

Gen. Pomponi - ENAC

Innanzitutto si scusa per l'assenza del D.G. a causa di un'improvvisa indisposizione.

Segue poi con una presentazione delle funzioni che svolge il suo ufficio, che ha creato dal nulla.

Rivendica al proprio ufficio la riduzione e cancellazione di molte aree P ed R, soprattutto militari non più attive e la loro riorganizzazione. Alcuni esempi: nel 2009 sono state cancellate 123 zone secondo ATM/03 e a breve la Roma53 verrà suddivisa in 3 aree differenti.

Esponde come il lavoro di questi anni è stato ispirato non ad una drastica e rivoluzionaria revisione, ma alla "politica dei piccoli passi". Dice che per la revisione del CTR di Firenze ha trovato concorde e collaborativa ENAV con Garbini, mentre per il CTR di Pisa l'AM "ha altre priorità", anzi sarebbe intenzionata ad ampliare verso nord-ovest il CTR Pisa per "proteggere meglio" alcune procedure.

Conclude affermando che, come pilota, comprende appieno le nostre esigenze, cosa che lo porta ad entrare spesso in contrasto con AM. Prossimamente sono in programma incontri tra i dirigenti di ENAC e AM per concordare principi comuni su cui basare la gestione e revisione degli spazi aerei inferiori.

Dott. Franceschetti: Pilota

Elogia innanzitutto la disponibilità incontrata in quest'iniziativa da parte di Pomponi, e, a titolo esemplificativo, espone i problemi incontrati recentemente durante un (negato) attraversamento lungo costa del CTR di Pisa. Pomponi dice che s'informerà nello specifico per comprendere le ragioni di ciò.

Luigi procede, supportando la propria esposizione con alcune slides, commentando la situazione dello spazio aereo italiano riservato al VFR, ponendo l'accento su come vi siano casi dove i limiti laterali di alcuni CTR impermeabili al VFR, creino dei veri e propri colli di bottiglia che, associati a limitazioni di quota verticale dati dalle TMA, portino ad avere concentrazioni di traffico potenzialmente pericolose. Inoltre viene mostrato come, in altri paesi europei, su aeroporti che contano un numero di passeggeri decine di volte superiori, insistano CTR che, nella loro porzione a contatto col suolo, sono di dimensioni inferiori a quelli italiani. A tal proposito Pomponi conferma il passaggio del CTR di Garda alla gestione ENAV. In una prima fase rimarrà così com'è ma successivamente verrà rivisto e, presumibilmente, rimodellato.

Alcuni interventi di L. Bertagnolio e G. Gazzotti aggiungono considerazioni tecniche a supporto.

Di Belardino: - Pilota

Interviene auspicando la creazione di una "carta dei diritti del VFR" sulla falsa riga di quella dei passeggeri, in quanto l'impressione è che la sicurezza viene intesa solo a favore dei voli commerciali IFR.

Gen. Pomponi e Ing. Silanos - ENAC

Sostanzialmente confermano che, nel disegnare le procedure, vengono usati margini di sicurezza superiori a quelli richiesti da ICAO, come se ciò consentisse anche una miglior protezione dell'ente ATS, anche se, commenta Pomponi, sono false protezioni perché in casi di sinistri la magistratura indaga comunque sul comportamento dell'operatore.

Ing. Calcaterra - ENAC

Aggiunge che sono comunque in corso di lavorazione le nuove direttive per la definizione delle procedure strumentali che prevederanno una riduzione delle separazioni, a favore del VFR.

Alle 12,45 l'incontro si conclude con espressioni di soddisfazione reciproca da parte dei partecipanti e con l' accordo di proseguire nel dialogo tra piloti ed ENAC.
