

Il servizio di controllo di torre trasferito alle società di gestione: un espianto con molti problemi.

I problemi che pone il riaffiorare dell'idea in recenti proposte di riforma sono oggetto delle considerazioni di Roberto Frediani, già Direttore del Centro Regionale di Assistenza al Volo di Roma.

Un aumento, in anni recenti, delle Runway Incursions (involontaria, accidentale presenza di un aeromobile, veicolo, persona sulla pista o sulle annesse strips), hanno sollecitato una serie di iniziative sul problema della sicurezza (safety), relativa alle operazioni sulle aree di manovra in particolare, senza trascurare problematiche, sempre più incalzanti, connesse alla movimentazione sulle aree di parcheggio (aprons).

Tali campagne, iniziate negli USA dalla FAA (Federal Aviation Administration), hanno trovato seguito in Europa ad opera delle JAA (Joint Aviation Authorities) e di Eurocontrol.

Quest'ultimo sta gestendo una Task Force sull'argomento, con la partecipazione di JAA, IATA, ICAO, ACI, AEA, IFALPA, IFATCA ed altri.

La composizione della Task Force e del suo carattere di interdisciplinarietà (ne fanno parte appunto, esperti di controllo del traffico aereo, di sistemi ed equipaggiamenti per la navigazione in aerovia, di aeroporti, di standards di volo, di human factors, ecc.), già ci richiama alle strette relazioni e alla logica sequenziale delle funzioni e delle attività svolte dai Servizi del Traffico Aereo, nel progresso del volo, dal momento in cui lascia la quota di crociera sino all'approdo al gate.

Tra i tipi di eventi anomali che si verificano in relazione alla sicurezza delle operazioni che si svolgono sulle piste (cambiamenti di percorso operati dal pilota, eventuale perdita di orientamento, deviazioni ad opera di veicoli e pedoni), ritroviamo, con un certo rilievo, anche errori di carattere operativo, come ad esempio quelli effettuati dal servizio di controllo del traffico aereo.

Considerati i costanti incrementi di traffico (al di là di periodiche flessioni legate ad eventi politici o a cicli economici negativi), appare quindi opportuno che il sistema ATC **mantenga intatta l'attuale catena funzionale**, ed i potenziamenti avvengano in linea con consolidate procedure, **tra l'altro indicate dall'ICAO**.

In un quadro che in ogni caso vedrebbe alterarsi **schemi organizzativi, procedure, standards, culture già consolidate**, difficile da ripristinare in un contesto socio-politico nazionale che soffre di ataviche inerzie, val la pena di riportare, a titolo di esempio, alcune problematiche che appaiono più immediate, nel caso si dia corso al progetto di *trasferimento della responsabilità del servizio di controllo di torre*. Problematiche teoricamente risolvibili, ma che non possono non tener conto, come già accennato, di obiettive difficoltà che derivano da scarse capacità di enti ed amministrazioni a reagire prontamente a processi innovativi.

FORMAZIONE

Chi dovrebbe provvedere alla formazione ed all'aggiornamento del personale destinato al servizio di Torre, quando questo sia in carico alla Società di Gestione?

Provvederà la Società di Gestione con un suo Centro di Formazione all'uopo certificato o sarà stipulata una convenzione con l'ENAV o altra scuola all'estero?

In ogni caso, chi dovrebbe curare, fatto essenziale, la standardizzazione delle procedure, chi dovrebbe rilasciare certificazioni in tema di qualifiche ed abilitazioni ai vari settori operativi?

INTEGRAZIONE/COMPATIBILITA' DEI SISTEMI/TECNOLOGIE

I vari programmi di automazione operativa dei Centri di Controllo Regionali ed il loro upgrading, possono richiedere, in parallelo, complessi e costosi interventi di adeguamento tecnologico presso le Torri, per la loro integrazione nel sistema.

Ne conseguirebbe l'esigenza di una uniformità di progettazione per garantire l'omogeneità e la compatibilità dei sistemi stessi, requisito fondamentale, affermato sin dalla definizione della strategia per gli anni 90, ad opera dell'ECAC/Eurocontrol.

In questo caso si porrebbero, indiscutibilmente, alcune questioni di un certo rilievo: dovrebbe la Società di Gestione comunque condividere scelte e criteri di programmazione definiti da ENAV (quando ne sia coinvolto il servizio di Torre), o privilegerà, se ritenuto necessario, sue convenienze economiche, ove sia essa stessa a stabilire interventi che estendono i loro effetti anche all'ENAV?

