



ENAV S.p.A.

Industrial Relations
Guglielmo Zaccardi

Trade Union Relations
Roberto Simeone

Chief Operating Officer
Maurizio Paggetti

Low Traffic Airports
Massimiliano Floris

Meteorology
Marco Tadini

Operational and Consulting Services
Corrado Fantini

Oggetto: rilievi normativi e tecnico-operativi OdS-T 53/2020 e OdS-T 54/2020 (LTA)

In data 14 e 18 dicembre 2020 sono stati diffusi gli OdS-T 53/2020 e 54/2020 (citati nella presente) relativi alla “visibilità nei riporti regolari e speciali (MET REPORT/SPECIAL) e procedure per le informazioni per aeromobili in partenza” con validità a partire dal 1° gennaio 2021.

Gli *Ordini di Servizio* in oggetto presentano diverse criticità di carattere tecnico ed operativo che, in mancanza di ulteriori approfondimenti da parte della Società volti a chiarire in modo inequivocabile le modalità di applicazione, ad oggi rischiano di presentarsi come un ostacolo al corretto svolgimento delle mansioni demandate al personale coinvolto, affliggendo peraltro anche l'integrità e la coerenza dei servizi ATS/MET forniti ai sensi della normativa vigente.

In primo luogo, in riferimento ai punti “a” e “b” riguardanti l’inserimento all’interno dei prodotti meteorologici in oggetto del valore di visibilità lungo la pista e valore di visibilità rappresentativo della zona di contatto (nei casi previsti), non è ben chiara la differenza che intercorre tra i due criteri per una loro corretta applicazione.

Considerato infatti quanto riportato nel MOMET 4.1 (rif. 2.2) e nel MOATS 3.4 (rif. 2.2), è presente la sola definizione relativa al termine *zona di contatto (TDZ)* come la “porzione di pista, oltre la soglia, ove è previsto il primo contatto dei velivoli in atterraggio”. Non risulta invece alcun chiaro riferimento che espliciti il termine di visibilità lungo la pista e il valore di visibilità rappresentativo della zona di contatto; rendendo di fatto difficoltoso comprendere integralmente il loro corretto utilizzo che, peraltro, è differenziato a seconda della tipologia di traffico coinvolto.

A seguito dell’applicazione della disposizione in oggetto, a causa della carenza di chiare linee guida e la contestuale assenza di una adeguata formazione del personale, l’operatore è, di fatto, chiamato ad effettuare delle osservazioni basandosi unicamente sulla propria sensibilità ed esperienza maturata sull’impianto. Questi due elementi, da soli, sono certamente insufficienti per la corretta fornitura dei servizi ATS e MET se non affiancati da chiari riferimenti normativi come da una adeguata formazione a priori. Tra l’altro sembrerebbe che le disposizioni stesse richiedano al personale di familiarizzare con le “modalità di stima della visibilità” e con il “riporto sui moduli cartacei” in via del tutto individuale ed autonoma, con tempistiche (solo due settimane di preavviso dall’emanazione all’entrata in vigore) sicuramente insufficienti per garantire la piena comprensione della tematica in oggetto.

Si segnala, inoltre, come questi valori possano essere facilmente “fraitesi” dall’utenza durante operazioni di volo diverse da arrivi e partenze. Solo a titolo di esempio, il personale CTA (e CTA/TM1 negli Impianti a Basso Traffico) non sarebbe in grado, ad oggi, di distinguere chiaramente quale visibilità comunicare al pilota nel caso in cui questi effettui delle operazioni che non siano propriamente arrivi o partenze, come *touch and go*, bassi avvicinamenti, *circling* o attraversamenti dello spazio aereo (situazioni molto frequenti su molti impianti), non avendo a disposizione, peraltro, specifiche espressioni fraseologiche da adottare in questi casi.

Altro elemento critico risulta essere la redazione del modello cartaceo qualora le visibilità siano differenti tra loro. È già noto, infatti, che l'utilizzo di tali procedure per sanare le attuali lacune del sistema EAWOS (che non include attualmente una HMI adeguata) non costituiscono un chiaro ausilio per il personale che, di conseguenza, è impegnato nella produzione, consultazione e fornitura di più dati provenienti da più fonti (EAWOS e foglio di carta). A titolo di esempio, in riferimento a quanto riportato al punto "c.ii", si richiede la presa visione e firma da parte del CTA del relativo modello cartaceo ogni volta che si presentano visibilità differenti, generando, potenzialmente, una procedura in forte contrasto con il mantenimento della *situational awareness* (a causa dell'aumento della mole di dati da gestire), soprattutto durante repentini cambiamenti delle condizioni meteorologiche o a seguito della richiesta del dato di visibilità per la pista non in uso.

Per quanto attiene specificatamente agli Impianti a Basso Traffico, il maggior tempo richiesto per le stime delle visibilità, corredato alla compilazione di un modello aggiuntivo per riportare il secondo valore di visibilità stimato, assume i connotati di una ulteriore ed evidente criticità in un contesto operativo dove il CTA/TM1 fornisce, contestualmente, sia prodotti meteorologici che controllo del traffico aereo.

Inoltre, per quanto riguarda le informazioni per la pista non in uso riportate al punto 1 dell'Ods-T 53/2020 (LTA), risulta alquanto anomalo che il CTA/TM1, su richiesta di altri enti ATS, debba effettuare l'osservazione della visibilità *nel più breve tempo possibile*. Questa procedura, di fatto, istituisce un servizio *on-demand* che per sua natura rappresenta un ulteriore aggravio del carico di lavoro in un contesto dove il CTA/TM1 è già chiamato ad effettuare (in alcune realtà) non meno di **32 osservazioni** in 8 ore di turno (16 per il MET-REPORT semi orari, 16 per verifica congruità dati del METAR AUTO) rischiando di esporsi a situazioni certamente delicate per soddisfare tale richiesta (procedure di *handover/takeover* e accorpamenti delle posizioni, per fare qualche esempio) durante la contestuale fornitura del servizio di controllo del traffico aereo.

Alla luce degli elementi sopra esposti, si richiede, pertanto:

- **un approfondimento tecnico-normativo in merito alle stime di visibilità che chiarisca la loro funzione anche in presenza di operazioni di volo diverse da arrivi e partenze;**
- **la proroga dell'entrata in vigore delle presenti disposizioni in previsione di una adeguata formazione del personale ed un eventuale confronto tra le parti;**
- **l'integrazione (quanto prima) della funzione specifica nel sistema EAWOS per l'inserimento delle visibilità e la contestuale eliminazione del modello cartaceo;**
- **chiarimenti sulla richiesta di osservazioni per la visibilità su piste non in uso.**

Rimanendo in attesa di un celere riscontro e disponibili ad un confronto più approfondito, si porgono distinti saluti.

Roma, 11/01/21

FILT-CGIL	
FIT-CISL	
UILTRASPORTI	
UGL-TA	
UNICA	