

 Mensile del Gruppo ENAV

cleared

Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - 70% DCB - Roma

4 anno XIII - aprile 2016

TECNOLOGIA ATC

LA NUOVA
LABEL INTEGRATA

ENAV ABROAD

LA MIA VITA
IN UN TROLLEY



**SAFETY? ALIVE
AND KICKING**



Più verde il cielo di BLUE MED

di **Maurizio Paggetti** *Direttore Servizi Navigazione Aerea*



Anche quest'anno si è svolto presso la sede del Centro Aeroportuale di Fiumicino l'annuale *Airline Plenary Meeting* del *Customer Relationship Management*. Questo evento, ormai consolidato nel tempo, rappresenta per la Società un momento di importante confronto con le maggiori compagnie aeree che interessano il nostro spazio aereo.

ENAV ha l'opportunità di stilare il bilancio operativo dell'anno appena trascorso e, contestualmente, di illustrare e condividere con tutti gli *stakeholders* le principali attività previste nel 2016.

L'ampia partecipazione delle compagnie di navigazione aerea (Alitalia, Ryanair, easyJet, Emirates, Meridianfly, Vueling, Turkish Airlines, Middle East e Qatar Airways) è stata la cartina tornasole del ruolo strategico dell'*Airline Plenary Meeting*. L'evento è stato catalizzatore di interventi e sessioni di approfondimento che la partecipazione attiva degli *stakeholder* ha reso ricco e stimolante da un punto di vista progettuale e sinergico.

L'interesse e il coinvolgimento hanno confermato come l'impegno dei professionisti ENAV e le piattaforme tecnologiche nel campo ATM, attualmente in uso, vanno nella direzione auspicata. Sono evidenze circa la "rispondenza" del nostro lavoro rispetto alle esigenze manifestate dai clienti che supportano e incoraggiano gli sforzi per finalizzare il *free route*, implementare l'A-CDM, il PBN e il Data-link, elementi strategici per un concreto miglioramento delle operazioni nello spazio aereo e negli aeroporti.

Ulteriore conferma circa il ruolo che ENAV sta assumendo, per la prima volta, a livello internazionale, è stato il primo *Airline Plenary Meeting* a livello di FAB BLUE MED, svolto in una sessione pomeridiana della stessa giornata.

Insieme ai colleghi di Cipro, Grecia e Malta è stata anche illustrata agli *Airspace Users* la prima edizione del BLUEMED FAB Flight Efficiency Plan; per la prima volta il BLUEMED FAB ha esposto *face to face*, ai propri clienti, i risultati di una stretta collaborazione tra tutti gli Stati membri del *Functional Airspace Block* (FAB). Un lavoro che, anche in quest'area, ha portato rilevanti risparmi di miglia nautiche, carburante e CO₂.

Alla luce dello scenario macroeconomico incerto che interessa la nostra area, è indubbiamente un traguardo confortante e un ottimo predittore di successo rilevare in tutti gli ANSP del FAB un impegno costante e sinergico finalizzato sia all'ottimizzazione delle proprie prestazioni, sia all'erogazione di un servizio in linea alle aspettative dei clienti.

L'elemento fondamentale e distintivo di questa iniziativa, portata avanti da ENAV singolarmente e poi, congiuntamente, con la partecipazione degli altri fornitori di servizi di BLUE MED, è indubbiamente la completa trasparenza e verificabilità dei risultati raggiunti. Questo fattore è il propulsore di un confronto aperto con le compagnie aeree che, nel rispetto dei ruoli, ha l'obiettivo comune di offrire un servizio di qualità all'utente finale ovvero ai milioni di passeggeri che quotidianamente volano nel nostro spazio aereo. ■

ENAV implementa la nuova Label Integrata

di **Amedeo Belli** responsabile Pianificazione Servizi

Nella conduzione delle **operazioni di controllo** del traffico aereo, la label radar, che identifica il volo associato ad ogni traccia radar visualizzata sullo schermo utilizzato dal Controllore del **traffico aereo**, riporta una serie di informazioni, quali quota, velocità, rotta, fondamentali per la conduzione delle operazioni.

In vista del prossimo avvio delle operazioni Data-Link, che prevedono la possibilità di **trasferire** istruzioni fra CTA e pilota in forma digitale, senza l'utilizzo delle comunicazioni radio, ENAV ha elaborato la nuova "Label Integrata" come nuova **interfaccia** uomo macchina (HMI - Human Machine Interface) che sarà in uso presso le sale operative degli ACC.

La nuova *Label* viene definita "Integrata" perché, in aggiunta alle **informazioni** oggi visualizzate, presenta al CTA ulteriori informazioni ricevute direttamente da bordo quali: velocità mantenuta dall'aereo, prua, rateo di salita/discesa e, soprattutto, la quota che il Pilota ha impostato sul sistema di bordo, consentendo un'immediata verifica della **corrispondenza** con la quota assegnata dal Controllore stesso.

La nuova *Label* consentirà di gestire sia le normali operazioni che le comunicazioni in *Data Link* agendo direttamente sui campi della stessa, dedicati alla visualizzazione delle informazioni ricevute da bordo e sul campo dedicato alla registrazione della **quota autorizzata**.

L'accesso alle varie **funzionalità** disponibili è molto semplice ed intuitivo grazie all'interazione con i "campi attivi" previsti nella *Label*.

La nuova HMI, progettata dai "Controllori per i Controllori", non costituisce una **rivoluzione**, ma piuttosto un'**evoluzione** di quella attuale, basata sulla medesima filosofia operativa, quella deno-

minata "User Friendly". Ciò permette di mantenere le medesime **metodologie** di lavoro consentendo però in aggiunta un'ottimizzazione del carico di lavoro in virtù del fatto che tutte le principali azioni di controllo del traffico aereo saranno gestite **direttamente** dallo schermo radar utilizzando la nuova interfaccia, senza la necessità di dover ricorrere ad ulteriori schermi per reperire **informazioni importanti** o inserire dati.

ALERTS					
CALL SIG					H D G
LEV	↑	E F X			V R
SPD	W/T	A L V			N X T
SLB		X F L			C O O
A I R					I N I T I A T

EM	CF	HJ	CL	C	A/D	SL
A Z A	2	0	2	1		1 4 3
2 8 4	↑					1 4
4 4 6	M	2	9	0		E A N
2 9 0						3 1 0
A I R						I N I T I A T

I campi indicati in bianco sono quelli valorizzati con i dati ricevuti da bordo.





La nuova Label integra numerose funzioni interattive e campi sensibili attraverso i quali immettere i dati, "pop-up windows" per le informazioni aggiuntive ed elementi grafici per "disegnare" e **visualizzare la traiettoria** del volo. Sulla Label sono disponibili tutte le informazioni necessarie per l'identificazione di un volo utili per fornire istruzioni ed effettuare i **coordinamenti** con i settori di controllo adiacenti.

Attraverso l'inserimento dei dati sarà possibile effettuare l'**aggiornamento** della traiettoria di volo che verrà contestualmente inviata al sistema di processamento dei **dati di volo**, FDP (Flight Data Processor).

La nuova Label consentirà quindi di gestire le comunicazioni tra Pilota e Controllore in Data Link senza dover far ricorso alle comunicazioni "a voce". Attraverso gli stessi "**campi sensibili**" presenti sulla Label ed utilizzati per aggiornare la traiettoria nel sistema FDP, è possibile inviare e ricevere i messaggi CPDLC (*Controller Pilot Data Link Communication*). Ogni "dialogo" terra – bordo in Data Link è originato e **monitorato** direttamente attraverso la Label dove, attraverso uno specifico "**color-coding**" sarà possibile **distinguere** chiaramente sulla Label le richieste del Pilota dalle "clearance" emesse dal Controllore con la puntuale indicazione di chi sia l'originatore del messaggio CPDLC.

