

Free Route...Free Control

Alla vigilia di una privatizzazione di cui ancora non si conoscono i contorni, un'altra grande rivoluzione si appresta a fare il suo ingresso nelle sale operative il prossimo autunno il **FREE ROUTE**. Il Controllo del traffico aereo ha sempre potuto contare su alcuni punti fermi quali ad esempio il sistema aeroviario, quella rete di "autostrade" del cielo che servono a far scorrere il traffico in maniera il più possibile fluida e SICURA.

Tutto questo però è destinato a cambiare il prossimo autunno con l'introduzione del Free Route Scheme e il conseguente svincolo del traffico dalle aerovie, per ora solo a livelli al di sopra di FL365 ma con la previsione di abbassare questo livello una volta rodato il sistema. Come controllori del traffico aereo salutiamo con entusiasmo da una parte questa nuova introduzione, ma con fortissime preoccupazioni e perplessità dall'altra.

Con il Free Route Scheme, viene a cadere uno dei pilastri del Modus Operandi adottato da anni, ci sarà da abituarsi e prepararsi a nuove metodologie di lavoro e diversi scenari, senza contare le innumerevoli domande che ancora non hanno risposta sull'argomento, così come evidenziato nelle recenti simulazioni operative svolte. Tutto questo ha bisogno di una cosa che, ahinoi, troppo spesso manca in ENAV: un'adeguata PIANIFICAZIONE, e una preparazione e formazione del personale. Un tema così delicato, che ripetiamo, stravolgerà il Modus Operandi di ANNI, è risolto con TRE simulazioni (per altro poco realistiche perché non indicative di come effettivamente si "muoverà" il traffico in cielo) e una mezz'oretta di teoria.

Impietoso il paragone con altri Providers che hanno impiegato risorse per il Free Route per circa 3-4 anni, elaborando specifici Tools a supporto del personale, ridisegnando e ridefinendo la geografia dei settori a seconda della loro complessità, simulando i flussi di traffico e così via. Secondo diversi studi il FREE ROUTE non può essere implementato come a se stante, ma ha bisogno di tutto un supporto tecnologico e formativo che ci risulta essere totalmente mancante nel caso della nostra azienda.

Abbiamo la fortissima sensazione che, così come già avvenuto con la ristrutturazione degli spazi aerei, in ENAV la vera formazione sarà fatta sul campo e sulla “pelle” del personale operativo in situazioni di traffico reale.

E qui ci permettiamo di fare di nuovo la stessa domanda che abbiamo posto qualche tempo fa "a chi giova tutto ciò?" Ai vertici che continuano a vendere ENAV come all'avanguardia nel mondo mascherando la “polvere” sotto il tappeto? Al management che va al “risparmio” su temi molto delicati? Alle compagnie che, **IN TEORIA**, potrebbero risparmiare in tempi di volo e carburante? sottolineiamo in teoria perché poi bisognerà fare i conti con aree militari, problemi di conflitto di traffico, ecc.

Non sta a noi dare queste risposte, sappiamo però per certo che ancora una volta il personale operativo più che essere coinvolto nel processo, lo subirà. Con il risultato che lo stesso svilupperà metodologie “difensive” per continuare a sentirsi SICURO nello svolgimento del suo lavoro. Il management spesso sembra dimenticare questo a scapito di economia e contenimento dei costi e riteniamo questa strada miope e sbagliata, visti i tanti danni che ha già fatto in passato nel comparto (Alitalia docet).

La vera forza di ENAV sta nel suo personale operativo, che con passione e soprattutto senso del dovere continua a svolgere il proprio lavoro al meglio nonostante il profondo malcontento e malessere che “serpeggia” fra i controllori del traffico aereo che ancora una volta si sente “distante” dal management e soprattutto un “fastidio” da “tenere a bada” più che una risorsa da valorizzare e far crescere.

Rassicuriamo i nostri vertici, continueremo a fare il nostro lavoro con coscienza e diligenza come sempre, ma ci piacerebbe un cambio di rotta che ci consenta di farci sentire qualcosa di più che un numero in una casella del bilancio.

Roma, 22/04/2016

Dipartimento Assistenza Volo