

Time table & take off time: un ossimoro

Window Watch Without Wonder: Work; Words; Why?

by ATC BATTER

E' la finestra "Whiskey" che si apre ai nostri occhi.

Evidenzia chiaramente lo status operativo aeroportuale, visto da un punto di osservazione privilegiato e significativamente esplicativo quale è il servizio ATC . E' finalizzato a mettere in luce meglio i "tempi dilazionati", nella loro globalità, delle azioni propedeutiche allo "sblocco dal parcheggio" per il successivo decollo. E non c'è stupore. Una realtà sistematica non può stupire. Non deve stupire. Può suggerire interventi migliorativi. Direi che può insegnare molto.

Se il *lavoro* (Work) è concepito come azione coordinata fra soggetti interessati (Gestore Aeroportuale, Forze Istituzionali, Vettori, ENAC, ANAV e/o AM), se il *linguaggio* e le *parole* usate (Words) hanno finalità ed intendimento comune e se il *perché* (Why) è unitariamente concepito e recepito come valenza primaria di una innegabile azione tesa a garantire la massima sicurezza di ogni azione aeroportuale non può certo stupire l'attenzione dedicata all'inesorabile scandire del "tempo".

E' categoricamente esclusa ogni attenzione "temporale" legata direttamente, o indirettamente, ad una qualsivoglia valenza distorsiva di tipo economico/commerciale, pur sempre presente. Si comprendono le esigenze manifestate dall'essere impresa, da tutte le imprese ma, in un servizio operativo come il nostro, il tutto, in primis, non può non orbitare attorno alla valenza *sicurezza*.

E la *sicurezza* ha certamente un costo non eludibile. E non sempre si riscontrano coscienti e convinte condivisioni pratiche su ciò. Purtroppo, a volte, la valenza economico/commerciale si presta come complice di suggerimenti e sollecitazioni non propri

E la *sicurezza* è garanzia di *ordine*. E l'ordine esprime *speditezza/fluidità* del servizio. E tutto ciò deve rappresentare un patrimonio innegabile per tutti.

Parimenti si esclude ogni considerazione sulle immancabili rappresentazioni mediatiche dell'attuale contesto delle attività aeroportuali fortemente condizionate dallo "status" infrastrutturale e dei servizi handling presenti da "sempre" ma sempre sistematicamente ignorati. Non certo per pigrizia o per difetto di conoscenza bensì per comoda convenienza. Così è stato facile gridare "al lupo al lupo", negli anni passati. E lo si identificava pure. Ora tale spavalda certezza è un po' scemata. E non tanto per convinzione e con vocazione "remissoria" ma per il diradarsi di supporto compiacente esterno. L'Ente "regulator" pare non essere più quello di alcuni anni fa. E l'azienda di servizi ATCS appare meno malleabile sul piano delle compiacenze silenziose. Forse, entrambe, ancora poco convinte ma, di fatto, "sfilate" dalla dantesca bolgia della complessa gestione aeroportuale che spesso appare come una *selva oscura*. Anche se per la prima le dedicate funzioni normative ne prevedono una "presenza attiva".

Apriamo, dunque, la finestra su alcuni aeroporti Italiani come Fiumicino, Malpensa, Linate e Olbia.

Aeroporti diversi come struttura, funzioni, tipologia, domanda, capacità ect.ect. ma contrassegnati, indistintamente, da un fattore comune, in questo tempo, di *magra*: "domanda" (quantità di traffico) decisamente e significativamente inferiore alla "capacità" dichiarata del sistema aeroportuale (il nostro riferimento base rimane comunque la "ATC Capacity").

Il *metro* ATFM, generoso per natura e per necessità funzionale è strettamente legato alla finestra CTOT (-5+10) ma non se ne vede il motivo di legarsi a tale tolleranza anche quando il volo non risulta essere condizionato da alcuna forma regolatrice richiesta dalle ACC ed attivata

da CFMU/ATFM di Eurocontrol. E a fronte di tale casistica il tutto orbita attorno alla capacità organizzativa e tecnica della compagnia e del gestore aeroportuale in assenza di disfunzioni tecniche ed inefficienze strutturali addebitabili all'Agenzia di Servizi ATCS.