Analogamente a quanto avviene oggi per la discriminazione delle diverse informazioni disponibili al CTA, il "**color coding**" consente una chiara identificazione sulla Label dei dati trasmessi direttamente dal sistema di bordo (*DAP – Download Aircraft Parameters*) rispetto a quelli forniti dal sistema di terra, consentendo inoltre di monitorare lo **stato dei messaggi** CPDLC ed evidenziare eventuali "**anomalie**" direttamente al Controllore, nel caso di discrepanza tra la "clearance" emessa e la manovra impostata dal pilota.

La nuova Label, già utilizzata e testata in diversi esercizi di **simulazione SESAR**, anche associata a concetti operativi innovativi quali la "*Initial 4D Trajectory Management*" e l'*"Airborne SPACING Sequencing & Merging"* (ASPA), presenta in prima riga una **linea di allarmi** per evidenziare direttamente, con visualizzazione automatica, ogni eventuale **emergenza a bordo**, comunicata con il consueto inserimento di codici SSR dedicati, attivazioni di Safety Net, nonché le su esposte discrepanze rilevate dal sistema fra istruzioni emesse e dati selezionati a bordo dal pilota.

La Label Integrata sarà **operativa** in autunno presso l'ACC di Brindisi e successivamente l'implementazione sarà completata rispettivamente nei Centri di controllo di Padova, Milano e Roma entro la fine del 2017. ■

SESAR Awards 2016

Ad ENAV il premio per la migliore simulazione in Europa

di **Luigi Mazzucchelli** responsabile Piattaforme dei Sistemi ATM
e **Andrea Maio** Area Tecnica

Nel mese di marzo si è svolto a Madrid il consueto appuntamento del **World ATM Congress (WAC)**, ormai giunto alla quarta edizione, e a cui ENAV ha partecipato col proprio stand ospitando un **ricco programma** di interventi e di workshop. Durante l'evento fieristico, ENAV ha ricevuto anche un importante riconoscimento dalla SESAR JU: il premio per la categoria **"Best Release Exercise 2016"** insieme ai partner industriali AIRBUS e Finmeccanica. Per ENAV è il secondo riconoscimento ottenuto per la stessa categoria in SESAR. Il **primo premio è stato assegnato ad ENAV** per l'esercizio di simulazione VP-198 (Release 2 di SESAR), il cui focus era relativo al concetto Airborne SPACING - Sequencing & Merging (ASPA S&M).

L'attività si riferisce all'**esercizio di validazione** VP-805 la cui Real Time Simulation è stata eseguita a dicembre 2015 su piattaforma pre-industriale (IBP) denominata "ENAV Rome IBP". La piattaforma consta di un segmento ATC

rap-
presentato
dalla **"4Flight-
Foundation"** (4FF) e da
un segmento di volo rappresentato da
un **simulatore di volo** (fisico) A320 e da una serie di repliche 'virtuali' di tale simulatore che permettono di realizzare un elevato grado di realismo delle simulazioni integrate, realizzando insieme alle **industrie partner** il primo caso di simulazione ad alto grado di complessità tecnologica ed operativa. Completano la piattaforma, installata nel nuovo Centro di Piattaforme dei Sistemi ATM interamente virtualizzato e su Cloud, un simulatore militare C27J e l'utilizzo integrato "Gate-to-Gate" del **simulatore di torre** TAB-3D e del simulatore di traffico e ATG sviluppato in collaborazione rispettivamente con IDS Ingegneria dei Sistemi ed EUROCONTROL, tutti completamente interoperabili.

La **validazione** ha rappresentato il "close-out" delle attività di simulazione effettuate negli anni precedenti e ha avuto come obiettivo l'integrazione dei concetti operativi i4D + CTA ed ASPA S&M, supportati dall'AMAN Extended Horizon (e-AMAN). Lo scenario è stato rappresentato dall'Extended-TMA di Roma e, come per gli esercizi precedenti, ha visto l'integrazione della piattaforma ENAV con il simulatore di volo di AIRBUS "ready-to-fly" di stanza a Tolosa e connesso in maniera sicura tramite rete geografica. Lo **sco-
po principale** è stato quello di dimostrare che il sistema possa essere utilizzato per regolarizzare in maniera ottimale il flusso di traffico in una zona terminale di volo (TMA), attraverso l'ausilio del tool Extended AMAN supportato fino ai **fix
di avvicinamento**, denominati Initial Approach Fix



Da sinistra: Nunzio Testa (ENAV), Patrick Lelievre (Airbus SAS), Luisa Propato (Finmeccanica), Luigi Mazzucchelli (ENAV), Roberta Pigliacampo (Finmeccanica) e Matteo Pace (ENAV).





(IAF). Durante la fase di rotta, attraverso l'utilizzo della "Initial 4D Trajectory", si ottiene quindi una **condivisione terra-aria della traiettoria** (via Data-Link) garantendo una sequenza ottimale del traffico in fase di avvicinamento. La condivisione della traiettoria viene gestita in fase terminale del volo fino al CTA (Controlled Time Arrival) Fix. Lo **scambio digitale di informazioni** garantisce infatti un grado di gestione strategica della traiettoria già in fase di pre-sequenziamento, in particolare imponendo dei constraint, ossia dei vincoli agli aerei su tutta la sua traiettoria pianificata.

Nella fase terminale dello spazio aereo viene applicato il concetto ASPA S&M che si esplicita attraverso una delega al segmento di bordo per acquisire e mantenere una **distanza determinata**, in tempo rispetto al velivolo che lo precede nella sequenza di arrivo, pur rimanendo sempre al controllo la **responsabilità della separazione** del traffico in avvicinamento. È importante infine sottolineare che il concetto di ASPA S&M è parte essenziale dell'Extended AMAN cosiddetto Queue Management, ossia lo strumento che assicura un flusso ottimale della sequenza di arrivo. Le comunicazioni terra-bordo R/T saranno sostituite da messaggistica data-link CPDLC (per la parte ASPA e i4D) e ADS-C (per la gestione dei contratti i4D).

La simulazione ha visto il coinvolgimento di oltre **20 controllori ENAV**, in uno scenario di traffico

reale composto dai settori di Roma ACC e di Padova ACC in due sale simulazioni, due PSA (che hanno visto il coinvolgimento di 23 pseudo-piloti) e l'integrazione di alcuni prototipi industriali su una **infrastruttura di sistema** che vedrà il suo completamento nei prossimi mesi con il supporto alle nuove validazioni in SESAR 2020 e per lo sviluppo delle nuove piattaforme (incluso Coflight e 4-Flight). ■

...e non solo Real Time Simulation

In stretta collaborazione con Airbus e Finmeccanica, è prevista infine, nel mese di giugno, a completamento delle attività RTS e per la prima volta in Europa, una **campagna di Flight Trial integrati** in cui il flight-test aircraft di AIRBUS nella sua missione in Italia effettuerà delle prove di volo sia sull'aeroporto di Fiumicino che su quello di Malpensa per la verifica operativa in volo e sui sistemi reali delle validazioni integrate ASPA/i4D/AMAN su Fiumicino, su Malpensa **D-TAXI** ed approcci RNAV(GNSS).

In tale contesto, la piattaforma di validazione ed il **Centro di Piattaforme dei Sistemi ATM** saranno in grado di interoperare con il network ATN per lo scambio di messaggistica CPDLC e ADS-C in un network reale ed in un contesto di dimostrazione in ambiente operativo, confermando il ruolo centrale di ENAV nelle validazioni operative per il futuro controllo del traffico aereo.