In sintesi, quali dovrebbero essere i criteri di programmazione prevalenti e quali le modalità ed i livelli di indirizzo e di coordinamento?

Resta inteso che comunque dovrebbero competere alla Società di Gestione responsabilità ed oneri che riguardino il livello di capacità aeroportuale e di sicurezza, proprio in relazione alla fruizione ed uso commerciale dell'aeroporto (ci riferiamo in particolare ad aiuti per l'avvicinamento di precisione, aiuti luminosi, segnaletica, gestione delle aree di parcheggio etc).

CONTRATTI DI LAVORO

Salvo che non venga stabilita una parità di trattamento economico e di orario di lavoro, non è da escludere col tempo, il sorgere di contenzioso; la Società di Gestione, quindi, adeguerà le sue retribuzioni a quelle dei controllori di Torre dell'ENAV, così come la gestione delle turnazioni?

Attualmente le Società di Gestione hanno in carico, su alcuni aeroporti minori, gli AFIS in concessione (ente che fornisce un servizio solo informativo al traffico che opera nell'ambito aeroportuale); il personale di tali enti non gode dello stesso trattamento economico di quello che opera sugli AFIS di ENAV.

TRASPARENZA OPERATIVA

Non può trascurarsi la possibilità che la Società di Gestione, in taluni casi, possa estendere l'orario di lavoro del controllore, magari oltre le ore di operatività previste per l'aeroporto, nonché favorire traffico o compagnie di maggiore interesse per la Società stessa.

TASSE DI TERMINALE

I proventi della tassa dovranno essere trasferiti alla Società di Gestione; da qui la necessità di adeguare le leggi in materia.

CONCLUSIONI

Premesso che rimangono **imprescindibili per la sicurezza**, principi di **unicità di controllo nella fornitura del servizio**, di coerenza in fatto di tecnologia e quindi di informazioni nonché di standardizzazione, la realizzazione di una nuova struttura nell'ambito della Società di Gestione, non appare, almeno all'attuale stato dell'arte dell'approfondimento della problematica, una soluzione che chiarisca problemi sin'ora ricorrenti.

Cambiamenti così radicali potranno trovare eventualmente uno spazio ed una più puntuale attenzione solo dopo che una definitiva, organica, consolidata riforma del settore, abbia chiaramente indicato una vera autorità capace di indirizzo e di controllo e abbia definito le rispettive responsabilità, da cui anche più facili intese e snellimento dei rapporti tra le amministrazioni /società/enti interessati.

La creazione di un'altra realtà ATC, scorporata da un sistema solidamente sperimentato e collaudato, oltre ad apparire in contrasto con criteri e tendenze che intendono ridurre al minimo burocratizzazione e coordinamenti di vario genere, rischia di produrre, perlomeno sulla scorta di esperienze passate, un lungo periodo di incertezze e difficoltà operative sino alla definitiva messa a regime della nuova realtà organizzativa.

Più pessimismo della ragione, dunque; in coscienza non posso sottrarmi pure ad altre valutazioni, che seppure appaiono di segno contrario, tuttavia potrebbero risultare utili nella discussione e nelle soluzioni che le autorità costituite vorranno adottare.

La gestione dell'Apron (area di parcheggio), sta invadendo e condizionando in maniera sempre più determinante il complesso delle attività più propriamente riferite ai servizi del traffico aereo, tanto che anche a livello nazionale, si vanno realizzando presso alcuni aeroporti servizi di "apron management".

La situazione del traffico, già da tempo, impone la gestione di flussi, una sorta di contingentamento orario con l'assegnazione, appunto, di slot di partenza agli aeromobili.

Un ritardo nel rispetto dello slot assegnato dal sistema centralizzato di Bruxelles (CFMU), può comportare la riassegnazione di un nuovo slot, spesso molto penalizzante, con ricadute critiche per la compagnia, nella gestione del volo.

Questi sono alcuni, non tutti, i nodi che verrebbero al pettine trasferendo la funzione di controllo di torre. L'analisi di incidenti aerei in cui il controllo di torre ha assunto il ruolo di fattore causale potrebbe mettere in evidenza altre falle latenti in un sistema che frammentasse ulteriormente i processi di comunicazione.

Roberto Frediani