati con quelli del 2007, ed esaminando i 50 aeroporti più trafficati (con più di 30.000 transiti in partenza all'anno), il 52% degli scali ha incrementato il proprio numero di movimenti in partenza. In vetta alla classifica troviamo Kiev con un +15%, Antalya +12%, Istanbul +6%, Vienna +4% e Roma-Fiumicino +4%. Considerando invece gli scali che hanno visto diminuire sensibilmente il numero di velivoli in transito, troviamo al vertice della classifica Milano-Malpensa con un -19%, seguito da Barcellona -9%, Manchester -8%, London Stansted -7% e Madrid-Barajas con -3%.

Per quanto riguarda i maggiori collegamenti diretti, le tratte che hanno perso in percentuale il maggior numero di voli sono state la Londra-Parigi con -20%, Barcellona-Madrid con -17%, Barcellona-Palma de Maiorca -13%, Thessaloniki-Atene -11%, Ankara-Istanbul e Monaco-Amburgo con un -10%. In controtendenza spicca il +13% tra le due isole dell'arcipelago canario Lanzarote e Las Palmas de Gran Canaria, seguite dal +12% tra Las Palmas e Madrid. Maggiori possibilità di collegamento anche tra le due isole di Jersey e Guernsey con un +12%.

Rispetto al 2007, gli aerei che hanno fatto registrare un ritardo pari o superiore ai 15 minuti sono saliti del 10,8%, mentre quelli con problemi oltre i 60 minuti sono incrementati addirittura del 15,3%.

Nel corso del 2008, prendendo in considerazione tutte le possibili cause che generano i ritardi nel trasporto aereo, sia in rotta che a terra, le lacune nella gestione da parte degli ATC risultano essere ancora il problema principale che incide per il 42% dei casi, seguito da fattori atmosferici per il 23%, mancanza di personale ATC 11%, problemi aeroportuali 8%, eventi speciali 6% (come l'apertura del nuovo terminal di Heathrow, chiusura della pista principale a Venezia, installazione nuovo sistema ATC a Istanbul, ecc.), e attrezzature ATC in avaria per un 5%. Confrontati

Quando si tratta di prendere l'aereo, la maggioranza dei passeggeri è puntuale e si presenta per tempo in aeroporto per effettuare le procedure d'imbarco. Purtroppo, però, il sistema del trasporto aereo comprende aspetti molteplici che, interagendo tra loro, portano ad inevitabili ritardi. La conseguenza è che un volo in orario diventa l'eccezione, mentre un ritardo "onesto" è diventato quasi la norma. Il ritardo medio oggi si attesta intorno ai 12 minuti sia per gli arrivi che per le partenze. Questa manciata di minuti è accettabilissima; il problema si fa più serio quando i minuti diventano ore, che magari fanno perdere una coincidenza.

con l'anno precedente, questi parametri hanno visto un significativo aumento dei ritardi causati da eventi speciali mentre sono diminuiti quelli imputabili a cattiva gestione ATC e cause atmosferiche.

Riferendosi ai diversi spazi aerei sorvolati, i maggiori problemi si sono riscontrati in Germania, Regno Unito, Francia e Spagna. Questi quattro Paesi, da soli, totalizzano il 45% dei ritardi complessivi. Hanno peggiorato in classifica Germania e Danimarca, mentre Italia e Svizzera hanno migliorato.

Prendendo in esame le cause di ritardo in partenza dei 50 aeroporti con almeno 12.000 movimenti annui, il 69% di essi registra ritardi sull'ordine dei 10 minuti per aeromobile. In confronto con il 2007 il 33,3% degli aeroporti congestionati ha ulteriormente incrementato i minuti di ritardo accumulati dai velivoli in partenza. In vetta a questa poco piacevole graduatoria troviamo Larnaca (+5 minuti), Ankara (+4), Tenerife, Las Palmas e Firenze (+3). Per contro, invece, sono andati migliorando gli aeroporti di Southampton (-5 minuti), Varsavia e Napoli (-4).

Se parliamo dei ritardi in arrivo, sempre con il medesimo campione di aeroporti, le cose sono peggiorate a Larnaca, Iraklion, Antalya, Londra Heathrow, Gatwick, Tenerife Sur, Manchester, Las Palmas e Cagliari. Il 70% degli scali ha registrato singoli ritardi superiori ai 10 minuti. Bene invece le cose a Catania, Palma de Maiorca, Palermo e Ibiza.

Le cause che hanno procurato ritardi in partenza, secondo i codici IATA, sono state per il 20% dovute a motivi tecnici ed equipaggiamento aereo, per l'11% imputabili a problemi ATM di domanda/capacità in rotta, 9% per attese al parcheggio, 8% per restrizioni in partenza e passeggeri-bagagli, infine 7% dovuti a operazioni aeree, equipaggi e condizioni meteo.

Ma la mole di dati presi in considerazione da parte di Eurocontrol non finisce qui. Sono moltissimi altri gli indicatori presi in esame. La scarsa capacità dei settori enroute è la primaria causa di ritardo nei settori upper. Oltre 900 mila

aeromobili hanno accumulato il loro ritardo quando si trovavano a livello di volo 370. Un picco notevole si registra comunque tra FL330 e FL390 (per oltre 500 mila aeromobili). Prendendo in esame l'andamento in base alle ore della giornata, invece, si rileva come i ritardi seguano una crescita costante dalle 6 del mattino fino alle 21 della sera e come calino progressivamente dalla mezzanotte fino alle 5 del mattino.

Ci sono preoccupazioni crescenti all'interno dei sistemi ATM per quanto concerne le prestazioni in termini di ritardo. Per fortuna questo avviene pure negli USA, dove il sistema di gestione del traffico aereo è simile a quello europeo sia per volume di movimenti che come superficie geografica. Entrambi i sistemi cercano di andare incontro alla domanda di traffico ma come risultato, purtroppo, i passeggeri continuano a sopportare gravi ritardi. In Europa, l'eccesso di domanda è fondamentalmente gestito tramite attese al suolo. Meno frequenti invece i minuti di delay che si accumulano a causa di uno speed-control in rotta o a causa di holdings in volo. La scarsa capacità ATC nei tratti in rotta si trasforma in

pesanti azioni ATM con significativi tempi di ritardo alle partenze.

Insomma, statistica e matematica ci dicono che il trasporto aereo vive di ritardi. È un dato di fatto, una cosa scontata che il passeggero ha ormai ben assimilato. Stupisce, allora, trovarsi seduti al proprio posto, già con la cintura allacciata, e guardando l'orologio scoprire di essere in orario quando il pilota rilascia i freni per poi iniziare la corsa di decollo. In questo volo siamo stati fortunati, una volta tanto, ma sarà bene aspettare di posare le ruote, in orario, sull'aeroporto di destinazione prima di cantare vittoria. E se una volta atterrati dovessimo pure effettuare un transitto stretto, cioè con pochi minuti di margine per prendere una coincidenza e raggiungere la destinazione finale? Auguriamoci di fare in tempo! Magari con il fiatone, ecco che saliamo a bordo pure del secondo aereo. Ormai è fatta, speriamo solo che il nostro bagaglio sia stato imbarcato anch'esso, in tempo utile, nella stiva dell'aeromobile. Al giorno d'oggi tutti coloro che viaggiano in aereo devono considerarsi come se fossero in ospedale: bisogna essere cioè... molto "pazienti!"

Diego Bigolin