Una nuova sfida: riorganizzare il cielo del Marocco

di **Rino Graziano** responsabile Gestione Commesse

Fin dall'inizio di questo secolo, l'integrazione dell'Africa nell'economia globale ha portato ad un'**accelerazione** dell'interesse della comunità mondiale per quell'area, sia in termini di opportunità di business che di **sviluppo del turismo**. Ad oggi il traffico inter-continentale con l'Africa è per il 60% focalizzato sull'Europa; tuttavia, negli ultimi anni, l'area Asia-Pacific ed il Medio Oriente hanno sempre più acquisito importanza, al punto che oggi il traffico fra queste due regioni si attesta ad oltre il 20%. Inoltre, nel corso degli ultimi dieci anni il traffico aereo intra-regionale tra i paesi africani è **cresciuto** considerevolmente grazie all'incremento della popolazione urbana ed allo sviluppo del commercio intra-regionale.

In questo quadro generale, per l'Africa il Marocco offre ulteriori **potenzialità di sviluppo** grazie alla sua stabilità politica e al generale buon livello di sicurezza (cosa che attrae più facilmente anche investimenti stranieri) oltre che per le apprezza-



Delegazione di ONDA e della CAA del Marocco insieme al Team ENAV durante l'ultimo Design Review Meeting.



Esperti ENAV che lavorano fianco a fianco con controllori marocchini presso l'APP di Casablanca.

te mete turistiche come Agadir e Marrakech. Infatti, il servizio **STATFOR** di **EUROCONTROL** prevede per il paese una crescita costante fino al 2021 del 4.1% medio all'anno.

Il **service provider** del Marocco, l'Office National des Aeroports (ONDA), per soddisfare la futura domanda di traffico aereo del paese ha lanciato una gara internazionale per la **riorganizzazione dello spazio aereo**. Dopo una competizione a dir poco agguerrita contro altri soggetti solitamente "amici" su altri tavoli, **ENAV si è aggiudicata la gara**, e a settembre 2015 sono iniziati i lavori che si protrarranno per due anni.

Il Progetto ha come obiettivo generale la riorganizzazione della TMA di Casablanca e la riprogettazione delle procedure strumentali di volo relative agli aeroporti Mohammed V di Casablanca (GMMN), Rabat Sale (GMME), Benslimane (GMMB) e Tit-Mellil (GMMT) ed è articolato in 5 fasi:

Fase 1: Analisi della situazione attuale. Obiettivo è la definizione del *concept of operations* della futura TMA di Casablanca partendo dallo studio dell'attuale organizzazione dello spazio aereo e delle operazioni, analisi dei flussi di traffico e requisiti



dei vari stakeholders (CAA, Militari, ATC delle diverse ATSU coinvolte). Considerato che da contratto il *concept of operations* deve considerare anche operazioni RNAV1, in questa fase deve essere svolta un'analisi della copertura DME-DME per verificare l'applicabilità di questo concetto.

Fase 2: Progettazione delle procedure strumentali di volo (IFP). Obiettivo è la progettazione

PILLOLE DI BUSINESS ETIQUETTE NEI PAESI ARABO-MUSSULMANI

Conoscere le regole del codice di comportamento sociale dei paesi dove si svolgono attività di consulenza è, oltre che un segno di rispetto, uno strumento importante che può aiutare moltissimo a strutturare buone relazioni commerciali a lungo termine.

Tutelare l'immagine dell'interlocutore. Il poter "salvare la faccia" in queste culture è essenziale, mai mettere in difficoltà l'interlocutore.

La stretta di mano. Può durare a lungo e non bisogna lasciare la presa per primi. Se ci si presenta ad una donna musulmana è bene aspettare che sia questa a porgere la mano prima di avvicinare la propria.

Non usare mai la mano sinistra. Per i saluti, per mangiare, bere e per porgere qualcosa va sempre utilizzata solamente la mano destra. La sinistra viene considerata impura.

Non allontanarsi mentre si parla. Una stretta prosimità fisica è ritenuta normale.

Non mostrare mai la suola delle scarpe. Per un arabo entrare in contatto, anche solo visivo, con la pianta dei piedi o le scarpe è considerato offensivo.

Non rifiutare bevande o cibo offerti. Verrebbe interpretato come una grave offesa, mentre è gradito ricevere complimenti su quanto offerto. Durante in Ramadan non mangiare né bere in pubblico.

Non si parla di cani, di piedi e di scarpe. Sono elementi associati alla sporcizia.

Non si chiedono informazioni, né si fa riferimento, ai parenti di sesso femminile dell'interlocutore. Sono considerati argomenti riservati.

Non si interrompe mai l'interlocutore. Non lo si critica apertamente né si costringe, neanche bonariamente, ad ammettere di avere torto.



Esterno della sede centrale di ONDA nonché sede dell'ACC di Casablanca

di procedure strumentali di volo sia convenzionali che RNAV (in accordo al piano PBN del Marocco) per gli aeroporti oggetto di studio.

Fase 3: Riorganizzazione dello spazio aereo della TMA di Casablanca. Obiettivo è la riprogettazione degli spazi di competenza della TMA di Casablanca con l'integrazione degli aeroporti di Rabat Salé, Benslimane e di Tit-Mellil. Successivamente la proposta di riorganizzazione deve essere validata con simulazioni fast time (che svolgerà ENAV) e real time (che ENAV supporterà).

Fase 4: Validazione in volo. L'ultimo step del processo di validazione consiste nell'analisi delle procedure strumentali attraverso prove in volo che saranno svolte utilizzando velivoli per Radiomisure della flotta ENAV.

Fase 5: Piano di implementazione. Obiettivo principale di questa fase conclusiva del progetto è definire una strategia ed un piano di implementazione dei cambiamenti progettati e validati nelle fasi precedenti.

Se in un primo momento la tessitura dei rapporti ha presentato qualche difficoltà, la professionalità del team di ENAV è riuscita a conquistare la fiducia dei clienti portando con successo a compimento la Fase 1. Attualmente il progetto è nel pieno della Fase 2, il cui termine è previsto per settembre 2016. ■

Un racconto tra unicità e rigore

Come ci prepariamo a sbarcare in Borsa

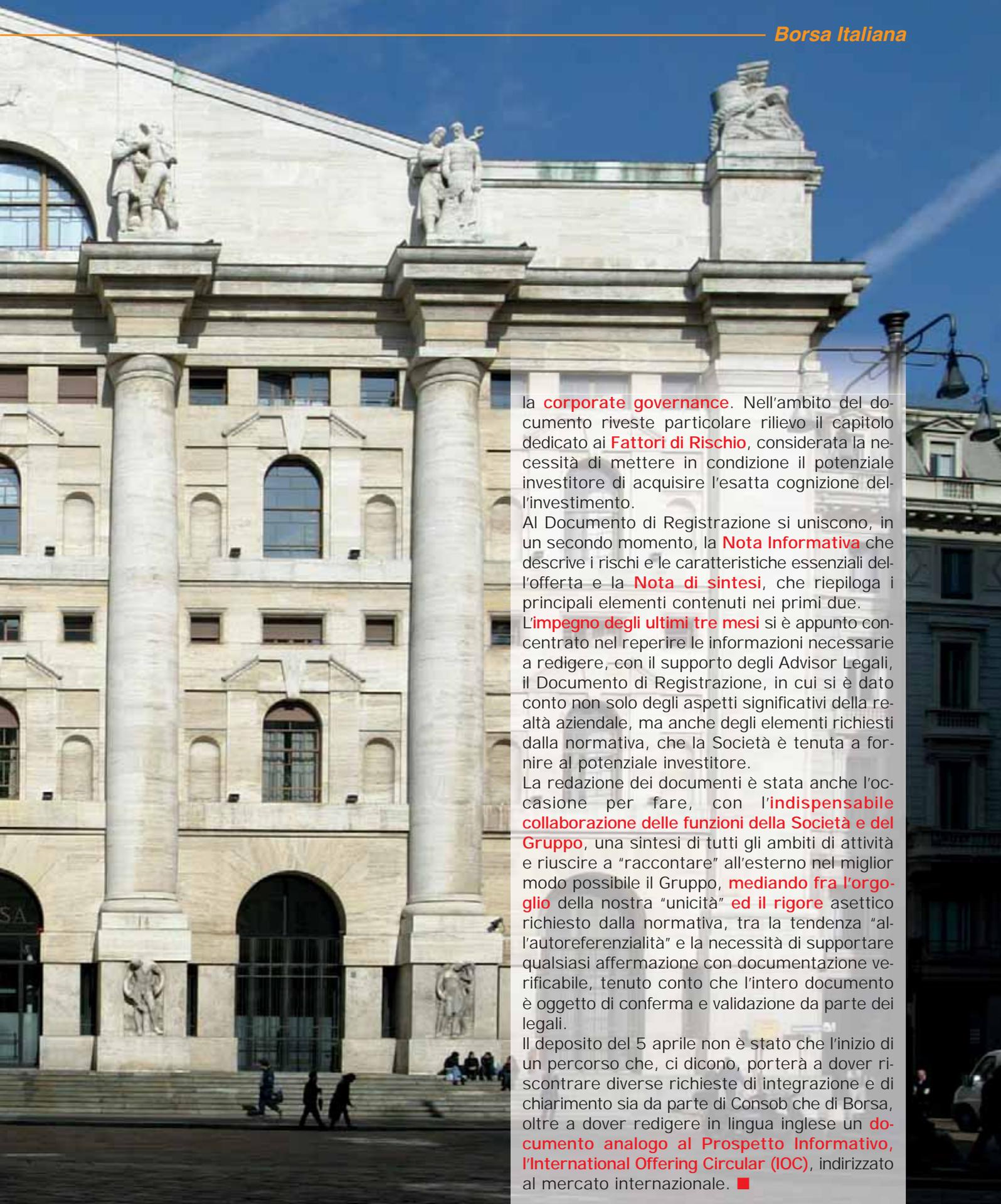
di **Silvia Namari**
responsabile funzione Finanza

