

Mensile del Gruppo ENAV

cleared

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

1 anno XV - gennaio 2018

BVLOS

SPERIMENTAZIONE SUI DRONI

FOLLOWME

IL NUOVO PORTALE INTERNO



**ENTERPRISE RISK
MANAGEMENT**





enav



techno sky
an enav group company



enav
asia pacific

Modello 231 parte la formazione



di **Devan De Paolis** responsabile Internal Audit

La formazione sul Modello 231, per le società che hanno scelto di dotarsene, ha carattere obbligatorio al fine della validità del Modello stesso: nel caso in cui lo si adotti, ma non si realizzi, di conseguenza, un adeguato programma di formazione, l'azienda sarà comunque ritenuta responsabile degli eventuali illeciti commessi da amministratori e dipendenti. Infatti, il Modello Organizzativo, secondo il Decreto 231, per avere "efficacia esimente" in caso di giudizio penale, deve essere "adottato ed efficacemente attuato" dall'Organo Dirigente. Questa espressione sottintende tra l'altro la necessità che i dipendenti debbano essere adeguatamente informati e formati sui principi del Decreto e sul Modello Organizzativo in vigore nella propria Società. In particolare sui protocolli di controllo da porre in atto nello svolgimento delle attività.

Le Linee Guida di Confindustria, in merito ai Modelli 231, sottolineano la necessità di una efficace formazione delle risorse, attraverso un adeguato programma di training rivolto al personale delle aree a rischio e strutturato in funzione dei destinatari.

Anche la Giurisprudenza si è pronunciata sulla rilevanza dell'attività formativa. L'ordinanza del 20 settembre 2004, nel cosiddetto "decalogo" del Tribunale di Milano, indicava, tra i requisiti essenziali per l'efficace attuazione del Modello Organizzativo, la formazione. Il Tribunale di Milano affermava anche che il Modello Organizzativo non si ritiene efficacemente attuato se "non si differenzia la formazione" a seconda che la stessa si rivolga ai dipendenti nella loro generalità o ai dipendenti che operano in specifiche aree a rischio...".

Le best practice infine suggeriscono l'opportunità di realizzare anche un'attività di refresh periodico per chi è particolarmente esposto al rischio di commettere reati e di estendere i

programmi formativi coinvolgendo i vertici della Società.

In ENAV il target delle attività formative, in materia di Modello 231, è quello di coprire le esigenze in termini di conoscenza diffusa a livello aziendale dei principi di base sul Decreto 231/01 e degli adempimenti per assicurarne la compliance. La nostra formazione tiene conto delle novità normative, in continua evoluzione, e/o delle modifiche societarie.

Il programma dell'ultimo biennio è stato progettato con lo scopo di organizzare sessioni di formazione-informazione, in aula, in sede e sul territorio, per creare specifiche occasioni di incontro, di scambio, di confronto e di condivisione con i colleghi sulla tematica inerente la compliance 231 e la prevenzione della corruzione in Azienda. Inoltre nel 2017 è stata organizzata anche una presentazione per gli organi di governo societario con la collaborazione di un penalista esterno.

Quest'anno tutto il personale sarà iscritto ad un corso da seguire in modalità e-learning. Il progetto è volto ad estendere la formazione e ad aggiornare le risorse, che hanno partecipato alle attività in aula, sulle modifiche legislative recepite dal Decreto nel corso del 2017. Modifiche che hanno comportato, nello scorso dicembre, una nuova attività di Risk Assessment e, di conseguenza, alcune significative novità nel nostro Modello.

