



Report: Incontro Sindacale UNICA-AV del 30/04/2021 con Direzione Locale C.A. Cagliari Elmas

In data odierna, 30 Aprile 2021 si sono incontrate a mezzo videoconferenza la Direzione Locale del C.A. Cagliari nelle persone del Direttore Lorusso Stefano, del responsabile Rostering and Training Della Bartola Roberto, della Dr.ssa Chiuchiolo Nunzia in rappresentanza della funzione Relazioni Industriali con la rappresentanza locale di UNICA-AV nelle persone dell'RSA Favale Fabrizio e del consigliere Faa' Stefano.

Oggetto della convocazione i punti all'ordine del giorno citati nella richiesta per parte Sindacale con lettera del 21/04/2021 che di seguito vengono riportati:

- Aggiornamento sulla situazione dei lavori di adeguamento della torre di controllo (ultimo aggiornamento ufficiale a Febbraio 2020);
- Aggiornamenti riguardo l'adeguamento delle dotazioni tecnologiche della sala operativa anche in relazione agli aspetti igienico-sanitari relativi alla gestione dei protocolli anti COVID-19,
- Notizie riguardo lo status del progetto relativo alla costruzione della nuova torre di controllo in relazione alla recente ricerca di un nuovo lotto di terreno dove edificarla;
- Informazioni riguardo la stagione estiva prossima ventura (SUMMER 2021) per quanto riguarda la gestione del personale, turni di servizio e aspetti operativi.

La riunione si apre partendo dalla logistica, in particolar modo relativamente al secondo punto della richiesta, con la comunicazione da parte del Responsabile che l'impianto di ricircolo aria da tempo disattivato verrà molto presto (sicuramente prima dell'imminente stagione estiva) ripristinato, pulito, sanificato e messo in funzione in stretto coordinamento con area tecnica che segue la questione. Prendiamo atto di quanto affermato e la discussione prosegue sulla parte logistico-tecnica relativa ai lavori di riqualificazione della sala operativa e della torre tutta sospesi da ormai oltre un anno.

Abbiamo contestualmente richiesto una nuova verifica sulla possibilità di installare ex-novo un sistema di climatizzazione canalizzato che sfrutti l'altezza del pavimento flottante per il passaggio di tubazioni e quanto necessario rendendo omogenee le temperature in sala e minimizzando le fastidiose correnti. Il Responsabile ci comunicava che tale proposta era già stata valutata ma sulla base di altre esperienze simili si era preferito continuare nella modalità attuale confidando che con la chiusura del vano scale la climatizzazione sarebbe migliorata soprattutto per la riduzione delle correnti d'aria che si formano tra il piano della sala operativa e il sottotorre. In ogni caso il Responsabile comunicava che avrebbe provato a riproporre la questione in area tecnica per verificare se qualcosa nel frattempo fosse cambiato anche nel tipo di prodotti disponibili.

Sempre il Responsabile ci informa che la parte burocratica riguardo l'installazione del nuovo ascensore sta procedendo e che a breve andrà in gara per la fornitura, con l'auspicio che una volta esperiti i tempi necessari per la procedura, l'installazione del nuovo impianto possa avere inizio entro la fine dell'estate compresa la parte di lavorazioni connesse previste quali la chiusura del vano scala interno e la realizzazione della passerella con opportuna copertura dall'ascensore alla porta di accesso alla torre. Ci è anche stato assicurato che i lavori della "vecchia Fase 2" ovvero lo spostamento della sala apparati al piano terreno al posto dei locali relief e la creazione della sala relief sotto torre sono in parallelo a quelli dell'ascensore, ma sono in standby per quanto riguarda la progettazione finale causa l'attesa di alcuni sondaggi relativi al pavimento dei locali al piano terreno per capire se idonei a sopportare il notevole carico dei rack contenenti gli apparati della futura sala ancora in itinere.



Sempre continuando sugli aspetti logistici siamo passati all'aspetto della sostituzione dei banconi della sala operativa e dell'adeguamento tecnologico della dotazione della stessa; su questo aspetto il Responsabile ci ha comunicato che la sostituzione dei banconi è stata messa in standby dalla società in un'ottica di contenimento di costi in quanto se ne stava rivalutando la convenienza economica in funzione della possibile edificazione della nuova torre in tempi "rapidi", viene citato il 2023 come data possibile per la consegna della nuova torre di controllo.

