

Oggi ENAV ha indetto una riunione in via Salaria per dare rassicurazioni sulla tenuta del sistema Open nell'attività quotidiana di supporto ai servizi del traffico aereo.

Dopo la nostra lettera, a seguito dell'ultimo episodio di malfunzionamento a Roma Acc lo scorso 18 agosto, i vertici della Società si sono presentati per smentire, dal loro punto di vista, che il sistema Open sia arrivato ai limiti della sostenibilità ed hanno fornito tutta una serie di informazioni atte a rassicurare il personale sull'affidabilità dello stesso.

Tra i molti dati snocciolati quelli degni di nota sono stati che il sistema è mediamente sfruttato al 4% delle sue potenzialità e che il picco massimo ha raggiunto il 14% della capacità totale. L'azienda sostiene che negli anni si è provveduto ad aggiornare il clock del processore portandolo dagli iniziali 40 Mhz agli attuali 2800 Mhz e che i dati processati non vengono attinti da disco fisso ma tutto gira su memoria RAM che è 10 volte maggiore di quella necessaria. Quindi se questo è (e non abbiamo ragione di pensare che ci siano state raccontate stupidaggini) la parte Hardware è a posto.

Allora evidentemente la ragione di queste cadute è da ricercare nel software e nella rete di trasmissione dati!

A detta dell'Enav il software (che gira sul sistema operativo Unix evoluto in Linux ed usato da tutti i maggiori provider mondiali) è regolarmente aggiornato e mantenuto secondo le più strette regole che i protocolli impongono; ma evidentemente qualcosa sfugge.

A nostro avviso i sempre più notevoli interventi che sul software vengono effettuati, (free route, label integrata, data link, solo per ricordare i più importanti) lo hanno destabilizzato in quanto riscrivendo parti di un software è probabile che si entri in conflitto con parti precedenti, e si possono creare quelle situazioni di "loop" che in questi ultimi due anni si sono susseguite. La Società non ha negato e ha comunicato di aver messo in atto un sistema di ulteriore potenziamento dei test preventivi all'entrata in esercizio delle nuove release.

L'altro possibile collo di bottiglia a nostro avviso potrebbe essere quello della rete di trasmissioni dati che potrebbe non essere del tutto adeguata alle nuove prestazioni richieste. L'ing. Smorto, Chief Technical Officer di Enav, ha negato questa eventualità dicendo che l'attuale LAN è ampiamente sufficiente e ogni ulteriore implementazione potrà avvenire solo con Co-Flight.

Unica ha ribadito quanto detto nella lettera recentemente inviata al COO di ENAV nel quale veniva scandito in modo chiaro che ulteriori variazioni al sistema, che non siano di carattere manutentivo, potranno a nostro avviso essere accettate dopo una stabilizzazione dell'attuale sistema che, per quanto a noi possibile, potrà essere verificata e dimostrata solo dopo un lungo periodo intercorso senza che avvengano nuovi inconvenienti e malfunzionamenti.

Fino a che ciò non avverrà il sistema dovrà essere protetto da aggiornamenti evolutivi che potrebbero nuovamente renderlo instabile.

Quindi anche in riferimento al Piano Industriale abbiamo comunicato che a nostro avviso, tutto deve ritenersi stoppato.