

LA DOMANDA È...

Il Piano Industriale presentato da Enav delinea un nuovo modello operativo che attraverso un ridisegno della infrastruttura tecnologica dovrebbe garantire la centralizzazione delle attività di controllo con auspicati benefici in termini di monitoraggio e manutenzione dei sistemi. Oltre alle ben note obiezioni politico-industriali già espresse in altri comunicati, è per noi motivo di seria preoccupazione la gestione tecnologica del passaggio al nuovo sistema. Ovviamente speriamo che il piano di transizione verso la nuova configurazione sia stato studiato nei minimi dettagli ma abbiamo seri motivi per pensare l'esatto contrario. Negli ultimi anni sono stati investiti diverse decine di milioni per aggiornare la piattaforma in uso. Progetti partiti anni fa purtroppo non hanno trovato il giusto compimento. Ad esempio l'investimento strategico del MTCD, fondamentale per il free route, prevedeva per 2017 il pieno spiegamento nei 4 ACC. Allo stato dei fatti l'MTCD è installato nel solo sito di Brindisi ma non può essere utilizzato operativamente perché (ops) mancante del sistema di recording e playback. E che dire del sistema di torre NAV Canada che prevedeva l'installazione del nuovo sistema di torre nei siti di Malpensa, Linate, Bergamo, Catania e Ciampino entro la fine dello scorso anno. Per quanto ne sappiamo ad oggi, a causa delle grosse difficoltà di interlocuzione con un produttore che si trova oltre oceano, solo il sito di Malpensa è prossimo alla sua operatività. Per gli altri non è dato sapere.

Nulla si sa poi del nuovo sistema 4Flight che doveva sostituire l'attuale sistema SATCAS. A tal proposito sembra che sia stato posticipato il suo rilascio in operativo con una modifica, di fatto, del piano di transizione che prevedeva la prima installazione presso il sito di Brindisi. La scelta di Brindisi permetteva di implementare un parallelo operativo con il vecchio sistema SATCAS in una configurazione maggiormente idonea alla sperimentazione rispetto agli altri siti. Stante la nuova configurazione, prevista dal Piano Industriale, il parallelo operativo dovrà essere implementato in configurazioni molto più complesse laddove potrebbero sorgere problemi infrastrutturali insormontabili con conseguente innalzamento del livello di rischio.

Sul fronte delle torri remote abbiamo saputo (solo dalla stampa) del "OPEN DAY REMOTE TWR", evento celebrato giorni fa, con l'obiettivo dichiarato da parte dell'azienda di presentare lo stato dell'arte del Programma Sesar PJ05.02-Remote Multiple Tower nell'ottica di un futuro utilizzo dei concetti operativi presso gli HUB di Brindisi e Padova a partire dal 2021. Ma poi nello specifico non abbiamo saputo niente di ciò che è stato effettivamente presentato agli enti e agli stakeholders presenti. Questi sono solo degli esempi, ma sufficienti a sollevare non poche preoccupazioni sul Piano Industriale che si propone di "Rafforzare la leadership di ENAV sviluppando le future piattaforme per il controllo del traffico aereo"

A questo punto la domanda è: a quali rischi andiamo incontro nel perseguimento della nuova configurazione operativa visto che la gestione tecnologica dell'attuale sistema denota evidenti criticità (basti vedere l'altissima frequenza con cui si manifestano i malfunzionamenti degli attuali sistemi ATM)? Ed ancora, il nuovo Piano Industriale come salvaguarderà gli investimenti già fatti, ancorché non realizzati? I nuovi indirizzi tecnologici (vedi le torri remote) avranno la maturità sufficiente per realizzare davvero il Piano?

Roma, 20/12/2018

Dipartimento Nazionale Assistenza Volo