

**Al Direttore Generale ENAV Spa**  
**Al Resp. Area Operativa ENAV Spa**  
**Al Resp. Operazioni d'Aeroporto ENAV Spa**  
**Al Responsabile CAAV Venezia**

**Oggetto: servizio di controllo d'avvicinamento a Venezia.**

Eg. Signori,

le voci riguardanti una prossima modifica della lettera d'accordo con l'ACC, e in particolare la volontà da parte aziendale di modifica del modo di operare dei settori NLS/ADN di Padova nella fase di rilascio del traffico a Venezia APP, è l'occasione per esporre alcune riflessioni che da tempo meritano di essere approfondite.

Premesso che la RSA della FIT CISL del CAAV di Venezia è totalmente in disaccordo con una soluzione (escogitata probabilmente da soggetti non "veneziani") che è palesemente strumentale ad uno scopo che poco ha a che vedere con gli obiettivi dei servizi del traffico aereo e quindi con la missione istituzionale di ENAV, vorremmo analizzare la questione nel contesto di un ragionamento più ampio, in modo da inquadrare nella giusta dimensione questa problematica che da lungo tempo ci vede coinvolti.

A nostro avviso i problemi di comunicazione e comunicabilità che molto spesso si verificano fra l'APP di Venezia e il competente settore dell'ACC hanno una sola ed un'unica causa; diciamo una volta per tutte e senza falsi pudori, questo accade perchè due enti operano o vorrebbero operare nella medesima funzione e spazio di competenza.

E' innegabile che col tempo la situazione si è ingrandita, magari a dismisura, forse per la mancanza di un intervento chiaro ed univoco da chi ha responsabilità superiori in ambito operativo, così come è altrettanto vero che questa "psicosi collettiva" ha motivate ragioni di esistere; le sappiamo noi a Venezia, di certo le sanno altrettanto i colleghi di Padova e probabilmente ormai lo sanno anche i muri delle due sedi.

La soluzione, a parere di chi scrive, è una soltanto, sapere una volta per tutte e con chiarezza "chi fa che cosa", perché il cosiddetto "pre-sequenziamento", che ovviamente nessuno contesta essendo un prezioso aiuto per noi ma soprattutto un vantaggio per l'utenza, non si deve confondere con il

Controllo di Avvicinamento e non deve diventare un alibi per giustificare percorsi preconfezionati che ostacoleremo con ogni mezzo.

E' innegabile che, come tutti i CTA sanno, il Controllo di Avvicinamento e d'Area sono due mestieri molto differenti e richiedono una "visione del traffico" altrettanto diversa, tanto è vero che nella maggioranza dei paesi stranieri si opera con una netta suddivisione di compiti e quindi di qualifiche.

Si noti che il caso Germania, portato spesso a titolo di esempio visto che lì sono stati chiuse le sale radar di avvicinamento ubicate negli aeroporti, in realtà si è trattato di un trasloco di enti che sono stati fisicamente spostati all'interno delle sale dei rispettivi ACC, ma dove di fatto è stata mantenuta una netta separazione fra controllori con diverse mansioni.

Altrettanto noto è che esistono tantissimi aeroporti stranieri, anche fra i più importanti a livello mondiale, dove operano Controllori di Avvicinamento in sale radar separate anche fisicamente dai relativi ACC e guarda caso pure i blasonati controllori americani, che di sicuro gestiscono una mole di traffico di gran lunga superiore alla nostra, operano in una situazione di separazione fisica e di mansioni fra grandi avvicinamenti e centri di controllo d'aerovia.

Abbiamo citato esempi e volutamente esposto la questione a supporto della nostra tesi per dimostrare che probabilmente nessuno ha torto così come nessuno è profeta di una verità rivelata; lo facciamo per affermare che anche il fatidico e spesso citato "400", che secondo quanto abbiamo sentito dire in passato sarebbe il numero dei movimenti oltre il quale l'avvicinamento di Venezia dovrebbe chiudere per l'apertura di un settore arrivi all'ACC, è una tesi come tante, rispettabile ma contestabile, che a nostra opinione non ha ragione di essere assunta ad un dogma inoppugnabile.

Per tornare alla nostra piccola dimensione, visto che la motivazione data per la prossima modifica della LOA è l'aumento di traffico che si aspetta a Venezia, con la chiusura temporanea di Treviso, riteniamo che la capacità di affrontare qualunque quantità di traffico, dato per scontato che qualunque controllore ha seguito il previsto percorso ed è in grado di affrontare la mansione per il quale è stato assunto, si basi su norme, procedure ed ausili tecnologici adeguati e non sullo spostamento delle mansioni, per intero o a pezzi, da una sede o da una città ad un'altra.

Per storia e natura la FIT-CISL non si è mai sottratta al dialogo costruttivo, per cui non mancheremo di cercare una mediazione anche quando e se il vertice aziendale riterrà di dover cambiare l'attuale organizzazione di fornitura dei servizi di controllo di avvicinamento negli aeroporti.

Riorganizzazione che, per produrre maggiore efficienza in un'ottica di ricerca del miglior rapporto costo/risultato, a nostro parere deve però avvenire nell'ambito di un progetto di ristrutturazione

---

**RSA CAAV Venezia**

---

dei servizi a livello nazionale e non per giustificare il mantenimento di centri di costo ad impatto ben più elevato di quelli che si andrebbero ad eliminare o peggio per placare piccole bramosie.

In ogni caso, pur consapevoli che non spetta a chi scrive l'organizzazione del lavoro e tantomeno la sua pianificazione futura, sarà nostro dovere e ferma volontà agire con ogni mezzo e in ogni sede per la tutela non solo economica, ma anche e soprattutto della professionalità dei dipendenti coinvolti.

Sarebbe per noi sicuramente inaccettabile qualunque soluzione che non consenta di vedere mantenuta la dignità professionale, per noi valore non negoziabile, e che impedisca di cogliere i frutti di esperienze accumulate in anni di lavoro in una mansione ad alto contenuto; questo vuole il buon senso e questo permettono, volendo, anche le normative di certificazione del personale da poco introdotte.

Per quanto ci riguarda non baratteremo mai la dignità professionale di molti solamente con promesse, quand'anche realistiche, di un cambio di status di questa sede a vantaggio di una minoranza.

Fino ad allora la RSA FIT CISL di Venezia chiede:

- **La ricerca di soluzioni per quanto possibile condivise a problematiche reali e non strumentali;**
- **Di analizzare tutte le soluzioni e le problematiche presentate su un piano di pari dignità;**
- **Di non assistere ad una graduale demolizione di una realtà che ha già dimostrato di poter affrontare adeguatamente ogni situazione;**
- **Ututela della nostra professionalità che anche per ENAV dovrebbe essere un valore prezioso;**
- **Che venga tutelato il nostro lavoro e il nostro futuro.**

Distinti saluti

Venezia, 22 novembre 2010