Il corso online sarà introdotto da due videomesaggi sulla tematica 231: uno del Presidente del Consiglio di Amministrazione Roberto Scaramella, l'altro del Presidente dell'Organismo di Vigilanza Francesco Alfonso. L'obiettivo principale è condividere, a tutti i livelli, la consapevolezza di essere parte di un sistema nel quale la conoscenza delle norme adottate dalla Società, obbligatorie o volontarie, nello specifico del Decreto Legislativo 231/01 e dei presidi anticorruzione, è una necessità imprescindibile. ■

BVLOS

I primi risultati della sperimentazione sulle Operazioni dei Droni

di **Plinio Frasca** Strategie Internazionali

e **Luigi Brucculeri** Ricerca, Sviluppo e Supporto Innovazioni Operative TechnoSky

Il 3 agosto 2016 è stata sottoscritta la **Convenzione tra ENAC ed ENAV** per l'identificazione dei fattori abilitanti per le operazioni a bassa quota dei droni e per la realizzazione della relativa infrastruttura finalizzata alla fornitura dei servizi di gestione del traffico per i droni.

Al fine di raggiungere gli scopi prefissati dalla convenzione è stato sviluppato il **primo concetto operativo BVLOS** (Beyond Visual Line of Sight) italiano attraverso il coinvolgimento diretto di primarie aziende nazionali (ARPA Lombardia, ASL Toscana SE, CISCO, e-Distribuzione, ENI, RAI Way, RFI, SNAM, TERNA), interessate alle operazioni a bassa quota e di costruttori e operatori SAPR per facilitare il **processo di industrializzazione**. Inoltre sono stati esaminati i riferimenti normativi e scientifici esistenti sul settore, sia nazionali che internazionali e le iniziative di ICAO, Commissione europea, EASA, JARUS, FAA/NASA, regolatori di altri stati europei.

Al fine di rispondere alle reali esigenze dei principali **stakeholder**, sono stati analizzati il contesto e la loro domanda di servizi per l'impiego di droni in operazioni a bassa quota consentendo di individuare la **forte volontà ad operare** quanto prima negli spazi aerei a bassa quota con droni sia ad ala fissa che ad ala rotante. Di seguito alcuni esempi dei casi d'uso più importanti:

- monitoraggio delle infrastrutture lineari e non
- monitoraggio ambientale
- monitoraggio aree colpite da eventi (naturali/sociali)
- controllo del territorio (frontiere e linea di costa)
- ricerca e soccorso
- agricoltura
- ricerca e sviluppo
- logistica e delivery
- aerofotogrammetria
- media: riprese cinematografiche.

Le esigenze manifestate prevedono essenzialmente l'utilizzo dello **spazio aereo** nelle seguenti modalità:

- operazioni in corridoio (ad es. il monitoraggio in

infrastrutture lineari quali linee elettriche, gasdotti, linee ferroviarie)

- operazioni in un'area poligonale (ad es. agricoltura di precisione, monitoraggio ambientale del territorio, sicurezza delle infrastrutture)
- qualsiasi combinazione delle precedenti (ad es. corridoio per raggiungere area poligonale per operazioni e corridoio per ritornare alla base di partenza).

Nel 2017 ENAC ed ENAV hanno dato avvio alla campagna di sperimentazione per la valutazione dei fattori abilitanti necessari alle operazioni BVLOS descritti nel concetto operativo. La sperimentazione è stata ritenuta un **fattore abilitante** procedurale necessario ed elemento cardine per garantire e facilitare una transizione adeguata alla definizione di nuove regole nonché all'implementazione di **nuove procedure**, prodotti (tecnologie) o servizi.

La sperimentazione sta infatti contribuendo alla raccolta delle evidenze per l'identificazione di **input utili alla determinazione di requisiti normativi**. Il focus principale è sull'analisi relativa agli aspetti di safety e prestazioni tecniche delle varie tecnologie abilitanti.

La sintesi dei primi risultati, delle raccomandazioni e delle lezioni apprese durante la campagna di sperimentazione BVLOS eseguita nel 2017 sono stati raccolti in un **primo report** pubblicato a dicembre del 2017. Tali risultati forniscono una



Approccio sperimentale



serie di indicazioni che vengono utilizzate come **feedback** per gli esercizi inclusi nel piano di validazione del 2018, per il consolidamento del concetto operativo ed infine come evidenza a supporto delle necessarie **modifiche regolamentari** ENAC, come ad esempio del Regolamento Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto, delle Circolari, Linee Guida e Note Informative relative.