Lo scorso 5 aprile alle 23.30 è stata depositata presso la Consob la **"richiesta di autorizzazione alla pubblicazione del Documento di Registrazione"**; pochi minuti dopo è stato completato anche il deposito presso Borsa Italiana SpA della **"richiesta per il rilascio del giudizio di ammissibilità alla quotazione"**, dando in tal modo l'avvio formale al processo di quotazione di ENAV.

A seguire è previsto un **doppio iter approvativo** da parte di due soggetti: da un lato la **Consob**, ossia la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa - autorità amministrativa indipendente istituita con legge nel 1974, la cui attività è rivolta essenzialmente alla tutela degli investitori, e dall'altro **Borsa Italiana SpA**, la Società per azioni che nel nostro Paese organizza e gestisce i circuiti di scambio delle azioni, delle obbligazioni quotate e di tutti gli altri strumenti finanziari.

Il processo si conclude con **l'approvazione del Prospetto Informativo** che, secondo quanto stabilito da norme e regolamenti, *deve contenere in una forma facilmente analizzabile e comprensibile, tutte le informazioni che, a seconda delle caratteristiche dell'emittente e dei prodotti finanziari offerti, sono necessarie affinché gli investitori possano pervenire ad un fondato giudizio sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sui risultati economici e sulle prospettive dell'emittente.*

Il Documento di Registrazione è la prima sezione del Prospetto informativo e si compone di **25 capitoli**, che spaziano da **informazioni generali** sulla Società, alla **storia ed evoluzione** dell'emittente, alla descrizione del **business**, dei **servizi resi** e delle **figure professionali** dedicate a tali servizi, alle **informazioni finanziarie** sia di sintesi che di dettaglio, alle informazioni sul-



la **corporate governance**. Nell'ambito del documento riveste particolare rilievo il capitolo dedicato ai **Fattori di Rischio**, considerata la necessità di mettere in condizione il potenziale investitore di acquisire l'esatta cognizione dell'investimento.

Al Documento di Registrazione si uniscono, in un secondo momento, la **Nota Informativa** che descrive i rischi e le caratteristiche essenziali dell'offerta e la **Nota di sintesi**, che riepiloga i principali elementi contenuti nei primi due.

L'**impegno degli ultimi tre mesi** si è appunto concentrato nel reperire le informazioni necessarie a redigere, con il supporto degli Advisor Legali, il Documento di Registrazione, in cui si è dato conto non solo degli aspetti significativi della realtà aziendale, ma anche degli elementi richiesti dalla normativa, che la Società è tenuta a fornire al potenziale investitore.

La redazione dei documenti è stata anche l'occasione per fare, con l'**indispensabile collaborazione delle funzioni della Società e del Gruppo**, una sintesi di tutti gli ambiti di attività e riuscire a "raccontare" all'esterno nel miglior modo possibile il Gruppo, **mediando fra l'orgoglio** della nostra "unicità" **ed il rigore** asettico richiesto dalla normativa, tra la tendenza "all'autoreferenzialità" e la necessità di supportare qualsiasi affermazione con documentazione verificabile, tenuto conto che l'intero documento è oggetto di conferma e validazione da parte dei legali.

Il deposito del 5 aprile non è stato che l'inizio di un percorso che, ci dicono, porterà a dover riscontrare diverse richieste di integrazione e di chiarimento sia da parte di Consob che di Borsa, oltre a dover redigere in lingua inglese un **documento analogo al Prospetto Informativo, l'International Offering Circular (IOC)**, indirizzato al mercato internazionale. ■

AdR: Mondardini Presidente
e de Carolis AD



È Monica Mondardini, consigliere di amministrazione di Atlantia, il nuovo presidente di Aeroporti di Roma, al posto di Fabrizio Palenzona, che termina il mandato dopo nove anni. Il consiglio di amministrazione di Aeroporti di Roma ha poi nominato AD Ugo de Carolis, amministratore delegato di Telepass dal 2008.

Al "Leonardo da Vinci" di Roma wi-fi gratis e senza limiti

Novità per chi naviga con il proprio dispositivo all'Aeroporto di Fiumicino. Una connessione libera, gratuita e con una quantità illimitata di dati scaricabili, per tutto il tempo che si desidera in attesa del volo. Grazie allo streaming senza limiti, il nuovo free Wi-Fi di AdR consentirà infatti ai dispositivi abilitati di accedere rapidamente ad ogni tipo di contenuti e servizi multimediali. La nuova rete senza fili del principale aeroporto italiano è una delle più grandi installazioni in Europa. È dotata di oltre 1000 Access Point (antenne Wi-Fi) distribuiti ovunque nelle aerostazioni, nella zona Cargo e nelle piazzole di sosta degli aeromobili. Per accedervi, è sufficiente selezionare la rete "Airport Free Wi-Fi" e, una volta aperta la pagina di benvenuto del portale, cliccare sul profilo "free Wi-Fi".



Lo stato della sicurezza dell'aviazione civile in Italia: pubblicato il Rapporto informativo ANSV 2015

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) ha pubblicato (www.ansv.it) il "Rapporto informativo sull'attività svolta e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2015". Il rapporto informativo si articola in due parti: la prima, dedicata all'analisi degli aspetti organizzativi dell'ANSV; la seconda, dedicata all'esame dell'attività istituzionale. Nel 2015 l'ANSV ha ricevuto complessivamente 3553 segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo. Tuttavia, soltanto un limitato numero degli eventi segnalati, per l'esattezza 52, è stato classificato dall'ANSV come incidente o come inconveniente grave, con conseguente apertura della relativa inchiesta di sicurezza, finalizzata esclusivamente all'accertamento delle cause in un'ottica di prevenzione. L'elevato numero di segnalazioni ricevute conferma una costante crescita della sensibilità degli operatori del settore in ordine alla trasparenza delle informazioni relative alla sicurezza del volo, senza dubbio anche favorito dagli accordi preliminari sottoscritti dall'ANSV, rispettivamente con l'Enac, con l'ENAV, con l'Arma dei Carabinieri e con il Corpo delle Capitanerie di porto (in via di rinnovo).



