

## **GENOVA: INCONTRO OPERATIVI E DIRIGENZA SUL NUOVO PIANO INDUSTRIALE**

Si è svolto lo scorso 12 aprile 2018 presso il CA Genova un incontro tra il personale operativo e il Responsabili di Area Operativa e Operazioni d'aeroporto e il Responsabile del CA. Tema dell'incontro è stato il futuro assetto aziendale che il nuovo piano industriale(PI) ha definito.

All'inizio della discussione, la Dirigenza ha messo in chiaro che l'applicazione del PI avrà a tutti i livelli operativi impatti sulle vite private del personale, circa 800 unità, e che lo stesso non è frutto di scelte finanziarie per soddisfare il mercato e gli investitori ma di decreti emanati dalla commissione dei trasporti europea alla quale lo stato italiano si deve adeguare, tali decreti sono stati emanati più di 10 anni fa.

L'organizzazione dello spazio aereo italiano per la fornitura dei servizi ATS è stato definito allo stato attuale datato, ricevuto in eredità dall'A.M., e poco efficiente nel soddisfare la domanda di traffico che ha variabilità sia stagionale sia nel corso delle 24 ore ed anche in maniera non prevedibile per accadimenti eccezionali, come gli eventi nelle zone della Siria ed Ucraina. Il sistema quindi deve essere cambiato al fine di restare al passo con la domanda di traffico e tenere testa agli altri ANSP anche alla luce del fatto che è ulteriormente necessario ridurre le tariffe di rotta.

Il PI avrà un tempo di messa in opera di 10 anni suddiviso in 3 fasi:

- Accentramento degli enti di avvicinamento nei CRAAV di Milano e Roma
- Riduzione del numero di CRAAV da 4 a 2, Roma incorporerà Brindisi (120 unità) e Milano acquisirà Padova (240 unità)
- Accentramento degli impianti a basso traffico mediante remotizzazione delle TWR nei 2 centri di Padova e Brindisi.

Si rende necessario quindi che i CTA che saranno presenti sui vari impianti, soprattutto nelle sale dei 2 CRAAV, siano pluriabilitati in maniera tale da poter essere impiegati in funzione della variazione dei flussi di traffico e questo verrà richiesto anche per i CTA che forniranno il servizio in remoto in modo da garantire che lo stesso venga fornito nel momento della reale necessità.

Si prevede che il progetto Torri di Controllo remote abbia inizio dal 2022, coinvolgerà 26 aeroporti su tutto il territorio nazionale, da eseguire entro i prossimi 10 anni e coinvolgendo 270 unità, che l'azienda ha riconosciuto molto disponibili al trasferimento nei 2 nuovi centri per il controllo in remoto ipotizzando per loro un'occasione di professionalizzazione che gli permetterebbe di accedere ad un contratto da CTA di A/P strategico, previa contrattazione con i sindacati. Nel corso dell'incontro ci sono stati fatti altri esempi di ANSP che hanno provveduto già alla conversione in remoto del servizio di controllo di torre: LFV (provider svedese), NATS e DFS i quali portano avanti da alcuni anni tale progetto anche attraverso l'incorporamento della tecnologia necessaria a tale conversione.

Nella messa in opera del PI verranno investiti in 5 anni circa 650mln di € per ammodernare ulteriormente e migliorare l'intera infrastruttura operativa societaria; l'azienda ha inoltre stimato che circa 350 CTA sul tutto il territorio nazionale guadagneranno al prezzo del trasferimento volontario una maggiore professionalità operativa e una maggiore retribuzione,

già prevista per chi da un aeroporto strategico accetta di trasferirsi a Milano o Roma e da rinegoziare contrattualmente per coloro che da un aeroporto a basso traffico si trasferirà a Padova o a Brindisi.

I CA che perderanno il servizio radar avvicinamento verranno standardizzati, su tutto il territorio nazionale, per quanto riguarda la modalità di fornitura dei servizi ATC, tutti saranno dotati di radar aerodromo che verrà implementato negli aeroporti che non ne sono ancora dotati: Bari, Genova, Lamezia e Ronchi.

Le condizioni economiche per coloro che decideranno di permanere nei CA che avranno visto il trasferimento del servizio di avvicinamento verranno definite mediante accordi locali tra azienda e sindacati, come nel caso di Olbia.

Il Responsabile Operazioni ribadisce il fatto che il PI non è modificabile nel suo risultato finale. Unico margine di trattativa è il come arrivare al risultato finale; inoltre ci è stato ricordato che i servizi di rotta e di avvicinamento allo stato attuale delle norme nazionali non è cedibile al contrario dei servizi forniti sugli aeroporti del Paese che potrebbero essere messi a bando pubblico e operati non necessariamente da ENAV S.p.A.

Entrando nello specifico caso del CA Genova, le conseguenze per il personale attualmente impiegato in linea operativa saranno:

- Implementazione del Radar aerodromo
- Trasferimento del servizio radar avvicinamento presso il CRAAV di Milano
- Volontarietà del trasferimento a Milano, ottenendo maggiore professionalità e retribuzione
- Configurazione operativa restante, layout, ancora da definire
- Tempi di realizzazione entro 3 anni – tempistica esatta ancora da definire e che sarà in funzione di un'analisi sui profili personali dei CTA in organico a Genova

Genova, 14 aprile 2018