In questo frangente per completare il discorso ci è stato comunicato che sono stati ultimati sia i rilievi aerei con il drone che i carotaggi sul terreno della nuova area per la futura torre di controllo ma che la progettazione preliminare della struttura già esiste ed è visionabile, dato che si sta adattando il vecchio progetto al nuovo lotto che ospiterà la struttura, i progettisti sono infatti in attesa della relazione geologica per adattare la progettazione strutturale alla morfologia del terreno. L'innovazione tecnologica della sala operativa secondo il Responsabile è legata anche a questo aspetto in quanto la futura torre di controllo, analoga al nuovo progetto in itinere per l'aeroporto di Milano Linate prevederà anche strip bay elettroniche touch-screen e tutto quanto previsto per l'ultima versione tecnologica delle torri ENAV e che tali interfacce andranno poi integrate con i sistemi di Decimomannu. A suo avviso integrare tutte queste tecnologie in questo momento sulla torre attuale potrebbe essere inutile non essendo state ultimate le necessarie implementazioni tecnologiche per parte AMI che sono comunque in itinere per via degli imponenti lavori di ammodernamento della base per la costituenda scuola di volo avanzato.

A proposito di integrazione di dati e tecnologie si è fatto il punto della situazione sull'annoso problema dei bollettini meteo inviati via Fax all'avvicinamento militare e della mancata implementazione dell'FDP con Decimomannu, il Responsabile ci ha confermato che a Giugno 2020 è partito l'iter per la realizzazione del collegamento in fibra ottica con la sala di Decimomannu, e che la nostra struttura tecnica ha già progettato quanto andrà fatto e realizzato da Technosky in modalità interna quindi si spera in tempi rapidi, quantificati grossolanamente con fine anno. Verranno realizzati dei cavidotti che uniranno una linea militare in fibra già presente presso l'AVES con una nostra linea ENAV e il collegamento potrà essere sfruttato sia per la trasmissione dei bollettini che per l'FDP nelle more dell'aggiornamento dei sistemi per parte AMI (in itinere) che per altre utilità future e presenti.

L'FDP appunto risulta vincolato all'aggiornamento delle strutture militari che procederanno anche nelle more della costruzione della nuova sala avvicinamento presso Decimomannu ma che l'iter normale che conosciamo in ENAV ovvero in una connessione piramidale ACC-APP-TWR andrà realizzata in maniera differente, ovvero ACC-TWR-APP vista la particolarità della nostra situazione logistico-operativa.

Si è preso atto di quanto affermato dall'Azienda e si è passato agli aspetti operativi connessi, ovvero alle interagenze con l'aeroporto di Decimomannu; abbiamo insistito sul fatto che non si giustifichi la carenza di nuove procedure e di elasticità nella gestione del traffico con l'annoso problema dell'adeguamento tecnologico da parte dell'Aeronautica Militare e abbiamo chiesto con forza che si procedesse sin da subito anche per parte di ENAV all'elaborazione di procedure e strategie atte a svincolare il traffico in partenza e arrivo da Elmas rispetto al traffico operativo in atto su Decimomannu, offrendo ancora una volta la proattiva collaborazione dei colleghi con partecipazione a tavoli tecnici e progetti. Ci è stato comunicato che un tavolo di coordinamento è sempre attivo ai livelli apicali ma che ancora non si è proceduto a livello locale nel cercare soluzioni applicabili anche perché tutto passa per il CIGA (ente militare analogo al nostro di progettazione Spazi Aerei). Non ci vengono dati né tempi certi né impegni precisi.

Siamo tornati sull'annoso problema del mancato collegamento diretto tra AMI e Capitaneria di Porto per la gestione del soccorso di aeromobili a mare fuori dalle vicinanze dell'aeroporto, sottolineando che sono oltre 20 anni che l'AMI temporeggia sulla sua istituzione e non si è ancora dotata di una linea diretta, sempre contando sulla nostra funzione di far da ponte con la CdP. Abbiamo ribadito con forza che non abbiamo interesse alcuno anzi a farci carico di possibili profili di responsabilità civile e penale che possano ricadere sugli operatori ENAV di Elmas nel gestire qualcosa che a loro non compete con i possibili rischi connessi ed è stato posto al Direttore un quesito, ovvero come è possibile che su un aeroporto operativo militare quale

Decimomannu dove è schierato da anni ormai un nucleo aeromobile della stessa Guardia Costiera che non esista una linea RinAM o similare che colleghi il porto di Cagliari con Decimomannu?

Richiediamo al Responsabile di fare pressione perché la cosa venga risolta definitivamente senza stare ad attendere la famosa "fibra ottica" che potrebbe mettere una pezza alla questione, riceviamo risposta positiva in merito al fare ulteriori verifiche riguardo questa possibilità.

Proseguendo poi nella discussione sulla logistica e venendo a cose più lievi e legate alla vita di tutti i giorni delle sale operative abbiamo chiesto che venissero effettuati una serie di interventi o implementazioni come segue:

- Ripristino delle zanzariere del piano terra a protezione dei bagni del personale, rimosse durante la prima fase dei lavori e mai riposizionate;
- Fornitura di un ulteriore distributore di acqua da posizionare nello shelter a disposizione del personale;
- Ulteriore invito a richiedere una macchina distributrice di snack e bevande da posizionare in torre o nei locali al piano terra fruibile anche per gli operatori della meteo e Technosky;
- Verificare lo stato della pulizia dei controsoffitti della sala operativa con particolare riguardo delle plafoniere in corrispondenza dei climatizzatori e istituire una regolare pulizia.