E la casistica rappresentata dalle giornate di Lunedì 16 Marzo e Lunedì 18 maggio 2009 pone in evidenza, di fatto ed in modo inequivocabile, il muoversi degli aeromobili in ritardo pur nella completa operatività dei servizi ATCS. *Time table* e *take off time* rappresentano un ossimoro.

E sono troppi, gli aeromobili in decollo, ad essere in ritardo, anche se così non appare dai dati di Eurocontrol. E sono i ritardi citati nelle precedenti indagini come "occulti". E nei dati non c'è l'annacquamento dei 15 minuti della *finestra* CFMU, perché CFMU non centra affatto.

Aeroporti diversi, dunque. E giornate caratterizzate da:

- a) azioni ATFM non significative su aree internazionali;
- b) assenza di azioni ATFM su territorio nazionale;
- c) buone condizioni meteorologiche;
- d) operatività apparati e strutture ATC / TLC / RDR / ATM senza disfunzioni e/o avarie.

In queste condizioni operative e ambientali lo scostamento che si evidenzia fra ETOT e ATOT ci permette di rivolgere l'attenzione sull'organizzazione e sulle operazioni strettamente legate alla gestione dell'aeromobile al "parcheggio", quali:

- a) preparazione aeromobile (tecnico, operazioni handling ect.ect.);
- b) controlli sicurezza;
- c) ritardo presentazione passeggeri all'imbarco;
- d) problematiche tecniche last minute;
- e) disfunzioni occasionali varie.
- f)

.....e quanto menzionato non rappresenta certo una manifestazione esaustiva ma rappresenta certamente una realtà sistemica che non può essere sottovalutata. A fronte di ciò pare utile rivedere il calcolo dei tempi di sosta che appaiono oggi improntati su un "ottimismo" non sostenibile. E ciò è di pertinenza della Compagnia Aerea. E va fatto tenendo conto non solo delle reali "necessità" del mezzo aereo ma anche della reale "capacità" del servizio handling nella sua completezza ovvero dell'intero contesto aeroportuale.

In poche parole l'abbraccio con il severo e freddo protocollo teorico va allentato a favore di una maggiore partecipazione della realtà pratica che racchiude in se sfasamenti temporali più marcati e spesso imprevisi e imprevedibili. E questo rappresenta la reale normalità delle cose ovvero il vero sistema vivo, pratico e quotidiano. E' una realtà di cui non si può non prenderne atto. E può variare da aeroporto a aeroporto. E anche il tipo di aeromobile rappresenta una valenza variabile. Senza sottovalutare anche l'incidenza rappresentata dalla fascia oraria delle operazioni handling e del relativo movimento a terra per prepararsi e posizionarsi al decollo sotto la stretta sorveglianza del servizio ATCS responsabile per un tempo quasi marginale rispetto al tempo totale che il velivolo passa con le "ruote a terra". E anche la "capacità" ATC va interpretata come espressione paritetica delle due valenze numeriche: decolli e atterraggi. Un'accentuata disarmonia numerica fra i due valori manifesta necessità di azioni operative e di sequenziamento che si traducono necessariamente in "attese". Diversamente il frutto utile di una sostanziale alternanza permette operazioni concatenate nei "tempi" e nelle "separazioni".

