



La parola a... **KLAUS-DIETER SCHÜTTE**

Key Account Manager Bundeswehr & NATO, DFS Aviation Services GmbH

DFS (il Service provider tedesco per il Controllo del traffico aereo) ha consolidato le sue 16 unità radar di controllo di avvicinamento (APP) nei suoi Centri di controllo d'area (ACC) molti anni fa. Quali unità APP sono state interessate, quando è avvenuto questo consolidamento e quanti movimenti ci sono oggi negli aeroporti?

Quando la nuova società DFS è entrata in attività, nel 1993, si articolava su cinque aree geografiche (Nord, Ovest, Est, Sud e Centro). Ognuna era composta da un ACC (la regione centrale aveva due Centri di controllo: l'ACC di Francoforte e l'UAC di Karlsruhe) e le relative unità TWR/APP. La situazione in queste aree era tutt'altro che omogenea poiché alcuni APP erano già condivisi/integrati in un ACC, come quello di Brema, mentre altri si trovavano a più di cento chilometri da un ACC (Erfurt, Dresda, ecc.). Inoltre, DFS stava integrando anche le unità APP militari.

Cronologia

1994/95: integrazione delle unità radar APP militari di RAPCON Eiffel, Ramstein e Niederstetten, nell'ACC di Francoforte; **1995/96:** integrazione degli APP di Dresda, Erfurt e Lipsia, nell'ACC di Berlino; **1995:** Co-locazione dell'APP di Stoccarda con l'APP di Francoforte. Più tardi, entrambe le unità sono state integrate nell'ACC di Langen; **1998/99:** Integrazione degli APP di Amburgo e Hannover, nell'ACC di Brema, integrazione dell'APP di Norimberga e nell'ACC di Langen più tardi ricollocato nell'ACC di Monaco; **2000:** integrazione dell'ACC di Düsseldorf (che includeva servizi di APP per Düsseldorf, Colonia, Münster e altri aeroporti regionali) e nell'ACC di Langen.

Le unità APP integrate coprono tutte le movimentazioni, che vanno da 10.000 (Erfurt) a più di 500.000 (Francoforte) l'anno.

Perché DFS ha deciso, allora, di consolidare le unità APP nei suoi Centri di controllo d'area?

Per più di un motivo. All'epoca si stavano por-

tando a termine diversi progetti innovativi quasi in contemporanea. Le questioni principali erano le seguenti:

DFS doveva sostituire i sistemi ATS dei suoi Centri di controllo d'area per lo spazio aereo inferiore. Per accelerare il programma di rinnovo è stata presa la decisione di ridurre il numero degli ACC da cinque a tre, pertanto solo tre sistemi dovevano essere sostituiti. Il nuovo sistema P1 poteva essere usato sia nell'ACC che nelle unità APP. Era anche necessario sostituire le Torri di controllo. In passato queste erano parte delle infrastrutture aeroportuali e costruite dagli stessi aeroporti. Perciò i sistemi ATS dovevano venire adattati alla torre di ciascun aeroporto. DFS ha deciso allora di costruire le proprie torri standardizzate, ciò avrebbe permesso di armonizzare meglio la tecnologia ATM. Queste torri erano concepite come strutture a sé stanti senza controllo di avvicinamento.

La disamina di un concetto operativo comune ha evidenziato che l'integrazione delle unità di controllo di avvicinamento negli ACC avrebbe potuto essere un modo vantaggioso di ottimizzare l'interfaccia tra questi e gli APP. Contemporaneamente, DFS ha deciso di ottimizzare il training iniziale per gli ATCO del personale di Torre e del personale ACC.

Quali vantaggi operativi avete riscontrato nella gestione del traffico aereo con tale approccio di consolidamento dell'APP?

L'integrazione del controllo di avvicinamento in settori di centro/gruppi settoriali ha ottimizzato la struttura dello spazio aereo e ridotto la mole di lavoro dei controllori e gli sforzi di coordinamento. I sistemi automatizzati per il coordinamento tra TWR e APP/ACC sono stati implementati al fine di ottimizzare queste interfacce. La divisione della formazione ATCO in corsi per personale di Torre e quello dei Centri di controllo (incluso il controllo di avvicinamento) ha ridotto la durata della formazione iniziale alla DFS Academy.

Quali problemi avete avuto con il personale e i sindacati durante questo processo?

I sindacati e i membri del consiglio del personale sono stati coinvolti nel processo di gestione del cambiamento sin dall'inizio. Sono stati istituiti dei criteri sociali per occuparsi della situazione di ogni singolo ATCO/specialista dei dati di volo. In base a questi criteri, si è potuto determinare se gli ATCO potessero rimanere nella Torre (quelli più anziani) o essere spostati a un Centro di controllo (quelli più giovani). Inoltre sono state pagate indennità di trasferimento.

Quanto è stata complessa la formazione per ogni unità APP?

Non è facile rispondere a questa domanda poiché l'integrazione è avvenuta in più fasi.

FASE 1: ha riguardato la ricollocazione del personale APP nell'unità di Centro di controllo (fase di co-locazione). La formazione si è concentrata principalmente sul saper usare il sistema ATS del centro e gestire la postazione operativa del controllore. **FASE 2:** ha interessato una formazione incrociata degli ATCO provenienti dall'unità APP e degli ATCO dei settori dei Centri di controllo adiacenti/circostanti. Al Centro di controllo di DFS le valutazioni degli ATCO sono solitamente raggruppate in gruppi settoriali, principalmente per ripartizione geografica (ad esempio, settori est, settori ovest, ecc.). L'integrazione di DFS perseguiva l'idea di permettere agli ex controllori APP di ottenere valutazioni per i settori ACC circostanti e viceversa. **FASE 3:** è stata una fase di ottimizzazione in alcuni dei gruppi settoriali (delimitazioni di settore a livello laterale e verticale) al fine di ridurre la mole di lavoro e gli sforzi di coordinamento sulle delimitazioni dei settori.

Pensa che l'approccio consolidato sia stato vantaggioso, considerando l'importante aumento del traffico aereo previsto nei prossimi dieci anni?

Nei venticinque anni di attività di DFS (1993-2018) i movimenti di traffico aereo in Germania sono raddoppiati. Questo mostra che l'idea di un ACC/APP integrato sviluppata da DFS è stata in grado di far fronte a questa richiesta in passato e lo sarà ancora in futuro.