La Direzione si dichiarava disponibile a verificare e ove possibile porre rimedio alle suddette problematiche.

Venendo alla parte operativa abbiamo chiesto lumi circa i parcheggi lato Ex-AMI, disegnati sul piazzale da parecchio tempo e mai pubblicati in AIP, abbiamo evidenziato come questo non sia il massimo operativamente parlando pur essendo al momento quella un'area deregolamentata, il Responsabile ci ha informato a riguardo che al completamento dei lavori in corso sul raccordo "M" e a seguito di alcuni lavori di sistemazione del suddetto piazzale, Sogaer procederà a richiedere l'inserimento in AIP dei nuovi parcheggi.

Sempre a riguardo di parcheggi abbiamo chiesto di completare la transizione sul sistema di gestione parcheggi a video presente in torre e di abbandonare definitivamente la versione cartacea che riceviamo per mail ogni notte, visto che ad oggi il sistema informatico deve essere considerato attendibile solo per i voli di aviazione generale; si è convenuto con il responsabile che al di là dell'implementazione più o meno prossima e/o possibile dell'AMS (Apron Management Service) e del concetto di Aeromobile Ready e Bloccato, il sistema attuale permetterebbe già ora di evitare dualismi tra carta e digitale e a ridurre gli sprechi di carta e toner per la stampa del prospetto quotidiano.

Abbiamo proceduto poi a parlare del contesto in cui ci accingiamo ad affrontare la cosiddetta SUMMER 2021, ovvero di configurazioni operative e previsioni di traffico per l'estate ormai prossima.

La nostra richiesta è stata semplice e chiara, ovvero che venissero mantenute le normali configurazioni estive cui siamo abituati ovvero 2H24, 1H14 e una posizione H18 da utilizzare nel weekend o comunque in previsione dei maggiori carichi; abbiamo ancora una volta ribadito che in virtù del prospettato picco di traffico per questa estate, sull'onda di vaccinazioni di massa e green pass europeo non si poteva pensare di lavorare in contingency tenendo conto del sempre presente (anche se spesso poco considerato dall'Azienda) traffico VFR, operativo o meno, capace di impegnare e parecchio il servizio di controllo di Torre.

Il Responsabile ha ribadito che la quadrimestrale estiva al momento in bozza è stata pianificata per quanto possibile con le 4 posizioni previste dalla nostra configurazione estiva e che queste 4e posizioni sarebbero state sempre mantenute durante Luglio e Agosto che al momento dai dati in possesso dell'azienda si prospettano i "mesi più caldi" della SUMMER 2021.

Riguardo i mesi di Giugno e Settembre secondo la Direzione si sarebbe poi potuto valutare "in fase tattica" la possibilità di richiedere al personale di prendere ulteriori spezzoni di ferie su eventuali ridondanze qualora il traffico lo permetta nell'ottica di rispettare la quota parte di ferie da consumare entro Settembre 2021



come da accordo nazionale. Non abbiamo detto no a prescindere alla possibilità che il personale (su sua richiesta sia ben chiaro) possa fruire di ulteriori ferie nel periodo estivo ma abbiamo ribadito che tale eventualità non dovrà assolutamente verificarsi con la creazione di pericolose e antipatiche contingency pur di far consumare ferie che a nostro avviso sull'impianto vengono consumate eccome.

A tale riguardo, con un inciso sul capitolo ferie interveniva anche il Resp. Rostering facendo osservare come molti CTA non abbiano ad oggi richiesto gli RFS che devono essere obbligatoriamente fruiti entro Settembre e che tale fatto avrebbe poi causato la loro assegnazione d'ufficio da parte di Risorse Umane e chiedeva che il personale esplicitasse il loro utilizzo nelle richieste di ferie o comunque lo comunicasse al suddetto Resp.le in modo da effettuare una pianificazione efficace entro il 5 Maggio P.V. visto che è comunque il termine ultimo per inviare la quadrimestrale di base a Roma.

Altra osservazione che veniva fatta a riguardo è che alcuni colleghi evidentemente per malattie, problematiche e vicissitudini varie non avevano potuto godere delle ferie richieste e/o assegnate, non smarcando quindi il quantitativo previsto, allo stesso modo il collega Della Bartola invitava tali colleghi a produrre nuove richieste per la quadrimestrale futura.

Riguardo ai giorni estivi di maggior traffico Sogaer ha prospettato i giorni da Giovedì a Domenica compresa sulla base della programmazione ricevuta al momento dalle compagnie.

La riunione si concludeva con il ringraziamento del Responsabile al personale tutto per la disponibilità e la flessibilità avuta sinora nonostante il difficile momento affrontato da tutti a causa della pandemia in corso.

Elmas, 30 Aprile 2021

La Rappresentanza Locale UNICA-AV