In ogni esercizio sono stati svolti più voli (run) per valutare i vari **obiettivi oggetto** di misurazione; per ogni singolo volo sono stati raccolti i dati attraverso l'utilizzo di tecniche e metodi consolidati. Le **risultanze preliminari**, aggregate per fase di volo (prevolo, volo, post volo) e formazione, presenti nelle tabelle del report, sono di natura qualitativa e si basano soprattutto sulle osservazioni e considerazioni effettuate dagli **esperti di dominio** e delle aree prestazionali coinvolti nella sperimentazione.

Nel corso del 2017, le principali **attività di sperimentazione** sono state condotte da team di ENAV ed ENAC insieme ai seguenti stakeholder: ARPA Lombardia, CISCO e e-Distribuzione.

Dagli esercizi di sperimentazione, considerando le diverse funzionalità valutate, come ad esempio il **geofencing, return-home, telemetria e comando/controllo**, sono emerse le seguenti considerazioni di tipo qualitativo che dimostrano che:

L'approccio graduale che prevede la suddivisione delle aree di operazioni in base a **complessità/criticità** (non abitate, scarsamente abitate, urbane, assembramenti di persone, aree sensibili, aree P,R,D, TMA CTR, ATZ) è stato confermato.

L'accuratezza del profilo di volo è accettabile in condizioni meteo non avverse e la precisione di navigazione è più che soddisfacente sul piano orizzontale.

Il volo in automatico offre un **accurato profilo di volo**, una maggiore facilità di uso alleggerisce il carico di lavoro e contribuisce ad una migliore autonomia del drone.

Il volo notturno si è svolto con lo stesso grado di successo del volo diurno.

L'impiego dei droni contribuisce positivamente all'ambiente riducendo emissioni e rumore rispetto all'uso di altri mezzi aerei tradizionali.

Le sperimentazioni eseguite producono un **effetto collaterale** evidente di apprendimento per i piloti coinvolti.

Il risultato del lavoro di sperimentazione è stato molto apprezzato sia da ENAC che dalle società che hanno partecipato alle attività, e proprio per questo successo numerose altre società hanno chiesto di essere incluse nella **campagna di sperimentazione** che si svolgerà nel 2018, un'attività che avrà come obiettivi principali:

- aumentare il campione statistico, coinvolgendo ulteriormente gli stakeholder e gli operatori di settore nella campagna di sperimentazione;
- sviluppare altre ipotesi di scenari con aumen-

	ARPA Lombardia Località LOMBARDIA/Pavia-Riccagioia. Nr esercizi effettuati: 1 Nr. Voli effettuati: 6
	CISCO Località TOSCANA/Piombino. Nr esercizi effettuati: 1 Nr. Run effettuati: 4
	e-distribuzione Località BASILICATA/Matera. Nr esercizi effettuati: 4 Nr. Run effettuati: 37 (11, 6, 11, 9)

Principali attività di sperimentazione 2017.

to di complessità/criticità per valutare le operazioni BVLOS in diverse condizioni operative;

- completare la valutazione di tutti i fattori abilitanti;

- consentire operazioni critiche BVLOS, in egida sperimentale con raccolta dati, per quelle tipologie di operazioni già oggetto di avvenuta sperimentazione con esito positivo.