Finmeccanica: via libera al nuovo nome Leonardo

L'assemblea degli azionisti di Finmeccanica ha dato il via libera al nuovo nome della Società, Leonardo, proposto dal CdA. La Società assumerà la nuova denominazione dal 1° gennaio 2017. Il nuovo nome, ha spiegato l'amministratore delegato Mauro Moretti, nasce dalla necessità di segnare la discontinuità con il passato. Leonardo "non è un personaggio antico ma modernissimo ed è il primo ad aver mostrato una sensibilità per la sostenibilità ambientale".





Lo scalo internazionale di Tirana in gestione ai cinesi

L'unico aeroporto internazionale albanese passa nelle mani di un consorzio cinese, Keen Dynamics Limited, composto dal Gruppo China Everbright Limited e da Friedman Pacific. L'operazione finanziaria di ieri quindi si iscrive in un quadro di acquisizioni non nuovo alle due Società. Il consorzio cinese non ha dato informazioni sulla cifra dell'accordo, ma secondo indiscrezioni ammonterebbe a circa 90 milioni di dollari. Dal 2005 lo scalo "Madre Teresa" è gestito da Tirana International Airport (Tia), un consorzio composto da un gruppo tedesco e da un fondo albanese-statunitense. La concessione è stata prolungata recentemente fino al 2027, con la clausola che Tia dovrà rinunciare alla sua esclusività sui voli internazionali in modo da permettere alle autorità albanesi l'attivazione di alcuni piccoli scali a Kukës, Agirocastro e Saranda. È conosciuto anche come Aeroporto Internazionale di Tirana-"Nënë Tereza" (Aeroporto "Madre Teresa di Calcutta") o Aeroporto Internazionale di Rinas.



International Airport (Tia), un consorzio composto da un gruppo tedesco e da un fondo albanese-statunitense. La concessione è stata prolungata recentemente fino al 2027, con la clausola che Tia dovrà rinunciare alla sua esclusività sui voli internazionali in modo da permettere alle autorità albanesi l'attivazione di alcuni piccoli scali a Kukës,

Agirocastro e Saranda. È conosciuto anche come Aeroporto Internazionale di Tirana-"Nënë Tereza" (Aeroporto "Madre Teresa di Calcutta") o Aeroporto Internazionale di Rinas.

L'iniziativa "Paura di volare? No problem" promossa per contrastare la fobia del volo

Ha davvero fatto centro "Paura di volare? No Problem", il progetto cui partecipa un vettore aereo e sottoscritto anche da Gesap (Palermo), ENAV, Comune di Palermo, Asp Palermo ed IFSC (Italian Flight Safety Committee). Tra incontri vis-à-vis, sessioni di gruppo, simulazioni e veri e propri battesimi dell'aria, l'iniziativa è riuscita a tranquillizzare il 100% dei partecipanti che, ora, si dicono pronti a mettere piede a bordo di un aereo. Per mettere a proprio agio i partecipanti un vettore ha contribuito attivamente al corso, mettendo a disposizione personale di bordo e numerosi biglietti per poter provare che cosa significhi davvero volare. E durante gli scorsi mesi, più precisamente a novembre e ad aprile, alcuni dei partecipanti al progetto hanno potuto sperimentare in prima persona cosa significa "Volare senza timore", viaggiando sulla tratta Palermo-Napoli. Il progetto ha davvero sortito gli effetti desiderati ed i passeggeri hanno affrontato il viaggio con serenità e calma, accompagnati da amici, parenti e dai responsabili dell'iniziativa. Secondo la maggior parte dei partecipanti, l'iniziativa è perfetta, valida ed efficace così come è. Al contrario altri chiedono di incrementare le ore di pratica o -in alternativa- prevedere partenze di gruppo, per tenersi allenati e far fronte comune nel caso si rifacesse vivo il timore del volo.



Magazine Contact

cleared

Registrazione Tribunale di Roma
n. 526 del 15/12/2003

EDITORE

ENAV SpA

Direttore Responsabile

Nicoletta Tomiselli

Comitato Editoriale

Corrado Fantini
Maurizio Gasparri
Mauro Iannucci
Luca Morelli
Umberto Musetti
Maurizio Paggetti
Iacopo Prissinotti
Vincenzo Smorto
Nicoletta Tomiselli

Coordinamento Editoriale

Luca Morelli

In Redazione

Gianluca Ciacci
Oriana Di Pietro
Mariapaola Lentini
Luca Morelli
Roberto Ascheri (foto)
Maria Cecilia Macchioni (collaborazione grafica)

Redazione

via Salaria, 716 – 00138 Roma
tel. 0681662301 fax 0681664339
cleared@enav.it

Videoimpaginazione e Stampa

LITOGRAFTODI srl - Todi (Perugia)

Foto di copertina: Alberto Canini



La mia vita in un trolley!

Esperienze personali e professionali dei colleghi ENAV all'estero

da Bruxelles Paola Di Giovanni
e Mariagrazia La Piscopia
funzione Strategie Internazionali

Lavorare all'estero, lavorare in un'altra società, un'organizzazione diversa da ENAV, con colleghi che vengono da nazioni e culture differenti, *native* o *non native English speakers*, decisamente molti "non native" come noi, questo è l'argomento dell'articolo. Un articolo che però vuole presentarvi più che gli aspetti professionali, quelli umani, **le soddisfazioni, le paure e le gioie** di due donne che hanno contribuito a portare ENAV in Europa.

Quando si è presentata l'opportunità di lavorare nel **Deployment Manager**, ormai 18 mesi fa, eravamo entrambe entusiaste: dopo aver partecipato alle attività per la sua creazione avremmo avuto la possibilità di partecipare alla realizzazione di quell'ambizioso disegno. Una **nuova struttura di governance** in grado di pianificare e coordinare non solo l'elaborazione dei piani di investimento dell'ATM in Europa, ma anche la loro **esecuzione** e i **finanziamenti** europei ad esso dedicati.

Ma quanti **giorni e notti** abbiamo trascorso a pensare se e come ce l'avremmo fatta, se tutto quello che avevamo imparato nella nostra **vita "enaviana"** sarebbe stato sufficiente in questa nuova avventura. Se saremmo state in grado di partecipare ed essere risolutive in **situazioni lontane** dalla nostra esperienza e cultura.

Cosa succede se devi presentare 250 progetti con 100 **partner internazionali**, sia civili che militari, pubblici e privati, e nello stesso tempo devi

coordinare il primo report di altri 83? Dove trovi le risorse mentali e fisiche per **coordinare l'elaborazione del programma di Deployment Europeo**, gestire la consultazione con tutti gli stakeholder interessati e rispondere fino a 700 commenti? Numeri che non avremmo mai immaginato!

E così, con **energia ed entusiasmo**, abbiamo costruito poco a poco su quello che le nostre esperienze lavorative ci avevano insegnato. Facendo tesoro del **background di project management**, delle conoscenze operative e tecniche, ma soprattutto delle competenze che sul campo, con gli anni dedicati alle attività e alle strategie internazionali di ENAV, avevamo acquisito del settore del controllo del **traffico aereo europeo**.



Abbiamo utilizzato le diverse tecniche di negoziazione e di presentazione in pubblico, grazie ai corsi organizzati da **Risorse Umane**. Abbiamo fatto appello alla comprensione delle dinamiche di gruppo studiate e soprattutto di quelle vissute in tanti anni di esperienza nei gruppi internazionali.

Siamo ricorse alla nostra millenaria **cultura di "accoglienza"** per comprendere le principali variabili che caratterizzano la comunicazione tra culture diverse e per gestirle in modo efficace. Va bene, ammettiamolo, a volte ci siamo riuscite meglio a volte un po' peggio.