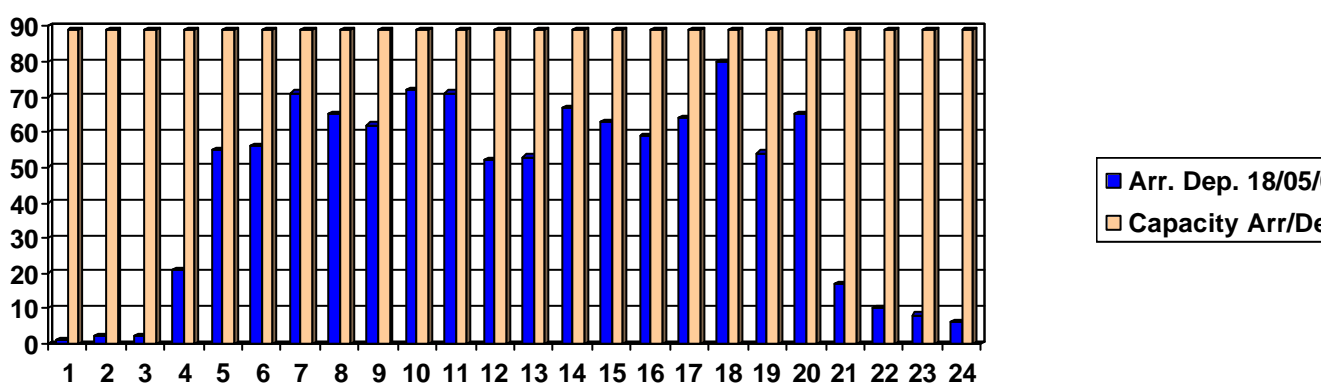
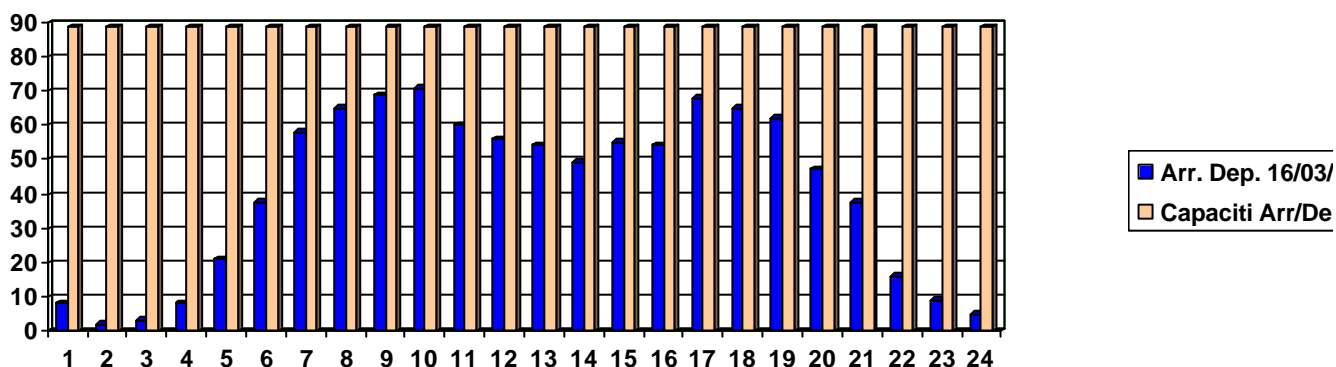
Di seguito si riporta in chiaro lo "spaccato" dell'attività operativa degli aeroporti sopramenzionati nei giorni indicati del 16 Marzo e 18 Maggio, e le valutazioni e/o considerazioni operative, strettamente legate ai dati disponibili, che ci permettono di evidenziare i "campi" responsabili della dilazione dei tempi programmati senza, per altro, poter entrare nel merito delle cause. Con una certezza inequivocabile, e già citata in precedenza: il servizio ATCS ne è completamente estraneo. Almeno in questo contesto temporale.

E non è un'indicazione di poco conto. Anche se ciò passa quasi inosservato. E quanto ci si propone di esporre non è particolarmente scandaloso, o meglio non lo è se non nella misura in cui non c'è chiarezza operativa che non susciti scandalo (rife Marguerite Yourcenar). E il nostro ambito operativo resta l'aerodromo. E aprire una finestra conoscitiva è utile.

