

I RAPPORTI “CONTROLLORE T.A. – PASSEGGERI”

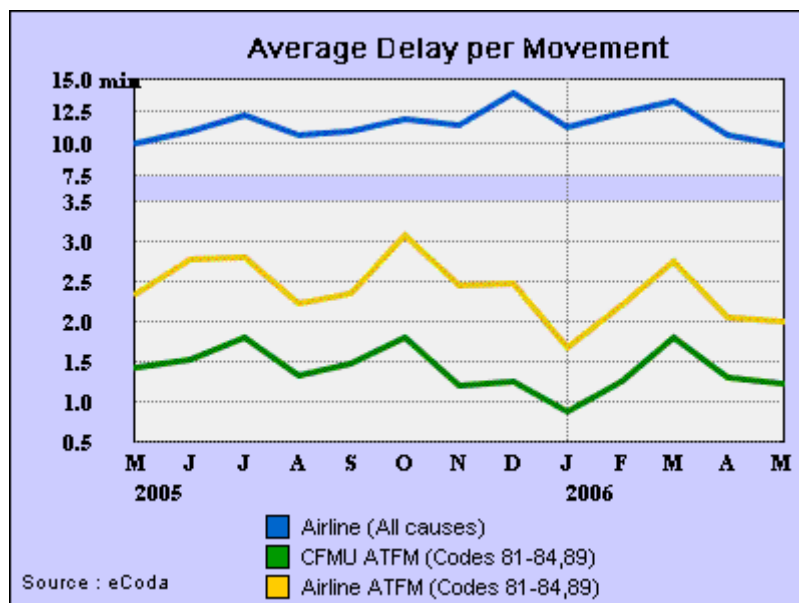
Benvenuti a bordo

Ogni volta che i passeggeri sentono parlare del controllo del traffico aereo e dei Controllori "di volo", è solitamente perché si imputa loro la partenza o l'arrivo ritardato di un aeromobile oppure perché sono in sciopero. Sgombrando subito il campo da questioni sindacali, spesso, come si suole dire, "si fa di tuttata l'erba un fascio". La confusione nasce dal fatto che la categoria professionale dei Controllori del Traffico aereo è conosciuta come categoria degli "Uomini Radar" oppure dei "Controllori di Volo" oppure "Assistenti di Volo", non differenziandosi così da altre professioni omonime ma molto differenti (sono "Assistenti di volo" gli stewards o le hostess coloro, cioè, che si preoccupano del vostro comfort a bordo durante il volo).

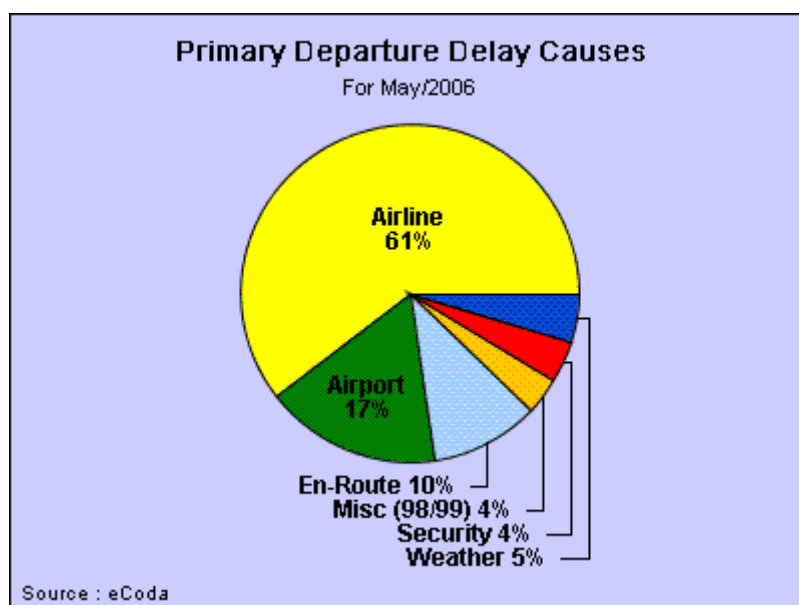
Nessuna di queste definizioni è corretta, ed al professionista piacerebbe essere chiamato col proprio nome ossia "**Controllore del Traffico Aereo**". Il motivo è da ricercarsi nelle specifiche qualità necessarie che rendono questo un lavoro particolare. Nel marasma giuridico vigente, poi, questa ambiguità contribuisce ad addossargli colpe che non gli competono. Nelle pagine di questo sito troverete spunti per approfondire la questione, rendendovi conto di come un Controllore eserciti la sua opera e si collochi nell'ambito normativo italiano ed internazionale.