Con la fatica e la passione di due donne, che si alzano alle 4 e mezza del mattino per prendere il volo per Bruxelles e arrivare in ufficio alle 9:30. Che continuano a lavorare, **stanche e sorridenti**, sempre di corsa, a combattere con due badge,



due account di posta di lavoro, due processi di **registrazione dei tempi di lavoro**, casa e albergo.

Poi siamo donne, Mariagrazia ed io, con compagni di vita e figli, quindi anche **grazie a loro**, alla loro fiducia, stima e alla loro **resilience** noi siamo ancora qui. Anzi qui e lì. A ricoprire i ruoli del **FPA Coordination Manager**, Paola, e di **Deputy Director Technical and Operations**, Mariagrazia, e chissà mai cosa vorrà dire? Semplice, il coordinamento e la gestione dei fondi di finanziamento per il deployment di **SESAR in Europa** l'uno e la responsabilità della pianificazione europea per il Deployment l'altro.

Orgogliose di essere ENAV, di essere italiane e di portare i nostri valori e il nostro spirito nel Deployment Manager e in Europa.

da Washington
Michele Carandente
funzione Strategie Internazionali

L'America è piena di italiani, cognomi italiani ovunque. Eppure **nessuno che parli italiano**, sono tutti figli dell'emigrazione del secolo scorso e nessuno ha mantenuto il rapporto con la madrepatria. Sono titolati ad avere un passaporto italiano, ma si sentono americani al 100%.

Mi piace pensare che io rappresenti l'**emigrazione 2.0**, quella di professionisti che vengono in America per portare un loro contributo **accrescendo il know-how** che tanto serve alle aziende americane.

Da ottobre 2015 sono distaccato negli uffici di **Aireon in McLean** (Virginia), con un ruolo di "liaison" tra le aree tecniche e commerciali della compagnia. Partecipare a workshop ed eventi ATM in **giro per il mondo** fa parte dei miei compiti, diffondendo tra i vari ANSP il nuovo concetto di sorveglianza **aeronautica via satellite**. Il mio lavoro è anche partecipare ai vari tavoli internazionali che dovranno modificare gli attuali **standard ATM**, affinché dal 2018 i controllori del traffico aereo

possano **separare gli aeromobili** basandosi anche sul dato di sorveglianza di Aireon. Tutto questo si traduce nel viaggiare circa il 30% del mio tempo, mentre nel restante 70% cerco di ambientarmi nella società americana, senza perdere l'**imprinting italiano ed europeo**: mi ostino a non prendere l'auto, prediligendo la metropolitana; avendo vissuto già diversi anni all'estero sono abituato al **cibo "non italiano"**, ma da uomo del sud la domenica cucino il ragù e faccio colazione seguendo la serie A.

Questa esperienza americana, che dovrebbe terminare alla fine del 2017, rappresenta senz'altro una **crescita professionale e personale**, ma che ho deciso di intraprendere sicuro di poter dare il mio contributo al **progetto Aireon**, nel quale sono coinvolto ormai da 4 anni. Investendo in Aireon, ENAV si è ritagliata un ruolo di leader globale nel mondo ATM, avendo previsto con largo anticipo il successo che la **tecnologia satellitare ADS-B** sta riscuotendo nel mondo. Da Singapore a Dakar, la chiocciola tricolore presente in ogni presentazione di Aireon testimonia la **leadership italiana** nel mondo ATM.

da Kuala Lumpur **Mihaela Mariana**
Neghina Sviluppo Commerciale
e **Stefano Garfagnini** *CTA Milano ACC*

Mihaela e Stefano, **due profili diversi**: il primo più finanziario-commerciale, il secondo tecnico-operativo, uniti dall'esperienza e da un progetto comune: la Malesia. Cinque anni fa la Malesia rientrava nei paesi target del nuovo **piano societario di sviluppo** del mercato terzo. Dall'idea al progetto, e poi al successo commerciale, la strada è stata lunga. Tre anni fa eravamo distaccati presso la sede di Kuala Lumpur per seguire il **progetto di consulenza** che ENAV si era aggiudicato per mettere in piedi una nuova Società e avviare un grande programma. Ci siamo lanciati nella sfida con **entusiasmo e passione**, orgogliosi di rappresentare ENAV. Oggi siamo il team che supporta l'Aviazione Malese in uno dei più grandi progetti di consulenza aeronautica al mondo per il nuovo ACC di Kuala Lumpur. Abbiamo un ufficio societario e uno di progetto, una struttura per i **simulatori di Torre e Radar**; siamo un team multiculturale che spazia dall'Inghilterra all'Australia, dall'India alla Malesia, con una visione **internazionale e background** molto diversi.

La nostra esperienza è un grande viaggio in un Paese lontano, in una cultura ricca e diversa, un viaggio affascinante, fatto di **grandi scelte personali** e familiari, che entra nell'anima poco alla volta con inevitabili "alti e bassi". ■



La Safety? Alive and Kicking

di **Corrado Fantini** responsabile funzione Safety



Per tutte le imprese aeronautiche la “sicurezza delle operazioni” è un **elemento centrale del business**; compagnie aeree, operatori aeroportuali e fornitori dei servizi di navigazione aerea sono organizzazioni a cui appare superfluo imporre il perseguimento di **specifici obiettivi di Safety**, semplicemente perché la sicurezza è una sorta di prerequisito d’esercizio, una naturale **“conditio sine qua non”** della loro attività.

Ancor più che per gli altri soggetti aeronautici, per i fornitori dei **Servizi di Navigazione Aerea** il perseguimento di adeguati livelli di Safety è sempre stato un obiettivo irrinunciabile e talmente scontato che nemmeno quando si iniziarono a regolamentare i livelli di performance sembrò necessario **prevedere obiettivi minimi di sicurezza operativa** anzi, al contrario, apparve logico concentrare l’imposizione di target vincolanti e di connessi processi di verifica e controllo solo su altre aree prestazionali.

La **gestione d’impresa** di chi fornisce i servizi di gestione del traffico aereo era così fortemente orientata al miglioramento continuo della Safety che

gli ambiti da **“sollecitare”** erano altri: la qualità del servizio, la sostenibilità ambientale e l’efficienza economica.

Slogan come **“Safety First”** o **“Safety is paramount”** oppure asserzioni tipo **“la Safety non ammette indebite pressioni sociali o commerciali”**, hanno rappresentato le forme comunicative attraverso cui giustificare il regime di **cost-recovery** e la definizione di obiettivi di alto livello e di principio, declinati nel **pacchetto sul Cielo unico europeo** o negli obiettivi di SESAR; addirittura, quando nel 2011 l’Europa determinò la fine del **full cost-recovery** e il passaggio agli **user pays principles**, con il primo regolamento sul Performance Scheme, per le Safety Performance non si ritenne necessario e utile stabilire target e obiettivi vincolanti.

Prudenza eccessiva? **Over confidence** rispetto all’autonoma capacità delle imprese di operare per il proprio **core business**? Probabilmente è troppo presto per rispondere a questa domanda, ma è evidente che, a partire dal 2014, qualcosa è cambiato: sia l’ICAO che l’UE e l’EASA stanno velocemente



recuperando l'**asincronia metodologica** determinata agli inizi degli anni duemila e, anche per le Safety Performance, così come è avvenuto per la capacità/puntualità, la sostenibilità ambientale e l'efficienza economica, prolifera la produzione di **norme tecniche e leggi** molto precise e vincolanti, sia nella definizione dei processi che devono caratterizzare le attività degli ANSP, sia nella puntuale definizione di obiettivi e **target vincolanti** associati a precise metriche per la misurazione e il monitoraggio dei risultati.

Volendo vedere il bicchiere mezzo pieno, possiamo constatare che è sempre più **necessario** far seguire i fatti alle parole e, in questo senso, le nuove norme non si limitano a **pretendere** che la Safety sia "gestita e misurata", ma impongono le modalità di gestione, definiscono le metodologie di misurazione, prescrivono i **processi per il monitoraggio** e, soprattutto, impongono obiettivi vincolanti che devono essere conseguiti.