Aeroporto di ROMA Fiumicino LIRF Lunedì 16 Marzo 2009 Lunedì 18 Maggio 2009
Partenze

DEP Totali	463	504
DEP Regolamentati (ATFM delay min.)	18 (44')	34 (231')
DEP non Regolamentati	445	470
DEP in anticipo su ETOT	251	293
DEP in ritardo su ETOT (delay min.)	194 (1826')	177 (1458')
DEP aggiornati LU/LF	174 (37%)	145 (28%)
Differenziale ATOT-CTOT (ATFM Reg)	0	-29 minuti

Globale Arrivi e Partenze



Note: la "Domanda" risulta essere genericamente inferiore alla reale "Capacity ATC" e dalle 09.00 alle 11.00 UTC una marcata disarmonica preponderanza dei "decolli" favorisce movimentazione e decolli decisamente oltre ETOT fatto salvo i pochissimi condizionamenti ATFM, interessanti aree oltre i confini nazionali, per altro oggetto di inaspettata ottemperanza della finestra CTOT -5+10 con preponderanza di azioni anticipate che riducono il "differenziale" ATOT-CTOT a zero il 16/03 e ad un valore negativo (anticipo) il 18/05. Significativa la necessità di riprogrammazioni "on time" evidenziate con LU/LF.

Appare infine notevole il peso dei "ritardi" accumulati dal traffico (circa 40% del totale) non vincolato ad alcuna forma restrittiva ATCS e che denotano problematiche gestionali tipiche del servizio legato, genericamente, al "servizio handling". Altre difficoltà nella "preparazione del velivolo" si rilevano in concomitanza temporale di velivoli appartenenti alla stessa compagnia e velivoli a grande capacità. Decisamente significativo il numero di decolli (55% circa del totale) che riesce a decollare prima del ETOT.

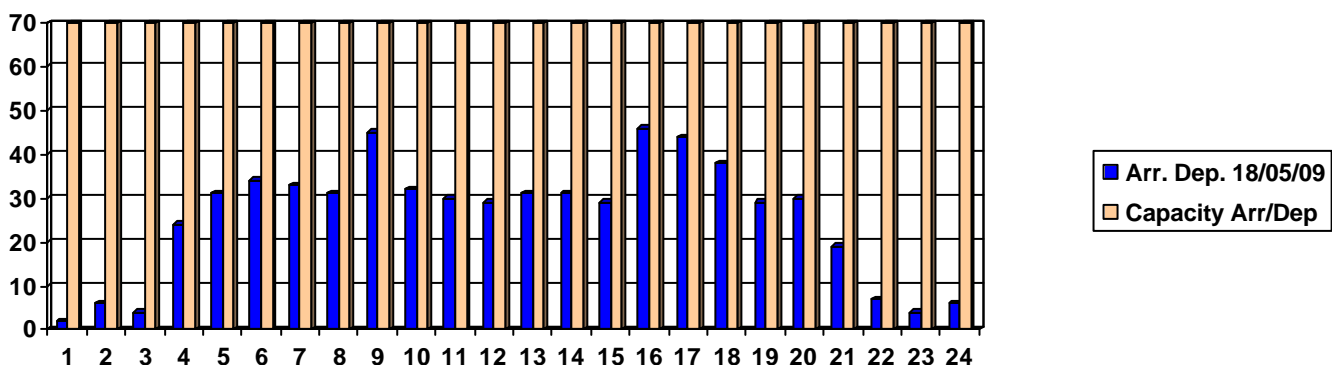
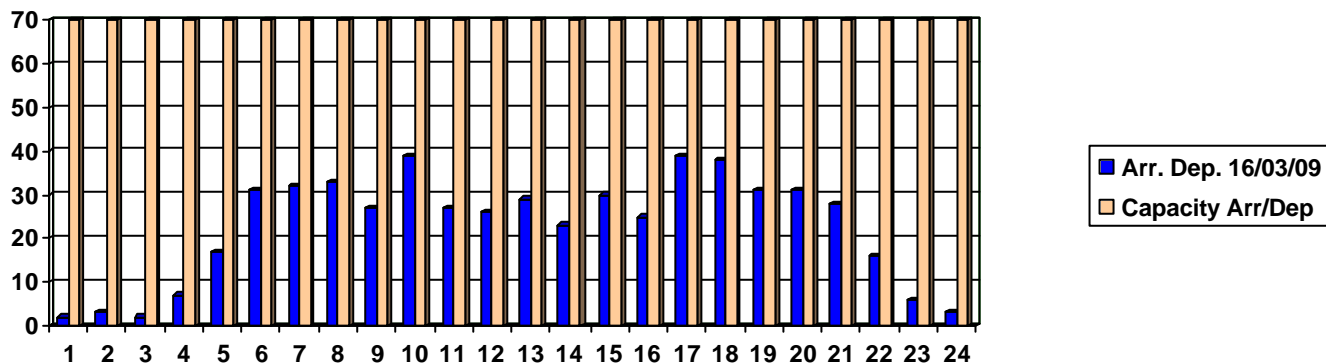
Aeroporto di MILANO Malpensa LIMC Lunedì 16 Marzo 2009

