

Il punto tecnico sul trasferimento degli app appena conclusi.

Le recenti acquisizioni dei servizi di avvicinamento in ACC hanno prodotto delle criticità che Unica continua a evidenziare in tutte le sedi, ma che per una insofferenza (ormai percepibile nettamente) verso i lavoratori ed i loro rappresentanti, non trova uditori attenti.

Abbiamo più volte segnalato come risalti chiaramente il minimo comune multiplo delle problematiche rilevate, cioè **la pedissequa riproposizione di un singolo schema organizzativo calato su realtà tra loro profondamente diverse.**

Questo genera due macro problemi:

La prima criticità rilevante, che porta con se tutta una serie di altre complicazioni, è la testarda volontà aziendale di effettuare i servizi di avvicinamento con una sola posizione operativa insieme ad un planner condiviso con un altro radarista.

Questo comporta che i CTA PLN dei settori accorpanti i neo settori APS0 si trovino nella condizione di dover seguire due EXE su due frequenze diverse che forniscono servizi tra loro eterogenei con il rischio (in certi casi la certezza) di perdere la consapevolezza situazionale.

Sempre il CTA PLN lavora con la CWP che gli presenta in carico (verde brillante) sia le tracce del settore APS0 che quelle del settore AWY accorpante, in condizioni di traffico medio in entrambi i settori lo schermo del PLN diventa affollatissimo, per distinguere quali tracce sono in carico a un settore anziché all'altro il PLN è costretto ad usare la funzione OWN, affollando ulteriormente la leggibilità della mappa.

In alcuni dei CTR già transitati, in condizione di carico elevato (ma nei limiti) **il carico di lavoro del PLN "condiviso" appare sovraccaricato.**

Tuttora permangono inoltre coordinamenti telefonici (assenza di Oldi) per esempio con Pisa Parma Corfù che aggravano ulteriormente i compiti del così detto PLN condiviso.

La seconda criticità rilevante riguarda la gestione del traffico VFR. Tale problematica non nasce ora ma è stata già abbondantemente segnalata dai colleghi degli avvicinamenti e ribadita qui anche perché aumenta considerevolmente il carico di lavoro del PLN "condiviso". Infatti in molti CTR, tra cui anche quelli transitati, insistono numerose avio superfici (anche all'interno delle zone con il limite inferiore del CTR al suolo). Questo genera un cortocircuito tecnico/normativo poiché un traffico VFR prima di interessare uno spazio aereo controllato (C-D) deve ricevere un'autorizzazione ATC. Ma se decolla da un avio superficie all'interno di un CTR come stacca le ruote da terra è già in uno spazio aereo controllato senza una preventiva autorizzazione. Tra l'altro la normativa impone l'apertura di un piano di volo abbreviato per interessare uno spazio aereo controllato. Ne consegue che deve essere fornito il servizio di allarme fintanto che il suddetto traffico VFR non esca dallo spazio aereo

controllato, ma se l'uscita dallo spazio aereo controllato avviene semplicemente con l'atterraggio in un'avia superficie all'interno del CTR il piano di volo abbreviato andrebbe chiuso telefonicamente con l'ARO, che naturalmente non sa nulla del piano di volo abbreviato aperto in frequenza.

Appare chiaro che il piano di volo abbreviato è stato pensato per un volo VFR che origina da uno spazio aereo non controllato e che successivamente chiedi l'autorizzazione ad interessare uno spazio aereo controllato per poi uscirne, il tratto di volo nello spazio aereo controllato è soggetto al piano abbreviato e può essere aperto e chiuso in frequenza con un relativo aggravio del carico di lavoro.

È del tutto evidente che, la normativa è gravemente carente riguardo all'obbligatorietà del piano di volo abbreviato per i voli che originano e terminano in avio superfici non sede di ente ATS all'interno di una zona di controllo, e che questa carenza espone a gravi ripercussioni in caso di una mancata attivazione del dovuto servizio di allarme.

A questo riguardo abbiamo più volte evidenziato **due limiti**:

Il primo organizzativo/normativo, era ed è tuttora fondamentale individuare tutte le avio/eli superfici all'interno di tutti i CTR e concordare con ognuna una lettera di operazioni che quantomeno gli richieda di effettuare un coordinamento prima del decollo per ottenere una autorizzazione ATC il più possibile standardizzata con rotte e quote predefinite che non vadano ad interferire con il traffico, IFR e non, che già insiste nel CTR, nonché un metodo di chiusura del piano di volo abbreviato diverso dalla frequenza prima dell'atterraggio, allo scopo di garantire il dovuto servizio di allarme fino all'atterraggio di tali traffici.

Il secondo riguarda la formazione del personale fatta nei run di simulazione che è stata fin ora palesemente carente riguardo al traffico VFR, laddove in genere si è simulato un VFR per volta che non evidenziava alcuna delle criticità fin qui emerse.

Riguardo il traffico VFR non si può non rilevare che per sua natura non è prevedibile la numerosità, se non con l'esperienza, e che quest'ultima ci fa rilevare che in certi contesti, come più volte hanno fatto rilevare i colleghi degli avvicinamenti, non è raro che l'EXE APS0 si trovi senza preventivo coordinamento, ne tantomeno autorizzazione, molti traffici VFR in frequenza già nello spazio aereo controllato a cui deve aprire e poi chiudere in frequenza un piano di volo abbreviato, il tutto senza più l'ausilio di un PLN dedicato e mentre potrebbe avere l'obbligo di monitorare qualunque deviazione da una procedura di avvicinamento strumentale su differenti localizzatori di differenti aeroporti.

I limiti della formazione fornita al personale, totalmente inadeguata per la fattispecie in questione, riguardano anche la conoscenza dell'area geografica cui fanno riferimento i piloti che volano in VFR che riportano posizioni su improbabili e sconosciuti paeselli spersi chissà dove; ne consegue che in assenza di ausili di sorta il personale potrebbe essere tentato di usare device personali (google maps) la cui presenza in sala operativa è vietata.

Come se tutto ciò non bastasse in alcuni dei CTR transitati insistono aree militari e aeroporti militari che effettuano voli sia GAT che Operativi con prestazioni non paragonabili al restante traffico, anche su questo versante la formazione è stata largamente carente.

Per noi è quindi fondamentale a questo punto:

- un'analisi approfondita di quanto evidenziato, distinguendo le differenti realtà operative;
- il ripristino del PLN nei settori APS0 già acquisiti (quantomeno nelle realtà più complesse);
- stipulare lettere di operazioni con la maggior parte degli aeroclub, basi HEMS ecc... che sono collocati nei CTR e nelle loro immediate vicinanze.

Infine, ma non meno importante, un'ulteriore punto critico accentuato dal passaggio dei servizi APS negli ACC è rappresentato dalla difficoltà per il personale operativo di mantenere le competenze in due/tre isole (ognuna delle quali è composta da diversi settori) cui va ad aggiungersi una nuova specializzazione APS con relative procedure ed OdS. Come avveniva in passato non è raro che si raggiunga il minimo delle ore per il mantenimento delle competenze solo contando le ore notturne, con diverse specializzazioni accorpate e traffico basso.

Come abbiamo più volte richiesto occorre stabilire limiti precisi al numero di specializzazioni massime che i controllori possono mantenere assicurando skills adeguati.

La situazione attuale non è la miglior condizione che un'azienda certificata, con un quality management system approvato, e oltretutto quotata in Borsa, dovrebbe garantire.

Roma, 8 luglio 2021.

Unica sezione ACC