Si tratta di un nuovo corso che, a livello mondiale, è iniziato con l'Annesso 19 "**Safety Management**"; si è evoluto prevedendo stringenti verifiche sull'efficacia degli **State Safety Programme** e, più di recente, ha prodotto un primo documento ICAO sul **Fatigue Risk Management** per i Controllori del traffico aereo.

Un **new deal** che, a livello dell'Unione europea, trova la sua massima evidenza nel regolamento che disciplina lo schema prestazionale degli ANSP (Reg. UE 390/15) e con la Decision con cui la Commissione ha fissato i target vincolanti, includendo – per la prima volta – anche gli obiettivi di Safety.

In realtà, il nuovo Performance Scheme è solo la punta dell'iceberg perché, la prossima **Basic Regulation sulla Safety**, i nuovi **Common Requirement per gli ANSP**, come già il regolamento sul sistema di reporting degli eventi di Safety (UE 376/14), quello sulle licenze dei CTA e sulle **Organizzazioni di Formazione** (UE 340/15) o quello sulla certificazione dei gestori aeroportuali (UE 139/14), intervengono tutti nella medesima di-

rezione e, ognuno nel proprio ambito, stabiliscono puntualmente "quali" siano i Safety Target da conseguire, "cosa" debba essere misurato e "come" le **Safety performance** e, in generale, le attività di Safety debbano essere monitorate e verificate dalle competenti autorità.

Più che un'affermazione di principio, mai come oggi, la Safety è "**alive and kicking**" e, per questo, è necessario che ENAV alimenti e sviluppi una robusta Safety Culture che, partendo dall'Organizzazione, arrivi a tutto il personale (o viceversa).

La Safety Culture non deve essere avvertita come una specificità del personale "operativo", ma che deve essere la cultura di chi lavora in ENAV perché "**dimostrare che la safety sia considerata fin dalla fase di progettazione degli investimenti**" non è un'attività per il personale di "line", ma è quello che l'Europa ci chiede di dimostrare e, soprattutto, è ciò che serve al **personale operativo** e ad un'azienda che vuole competere con se stessa e con gli altri. Acquisire sistemi e tecnologia, così come stipulare un contratto con un fornitore, esprimere un parere legale o effettuare una valutazione rispetto all'imputazione di un costo o di un cespite, non è un'attività prettamente operativa ma, in ENAV, è di sicuro un'attività di Safety.

Perseguire il **miglioramento continuo** vuol dire per ciò accettare una competizione prestazionale e, in questo senso, affrontare la sfida con il proprio passato (migliorarsi) e, il confronto con gli altri (ambire a primeggiare), richiede consapevolezza da parte di tutti: il personale operativo dovrà continuare a fare il proprio dovere sapendo di essere protagonista della **Safety**, della **Capacity** e dell'**Environment** tanto quanto della **Cost-Efficiency** ma, allo stesso tempo e nello stesso modo, anche altre professionalità di ENAV devono sapere che ugualmente il loro operato, di fatto, concorre alla determinazione del livello di **Safety Performance** della Società.

La Safety non solo è viva e vegeta, ma si sta agitando perché vuol farsi sentire da tutti: prestarle attenzione vuol dire avere a cuore il futuro di ENAV. ■



La parola a...

Jeff Poole

Direttore Generale di CANSO

Sulla base della sua lunga esperienza, come descriverebbe CANSO e qual è il suo ruolo?

Lavoro nel settore del trasporto aereo da molti anni: ho collaborato con BAE Systems, Airbus e con IATA. Grazie a tale esperienza pregressa, conosco bene il comparto della gestione del traffico aereo dal punto di vista dell'industria e delle compagnie aeree. In particolare, a IATA sono stato incaricato di ottenere una riduzione dei costi aeroportuali e delle tariffe di navigazione aerea per le compagnie aeree aderenti all'Associazione.

CANSO è la voce Internazionale dell'ATM. Siamo un'Associazione senza scopo di lucro, con un numero di soci in continuo aumento. Tra i nostri membri annoveriamo non solo ANSP, ma anche fornitori di beni e servizi agli operatori responsabili della gestione del traffico aereo.

Lo scopo di CANSO consiste nella promozione di una performance ATM internazionale con l'obiettivo di realizzare un sistema di navigazione armonizzato a livello mondiale ed interoperabile, in grado di garantire uno spazio aereo sicuro, efficiente e senza soluzione di continuità. Ci stiamo adoperando per raggiungere tali risultati nell'ambito del quadro strategico "Vision 2020" per il settore dell'ATM. A sostegno di tali attività v'è il CANSO Work Plan, con i suoi circa 140 prodotti concreti nei settori del rafforzamento della sicurezza, del miglioramento dell'operatività e della messa a punto di politiche del trasporto aereo.

Quali sono le attività di CANSO insieme ai suoi soci al fine di fornire loro assistenza?

CANSO è organizzata in gruppi di lavoro e *task force*, che si occupano di tematiche quali sicurezza, operatività e *policy*. Attraverso tali strutture i nostri aderenti si scambiano best practice, diffondono informazioni, promuovono orientamenti e mettono a punto nuove politiche. Tra l'altro, dette attività sono volte a fornire orientamenti in materia di ATM, quali la tutela dalle cyber-minacce, la riduzione dell'impatto del rumore dovuto al traffico aereo, le best practice nella risposta alle emergenze, il miglioramento dell'attraversamento delle frontiere tra le FIR e l'attuazione della PBN (*performance-based navigation*).

Organizziamo altresì attività di formazione e seminari su tematiche quali: l'attuazione dell'Aviation System Block Upgrade ICAO, la progettazione di sistemi di gestione della sicurezza e l'attuazione della PBN. Promuoviamo numerose conferenze in tutte le regioni, su tematiche correlate alla sicurezza e all'operatività. Il nostro evento più importante è il WATC, che organizziamo in collaborazione con l'ATCA. Quest'anno circa 7.000 persone hanno partecipato all'evento, che ha registrato anche la presenza di 225 espositori e nell'ambito del quale sono stati organizzati numerosi seminari ed eventi formativi.

CANSO rappresenta la visione dei propri aderenti ad un'ampia gamma di stakeholder del settore del trasporto aereo, tra cui l'Organizzazione per l'Aviazione civile, presso la quale godiamo dello status di osservatore.

Lei è a capo di un'organizzazione di dimensione regionale e mondiale. Quali sono le problematiche che deve affrontare?

CANSO ha soci in tutto il mondo i quali forniscono servizi a supporto dell'85% del traffico aereo mondiale. Data la grande varietà di partecipanti e le diversità che caratterizzano le regioni, i Paesi, le culture, le dimensioni ed il grado di maturità degli ANSP, non esiste una soluzione unica, valida per tutti, alle problematiche cui deve far fronte il nostro settore. Per questo CANSO e i suoi aderenti conducono attività sia a livello internazionale – con l'ICAO e le grandi organizzazioni del settore – sia a livello regionale – con le organizzazioni regionali e gli Stati, per far fronte alle sfide ed individuare le soluzioni più efficaci.

Una sfida importante è costituita dall'aumento del traffico aereo; noi abbiamo il compito di approntare le infrastrutture per la gestione del traffico aereo necessarie a far fronte ad un tasso di crescita annuo di più del 5%. I risultati e i prodotti del Work Plan "Vision 2020" ci aiutano ad accrescere l'efficienza dello spazio aereo.

Un'altra grande sfida è di natura politica. Convincere i governi a compiere i passi necessari all'efficiamento del settore del trasporto aereo richiede un enorme lavoro. Ne è la prova l'estrema e deludente lentezza nella realizzazione, in Europa, del SES.

