

Nuove performance

L'estate che abbiamo da poco iniziato a vivere operativamente è caratterizzata da un consistente aumento di traffico. Eurocontrol in primis ha sottolineato la necessità di ottemperare a ben precise azioni, così da tracciare i confini operativi necessari a permettere una gestione corrispondente ai tre fondamentali dettami del traffico aereo: sicurezza, speditezza ed economicità.

Su tal fronte, presso l'impianto di Malpensa, si sta affrontando una svolta epocale per la storia operativa dell'impianto: il passaggio dalla forma classica di gestione del traffico aereo alla NexTower.

ANACNA ritiene di dover ringraziare il personale operativo tutto che, a fronte di siffatte importanti circostanze, sta quotidianamente garantendo la sicurezza delle operazioni a Malpensa, anche nei casi in cui il supporto della dotazione tecnologica è venuto parzialmente a mancare. Azioni messe in atto unicamente grazie all'expertise, il know-how, l'abnegazione e la volontà di quei colleghi che quotidianamente mostrano la propria la passione per questa professione.

ANACNA vuole allora ribadire il suo costante pensiero, richiamato anche dalla relativa *Policy* IFATCA in allegato, relativo a tecnologia, performance e fattore umano:

- È sempre necessario l'ascolto dello *sharp end* durante le varie fasi delle implementazioni tecnologiche;
- È sempre necessario un'importante valutazione sulle tempistiche delle implementazioni tecnologiche;
- È sempre necessario che il paradigma di sviluppo ed implementazione sia *human-centric*, con un focus particolare sull'addestramento e l'aggiornamento continuo.

Nella consapevolezza che le implementazioni tecnologiche sono e saranno sempre più coinvolgenti, ANACNA si farà portavoce, affinché la professionalità dimostrata dai colleghi di Malpensa valga come *lesson learned*, per il bene degli operatori e del sistema tutto.

Allegato

IFATCA Policy AAS 1.13

DETERMINING OPERATIONS READINESS OF NEW ATM SYSTEMS

Modern ATM systems are more and more complex. Safety critical tasks such as Radar Data Processing or Flight Data Processing rely on complex software packages while the increasing volume of air traffic makes the ATM system more and more dependent on such software. As a consequence, a software failure may lead to a catastrophic situation. Therefore, new ATM systems must be carefully designed, tested and validated before being considered ready for implementation.

IFATCA Policy is:

Operational controllers shall be involved in the design, development and implementation of new ATM systems. Their role shall include:

- Establishing user requirements.*
- Defining operational training requirements prior to implementation.*
- Participating in the risk assessment process.*
- Validating the system.*
- Providing feedback in the further development of the system.*

The design, development and implementation team of a new ATM system/equipment/tool shall include, as a minimum:

- System developers - typically software and hardware engineers;*
- Project managers;*
- End-users – i.e. the operational controllers, supervisors and ATSEPs (Air Traffic Safety Electronics Personnel);*
- Legal experts;*
- Human factors specialists;*
- Safety specialists.*