Lunedì 18 Maggio 2009

Partenze

DEP Totali	258	284
DEP Regolamentati (ATFM delay min.)	24 (256')	33 (305')
DEP non Regolamentati	234	251
DEP in anticipo su ETOT	161	185
DEP in ritardo su ETOT (delay min.)	73 (742')	66 (702')
DEP aggiornati LU/LF	37 (14%)	43 (15%)
Differenziale ATOT-CTOT (ATFM Reg.)	-10 minuti	-27 minuti

Globale Arrivi e Partenze



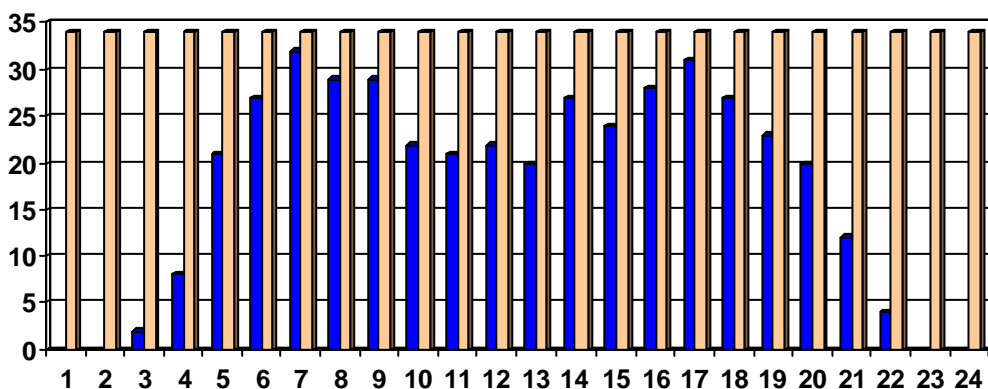
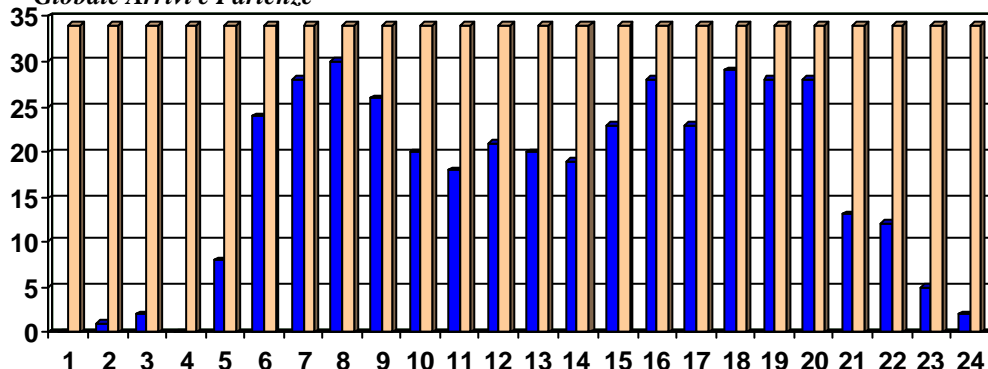
Note: la "Domanda" è significativamente inferiore alla "Capacity ATC" offerta e il verificarsi di "ritardi al decollo", per Dep non regolamentati, la mattina presto (04.00 UTC) ed in particolari frazioni orarie durante tutto l'arco giornaliero denotano le sistemiche peculiarità negative del sistema "handling" in relazione alla "preparazione del velivolo" e/o a problematiche funzionali del velivolo stesso. Si evidenzia chiaramente specularità sistemiche nelle due giornate analizzate. Scarsa la percentuale delle programmazioni LU/LF e appaiono contenuti i ritardi al decollo, rispetto al ETOT, dei decolli non soggetti a regolamentazione (circa 90% del totale). Ottimo il differenziale ETOT-CTOT del traffico soggetto a regolamentazioni ATFM (esclusivamente estere) che pone in risalto un decollo in anticipo rispetto alla linea centrale della finestra CTOT -5+10 ed in questo caso il sistema "handling" è foriero di azioni positive in contrapposizione a quanto registrato in altri frangenti della giornata. Anche questa può essere una indicazione utile per capire i perché di "eventi" negativi a fasi alterne.