Un'altra problematica deriva dal fatto che una notevole parte dello spazio aereo è riservato agli organismi militari e, quindi, interdetto al traffico aereo civile. Il problema assume particolare rilevanza nello spazio aereo notevolmente frammentato del Medio Oriente, il 40-50% del quale è riservato alle operazioni militari. Per questo motivo ne reclamiamo un utilizzo più flessibile.

C'è poi, naturalmente, il problema del terrorismo e delle guerre. I conflitti in Medio Oriente hanno comportato il dirottamento del traffico aereo, al fine di evitare il sorvolo delle zone di conflitto. Ciò ha causato gravi disagi per gli ANSP e la dilatazione dei tempi di volo, con il conseguente aumento delle spese per il carburante e delle emissioni di CO₂. Continuiamo, poi, a lavorare insieme all'ICAO e agli operatori del settore per migliorare i flussi di informazione sui rischi per gli aeromobili nelle aree di conflitto.

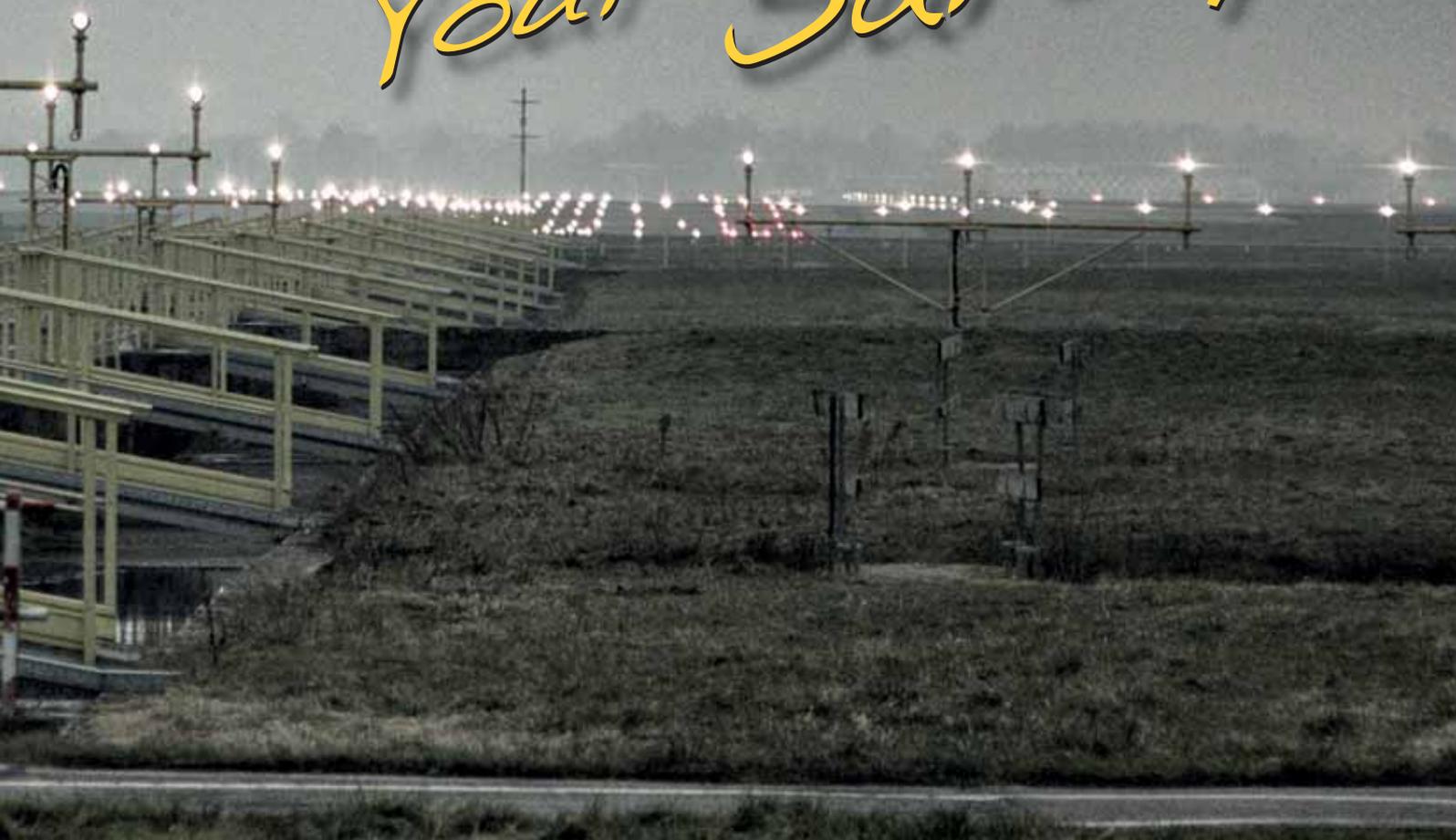
Il settore del trasporto aereo è in rapida evoluzione: quale sarà, a suo avviso, il ruolo futuro degli ANSP e dell'aviazione in generale? E quale il ruolo di CANSO?

Non è più possibile continuare ad operare come abbiamo sempre fatto nel settore dell'ATM. Gli ANSP dovranno anticipare i cambiamenti ed adattarsi alle trasformazioni del mondo del trasporto aereo. Le nuove tecnologie stanno già modificando il loro ruolo. La tecnologia coadiuva l'armonizzazione di sistemi, processi e flussi di traffico a livello internazionale, senza tener conto delle frontiere nazionali né delle apparecchiature di terra. Nel 2018 verrà introdotta l'ADS-B spaziale, che consentirà il controllo di zone oceaniche e remote, attualmente non coperte. La tecnologia consentirà una maggiore armonizzazione dello spazio aereo, oltre ad aumentare la resilienza dell'ATM alle catastrofi naturali e di origine antropica. Nel Regno Unito e in Irlanda gli ANSP sono riusciti a gestire il traffico nello spazio aereo l'uno dell'altro. Inoltre, con la "remote tower technology" non v'è ragione per cui un aeroporto non possa essere efficacemente gestito in remoto da una postazione ubicata in un altro paese. Grazie a questo nuovo sistema, i costi storicamente alti d'ingresso nell'ATM verranno drasticamente ridotti. Con le nuove tecnologie – che inducono il settore ad abbandonare le costose torri di controllo e i radar e a rivolgersi alle tecnologie di torre satellitari, in remoto o "smart" – sarà più facile per le aziende giovani fornire servizi di navigazione aerea e competere con gli ANSP già presenti sul mercato. La questione è: i governi consentiranno una maggiore concorrenza?

Le compagnie e gli aeroporti sono ormai da anni oggetto di profonda liberalizzazione, ma quella dell'ATM è un'altra storia. Infatti, l'ATM è ancora fortemente vincolata dalle frontiere nazionali ed è quasi interamente appannaggio di ANSP di proprietà pubblica. V'è quindi scarsissima concorrenza. Tuttavia, noto un lento cambiamento. In Europa assistiamo ad un aumento della concorrenza nella fornitura di alcuni servizi di supporto e di servizi di navigazione aerea di terminale. In Spagna, dove è stato indetto un bando per la fornitura di servizi di torre, i costi sono stati ridotti del 50% rispetto a quelli del precedente regime regolamentato. CANSO ha il compito di contribuire a creare le condizioni generali che garantiscano che il settore della gestione del traffico aereo sia all'altezza del proprio compito in un mercato in rapida evoluzione. Ciò significa convincere gli Stati che lo spazio aereo deve essere organizzato, che i servizi di navigazione aerea devono essere forniti in base alle esigenze operative degli utenti dello spazio aereo e non in base alle frontiere nazionali; che agli ANSP deve essere consentito di operare come normali aziende, libere da vincoli di bilancio statali e devono potersi concentrare sui loro clienti. Inoltre, che si deve guardare all'ATM secondo una logica basata sulle prestazioni, soprattutto per quanto attiene al quadro normativo di riferimento.



*Our Job,
Your Safety!*



enav.it