Il rapporto fra controllore e passeggero non è di diretto, volendo intendere con questo che il nostro primo cliente è il pilota di aeromobile. Appare evidente che un pilota soddisfatto cui è concesso, cioè, di condurre una salita o discesa ad una velocità verticale confortevole oppure manovre senza particolare "durezza" rende soddisfatto anche il passeggero che trasporta. Ed i Controllori questo lo fanno. Quei pallini luminosi che si addensano sui nostri schermi radar siete voi, tanti, sempre di più: vite umane da portare a casa, sicuramente, fra le tante altre. Certamente condividiamo la vostra preoccupazione circa il volo che potremmo far ritardare, ma ci sono molte ragioni per le quali i voli possono subire ritardo. La capienza insufficiente del sistema di traffico aereo è soltanto una di loro. Le rotte sono sempre più congestionate perché è sempre maggiore la fame "di spazio aereo". La necessità, poi, di partire od arrivare su un aeroporto solamente in alcune fasce orarie particolari anziché altre (meri motivi commerciali), complica il discorso. Il tempo meteorologico, inoltre, potrebbe essere sfavorevole in alcuni periodi dell'anno, rallentando tutte le operazioni connesse al volo. La costante congestione di alcuni aeroporti particolarmente ambiti, senza accennare, poi, ai problemi tecnici che un volo può subire, sono altri casi di disservizio nei confronti dell'utenza. ***Ma, qualunque sia la causa che fa ritardare un volo, la sicurezza non è mai compromessa.***

Il ritardo in un sistema A.T.M. (Air Traffic Management) "appesantito" quale è quello europeo, nonostante il ritardo medio per volo imputabile all'A.T.C. (Air Traffic Control, ossia direttamente all'operato dei Controllori) si sia attestato intorno al minuto e venti secondi, rappresenta il metodo migliore di difesa in attesa di una vera ed innovativa dinamica d'incontro fra domanda ed offerta di servizi e di spazi aerei. La figura sotto inserita, suddivide le cause di ritardo per un volo generico europeo.



In quest'altra figura, sono riportate le principali cause di ritardo di un volo (fonte [Eurocontrol](#)).



La stessa suddivide i ritardi di un volo attribuendoli a diversi fattori contributivi. Quelli direttamente legati al Controllo del traffico aereo potrebbero attestarsi al 27% (airport + enroute) solamente se i ritardi aeroportuali dipendessero tutti dall'ATC. Nella realtà, invece, così non è. Di seguito sono riportati alcuni esempi di ritardo generici.

Il caso più frequente per il quale un volo non è puntuale, è l'arrivo in ritardo del velivolo della tratta precedente. Questo genere di reazione a catena può prodursi malgrado i migliori sforzi compiuti dai controllori del traffico aereo per ridurre o eliminare i ritardi alla partenza o durante le varie fasi del volo, concedendo per esempio rotte di tipo diretto (non obbligando

l'aeromobile, cioè, a seguire il complesso sistema aeroviario esistente) oppure livelli di volo più idonei per le necessità operative dell'aeromobile. Problemi di natura organizzativa della compagnia aerea o della società di gestione aeroportuale, a volte, impediscono una corretta pianificazione delle operazioni pre-volo. Un esempio su tutti può essere il ritardato imbarco dei bagagli a seguito di non corrispondenza fra il numero di quelli presentati al check-in e quelli presenti sotto bordo. Altre volte non v'è corrispondenza fra numero dei passeggeri presentatisi al check-in e quelli pronti al gate per l'imbarco.

A chi scrive, capitò alcuni anni fa di comunicare con il comandante di un volo il quale riferiva di avere imbarcato un passeggero diretto a Londra anziché Parigi, città in cui egli era diretto. Questo contrattempo causò lo sbarco celere del "passeggero clandestino" ed il suo reimbarco sul volo giusto. L'operazione riuscì ma entrambi i voli persero le coincidenze all'arrivo, con dispiacere di tutti i passeggeri e con esborso delle compagnie aeree per il loro soggiorno forzoso. Di chi fosse la colpa poco importa, ma la spiegazione fornita ai passeggeri fu, però: "RITARDO ATC", con la pace di tutti. I ritardi, normalmente, non piacciono a nessuno:

- al passeggero, perchè ha sicuramente altro da fare;
- alla compagnia aerea, che paga di tasca propria i disservizi alla propria utenza;
- ai piloti che passano maggior tempo in aria;
- ai controllori, perchè ogni aeromobile in volo può trasformarsi in un potenziale problema.

Noi non abbiamo favoriti fra le compagnie aeree e fra le grandi industrie del settore, e difficilmente ci facciamo coinvolgere nell'esercizio delle nostre funzioni dal sistema di trasporto aereo. La nostra responsabilità principale verso di voi è garantire che il vostro volo si muova puntuale e vi trasporti alla destinazione, **SICURI, SEMPRE**. Cerchiamo di minimizzare l'impatto degli aeromobili sull'ambiente, utilizzando le rotte aeree più logiche per tenere il velivolo nell'aria il tempo più breve possibile. Tutto questo accade per i circa 30.000 voli che solcano i cieli europei ogni giorno. E se alla fine del volo doveste riporre il giornale nel grembiolino della poltrona per fare l'applauso al pilota comandante per il riuscito atterraggio, provate a pensare al sistema che gli consente di atterrare e cosa sarebbe il cielo senza controllo del traffico aereo: ossia il Controllore del Traffico Aereo.

Ulteriori approfondimenti sul tema: [Eurocontrol](#) (in lingua inglese)

Redatto da **Giuseppe Gangemi** – Roma ACC il 10-1-2004

Revisionato da **Giuseppe Gangemi** – Roma ACC il 26-06-2006