Aeroporto di MILANO Linate LIML Lunedì 16 Marzo 2009 Lunedì 18 Maggio 2009
Partenze

DEP Totali	186	193
DEP Regolamentati (ATFM delay min.)	8 (52')	20 (148')
DEP non Regolamentati	178	173
DEP in anticipo su ETOT	112	115
DEP in ritardo su ETOT (delay min.)	66 (548')	58 (566')
DEP aggiornati LU/LF	31 (16%)	29 (15%)
Differenziale ATOT-CTOT (ATFM Reg.)	+11 minuti (*)	-8 minuti

(*) Effetto legato a traffico di Aviazione Generale con ETOT condizionato dal "cliente"

Globale Arrivi e Partenze



Note: La "Domanda" non si discosta di molto dalla "Capacity ATC" nella prima mattina e nel medio pomeriggio. Poche le regolamentazioni ATFM, tutte estere. Scarsa la percentuale di programmazioni LU/LF. Buono il differenziale ETOT-CTOT per i decolli regolamentati ATFM con un squilibrio (+11) addebitabile, totalmente, ad un solo velivolo di aviazione Generale. I ritardi per il traffico non regolamentato sono significativi non tanto per il loro ammontare quanto per la loro concentrazione in cinque fasce temporali nell'arco della giornata che, forse, sono manifestazione di un certo "affanno" nella "preparazione de velivoli" per il decollo. Altissima la percentuale dei decolli non regolamentati, oltre il 90% del totale.

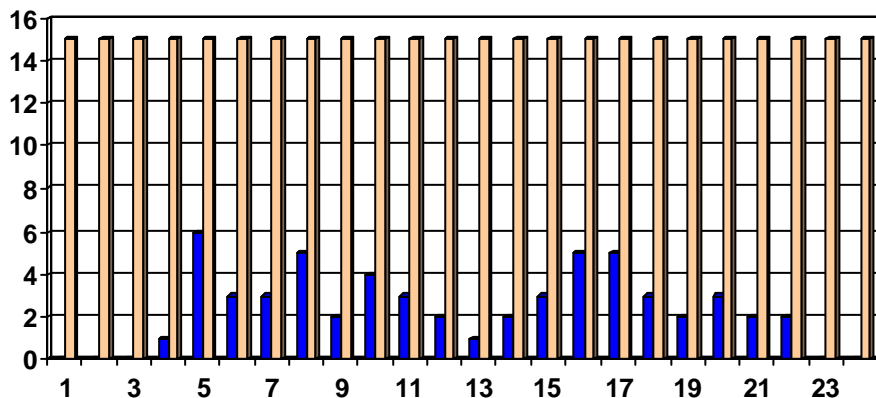
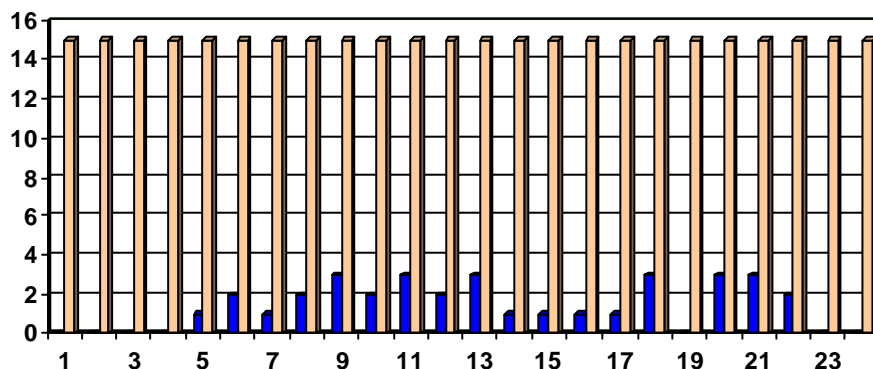
Aeroporto di OLBIA LIEO
Partenze

