

Segreteria Regionale Liguria

Confederazione Generale dei Sindacati Autonomi dei Lavoratori

Via XX Settembre, 10/A4 – 16121 Genova

Tel. 010 5955409 fax 010 5302607



e-mail liguria@confsal.it

**Alla cortese attenzione Dott. Balleari Stefano
Assessore alla Mobilità e Trasporto Pubblico Locale
Vice Sindaco di Genova**

Oggetto: relazione sull'impatto del trasferimento del Servizio Radar di Avvicinamento dell'Aeroporto di Genova.

Il servizio del Controllo del Traffico aereo sull'aeroporto di Genova, come su la quasi totalità degli altri scali, è gestito da ENAV (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo).

ENAV è una società per azioni che opera come fornitore in esclusiva di servizi alla navigazione aerea civile nello spazio aereo di competenza italiana (ANSP, *air navigation service provider*).

La società è controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze (53,37% del capitale sociale a dicembre 2016) ed è sottoposta alla vigilanza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il servizio fornito da ENAV sull'Aeroporto di Genova riguarda il servizio di controllo del traffico aereo (ATCS) e il servizio di osservazioni meteorologiche, limitatamente all'emissione dei bollettini meteorologici relativi agli aeroporti (METAR) e allo spazio aereo di competenza.

Il radar di Genova fornisce lo stesso servizio sull'Aeroporto di Albenga.

Il servizio del controllo del traffico viene fornito in fase di avvicinamento (APP) sotto controllo radar a partire da una distanza di circa 90/100 km dall'aeroporto.

In fase terminale ad una distanza pari a 8 km viene fornito il servizio di torre (TWR), servizio che si occupa, in fase di atterraggio delle ultime fasi del volo ed in partenza della movimentazione al suolo e fase di decollo.

L'utenza alla quale ENAV fornisce i suoi servizi sono di due tipologie:

- Traffico Strumentale (IFR) che comprende tutti i voli di linea e voli executive
- Traffico di volo a vista (VFR) comprendente traffico da turismo/diportismo

In realtà esiste una terza tipologia di traffico che può operare in condizioni di volo particolari, si tratta del traffico operativo (BAT – Buster Air Traffic) quasi esclusivamente riferito ad operazioni di soccorso, ricerca e operazioni spegnimento incendi. In caso di calamità naturali e non, il traffico impegnato in operazioni di soccorso appartiene a questa categoria.

La commistione di queste tipologie di traffico richiede costanti coordinamenti tra gli operatori dei due servizi, coordinamenti necessari per garantire la sicurezza e speditezza del traffico.

Le regole del volo sono piuttosto restrittive riguardo la gestione del traffico IFR in concomitanza di altro traffico VFR. Questo è dettato dal fatto che i piloti VFR hanno un livello di certificazione talvolta sensibilmente inferiore rispetto ai piloti IFR e che il loro grado di preparazione non contempla alcune particolari situazioni, specie meteorologiche. Un esempio per far capire la

differenza può essere fatto prendendo il campo automobilistico tra chi ha la patente A (VFR) e CQC (IFR).

Purtroppo può succedere di trovarsi in situazioni in cui il traffico VFR potrebbe andare in conflitto con quello IFR a causa della scarsa conoscenza, da parte del primo, per esempio dello spazio aereo che sta interessando o di procedure particolari richieste per l'attraversamento dello stesso.

I due servizi, APP e TWR, sono forniti da una sala operativa all'ultimo piano della torre di controllo e sono collocati in una unica sala.

Il fatto di avere due servizi collocati permette di poter effettuare i coordinamenti richiesti per la gestione del traffico aereo in tempi rapidissimi specie in situazioni particolari come sopra indicate anche perché spesso il traffico in attraversamento è in vista dall'operatore in posizione TWR.

In questi casi si evitano azioni "evasive" da parte del traffico IFR che porterebbero a ritardi in arrivo o partenza.

Se la gestione del traffico in APP viene dato in gestione al centro radar di Milano tutti i coordinamenti devono essere fatti necessariamente via telefono con perdita di tempo prezioso che potrebbe portare a ritardi per i velivoli in arrivo e partenza sul nostro scalo.

Da non sottovalutare anche l'aspetto della conoscenza del territorio nel quale è inserito lo spazio aereo di Genova, caratterizzato da un'orografia particolare e che se ne richiede una profonda conoscenza da parte del personale controllore, conoscenza che avviene con anni di esperienza.

Anche le condizioni meteorologiche hanno un effetto sulla gestione del traffico aereo, non sono necessarie condizioni particolarmente proibitive.

Per esempio la disposizione del vento incide sulla scelta della pista in uso utilizzata per le operazioni di atterraggio e decollo; nel caso del nostro scalo l'utilizzo della pista 10, non essendo una pista "strumentale" (non ha dispositivi strumentali per atterrare in condizioni di bassa nuvolosità e visibilità), prevede una procedura di avvicinamento ed atterraggio che implica un ritardo in arrivo. Se a questo aggiungiamo la commistione di traffico VFR, la gestione in loco del servizio APP è decisamente più rapida riducendo al minimo la possibilità di ritardi come in effetti sta accadendo adesso.

Quello del controllore del traffico aereo, ancor di più se radarista, è sicuramente una delle figure professionali ove la componente intellettuale, il know how, è più determinante e qualificante. Esistono per questo motivo Istituti superiori genovesi che offrono indirizzi specifici per l'avvio alla professione stessa (es. Aeronautico di Camogli).

La perdita di posti di lavoro a così alto valore aggiunto e incolmabile non esistendone di analoghi, andando di fatto a creare un depauperamento nella scelta delle opportunità di lavoro a disposizione della comunità genovese.

È inoltre, a nostra opinione di genovesi, una immediata perdita di prestigio per la città e la regione il non rientrare più nel novero delle città che possono vantare sul proprio territorio la fornitura di un servizio così specifico e qualificato.

Restiamo a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito alle problematiche sopra enunciate.

Genova, 11 Ottobre 2018.

p. La Segreteria Regionale Confsal Liguria
Il Vice Segretario Regionale
Mario Pino