



Resoconto Riunione 11/09/2014

L'11/09 la Direzione ci ha ricevuti per dare risposta ad alcuni chiarimenti da noi richiesti riguardo i carichi di settore applicati in alcune particolari giornate di intenso traffico (17, 19, 20 agosto e 3 settembre).

Dati alla mano, il massimo carico di settore **calcolato** non è stato infranto in nessuno dei casi segnalati. In due occasioni si è arrivati quasi al limite, con uno sfioramento del carico **applicato** entro la tolleranza del **10%** (margine previsto dai manuali ATFCM di Eurocontrol).

Il nostro invito (accolto dalla Direzione) è stato di indirizzare SPV e CSO a lavorare per restare **sempre e comunque** al di sotto del 10% di tolleranza; d'altra parte se si è deciso di applicare un carico inferiore a quello calcolato, **ci sarà pure un motivo...!**

La Direzione, oltre a garantire il massimo impegno per il rispetto dei carichi applicati con misure **tattiche** (Level Capping, FLAS) ed eventualmente anche più **strategiche** (regolazioni di flusso, finora mai viste...), assicura che **viene costantemente monitorato il carico nei 20 minuti**, procedura non obbligatoria ma puntualmente applicata. In pratica si fa in modo di evitare picchi superiori a 1/3 del carico orario.

La brutta notizia della giornata è stata che **i carichi attualmente applicati ai settori Upper non sono i massimi calcolati, ma esiste un ulteriore margine che potrà essere applicato in futuro.**

A tal proposito, vivendo quotidianamente sulla nostra pelle questa situazione che consideriamo già al limite, invitiamo la Direzione a riflettere approfonditamente su questa eventualità, nella certezza che tra la necessità di "fare traffico" e quella di farlo in assoluta sicurezza e con indiscutibile qualità possano prevalere sempre quest' ultime.

L'incontro è stato anche il viatico per condividere con la Direzione l'importanza dei riporti di safety, utili in particolar modo a segnalare situazioni di **sovraccarico percepito anche in assenza di un effettivo overload.**

Il futuro della materia è infatti tanto vicino quanto diverso dal presente: Enav, come la maggior parte dei provider nord-europei, punta a sostituire l'attuale concetto di "carico orario" con il nuovo concetto di "**Occupancy**", **cioè il numero effettivo di aeromobili presenti nel settore in ogni preciso intervallo di tempo, che partirà da 20 minuti per tendere fino al singolo minuto.**

A ottobre partirà la sperimentazione di Eurocontrol che studierà questa modalità di conteggio. Per Enav il centro di sperimentazione sarà Roma ACC e vi parteciperà anche personale di Milano responsabile della funzione FMP.

Appare chiaro che l'obiettivo sia un sistema più realistico in grado di **armonizzare il traffico nell'unità di tempo, per agevolare il nostro lavoro e potersi permettere anche di conseguenza un aumento degli aeromobili potenzialmente gestibili**, quantomeno sulla carta...

Abbiamo chiesto e ottenuto che tale novità, così importante e direttamente impattante sul nostro lavoro, venga pienamente illustrata nel primo Recurrent Training utile, che

sarà ottobre o al più tardi novembre.

Test Alcool/Tossico dipendenze

A seguito di un nuovo regolamento, in futuro saremo tenuti a sottoporci ad un controllo alcolemico più specifico, tramite tampone ad un dito.

Ferie

La Direzione ci ha confermato che le uniche ferie garantite in pubblicazione turno saranno quelle programmate, **per legge**, ai colleghi con ferie arretrate del **2012**, a discapito degli altri.

Fino a metà novembre ci saranno le **3 simulazioni per la nuova LOR** (le abbiamo chieste e ottenute noi...) e inoltre il layout non sarà molto diverso da quello attuale perché non si ha un dato storico del traffico invernale con gli Upper a Milano.

La Direzione auspica che questa situazione di "contingenza" termini o si riduca da metà novembre in poi; in ogni caso l'Ufficio Impiego cercherà di evadere il maggior numero di ferie possibile.

Sale Break

In allegato la lettera di richiesta di ristrutturazione delle sale break e dei servizi che abbiamo presentato contestualmente durante l'incontro stesso. Alcuni interventi (tendaggi, cuscini e luci nelle stanze notturne, riparazione della doccia e dei dispenser nei servizi igienici) possono essere affrontate direttamente dalla Direzione Locale e sarà fatto.

Inoltre, da gennaio, l'igienizzazione delle poltrone delle sale break avverrà **ogni mese** (oggi è ogni 3 mesi).

Gli altri interventi (sostituzione e aumento del numero di poltrone nella sale break con modelli più ergonomici, sostituzione dei letti più usurati, l'implementazione di un boccione d'acqua all'ingresso della sala) sono capitoli di spesa in capo alla Sede Centrale, pertanto richiederanno un po' più di tempo.

La Direzione auspica che, conclusi questi lavori e avuto il materiale nuovo, esso venga trattato dal personale con maggiore cura. Condividiamo appieno e, sensibilizzando in tal senso il personale, auspichiamo a nostra volta che il materiale acquistato sia di per sé un po' più duraturo e adatto ad un uso intenso.

Milano, 15 Settembre 2014.

Federazione ATM-PP - COBAS del Lavoro Privato
Sezioni Locali Milano ACC