Lunedì 16 Marzo 2009

Lunedì 18 Maggio 2009

DEP Totali	11	21
DEP Regolamentati ATFM	0	0
DEP non Regolamentati	11	21
DEP in anticipo su ETOT	6	8
DEP in ritardo su ETOT (delay min.)	5 (60')	13 (166')
DEP aggiornati LU/LF	0	4 (19%)
Differenziale ATOT-CTOT (ATFM Reg.)	//	//

Globale Arrivi e Partenze



Note: Risulta chiaro il differenziale fra "Domanda" e "Capacity ATC", pur avendo rappresentato quest'ultima come ipotesi plausibile. Dalla Flight List risulta che il 50% , e più, delle partenze decolla in ritardo; e questo avviene alle 05.00 del mattino, alle 08.00, alle 11.00, alle 14.00, alle 17.00, alle 18.00, alle 20.00.e nessun decollo è assoggettato a regolamentazioni ATFM. Che dire di tutto ciò?

Tutti i dati riportati sono frutto di analisi delle rispettive "Archive -Flight List Traffic Volume LIXX Entry Load "e "Archive-Traffic Counts AD LIXX G Entry Counts" di Eurocontrol CFMU/ATFM occasionalmente visionate.

Appendice.

Le abbreviazioni utilizzate sono quelle comunemente trattate dall'operativo ATM ma *tradotte* in un linguaggio *pratico*

ATC : Controllo Traffico aereo
 ATC CAPACITY: Numero di aeromobili gestibili dal Controllo del Traffico Aereo nell'arco di 60 minuti (di un settore, di un aerodromo)
 (XXXX) CAPACITY: Numero di aeromobili gestibili nell'arco di 60 minuti da un Ente specifico
 ATCS: Controllo del Traffico Aereo e Servizi collegati
 ATM : Direzione-Gestione Controllo Traffico Aereo
 ENAC: Ente Nazionale Aviazione Civile (Ente "Regulator" di norme e procedure in Italia)
 ENAV: Società di Servizi ATCS (in Italia), S.p.A., (Controllo Traffico Aereo, Servizio Informazioni Volo, Servizio Consultivo e Servizio di Allarme)
 AM: Aeronautica Militare
 ACC: Centro di Controllo Regionale (del Traffico Aereo)
 CFMU: Unità (Direzione) Centrale gestione "Flussi" (Eurocontrol)
 ATFM : Direzione operativa Flussi Traffico Aereo (Eurocontrol)
 ATOT : Orario di effettivo decollo
 CTOT : Orario calcolato (previsto) di decollo (in presenza di regolamentazioni ATFM) diffuso da CFMU / ATFM sotto forma di "slot" (finestra -5+10)
 ETOT : Orario previsto di decollo così come desunto dal Piano di Volo (FPL)
 FPL: Piano di Volo
 RDR : Apparato di rilevazione RADAR
 TLC: Apparati di telecomunicazione (Telefonia, apparati e ponti radio TBT e navigazione)
 LU: Formale comunicazione variazione/modifiche precedente pianificazione FPL entro i tempi previsti
 LF: Formale comunicazione variazione/modifiche precedente pianificazione FPL oltre i tempi previsti
 DEP: Decolli/Partenze
 ARR: Atterraggi/Arrivi
 G: Arrivi/Partenze

05 ottobre 2009