L'esperienza acquisita attraverso la **stretta collaborazione** con le aziende coinvolte ha permesso di indirizzare meglio i target con una maggiore consapevolezza delle reciproche necessità e consolidato un **rapporto di collaborazione** e crescita comune. Il fine ultimo è quello di contribuire in maniera tangibile allo sviluppo e affermazione di questo nuovo settore, che riveste enormi potenzialità di **sviluppo economico e industriale**, con sicure ricadute positive nell'ambito sociale ed ambientale. ■

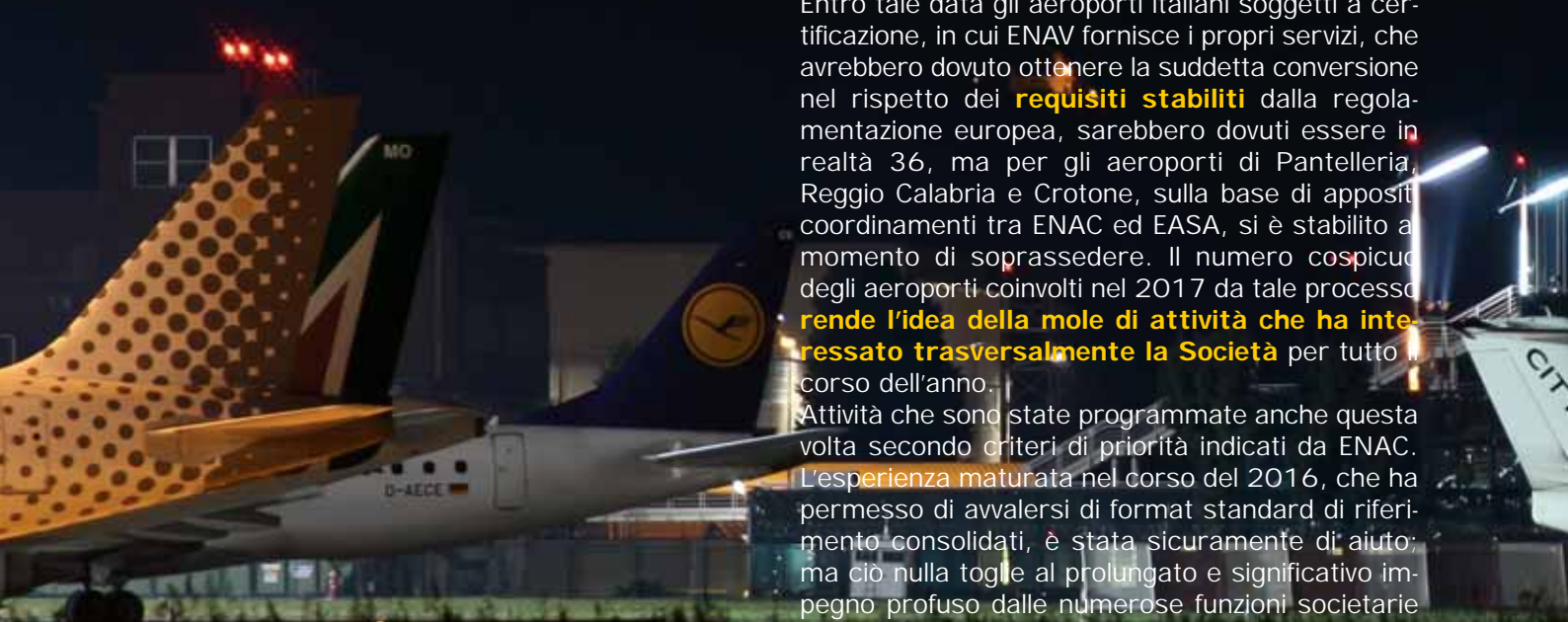
Conversione dei certificati di aeroporto ex Reg. UE 139/2014

Raggiunti gli obiettivi prefissati per l'anno 2017

di **Vittorio La Penna D'Orazi**

responsabile Normativa ATS, MET e Validazione Operativa

foto di Marco Priolo



Il 18 dicembre scorso, con la firma del Direttore Generale Massimo Bellizzi dell'**Accordo Quadro** con GEAC S.p.A., Gestore aeroportuale dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi, si è concluso l'iter, iniziato nell'anno 2016, che ha permesso ad altri 27 aeroporti, per un totale complessivo di 33 (vedi tabella), di ottenere la **conversione del certificato di aeroporto da certificato nazionale in certificato europeo** entro la data stabilita del 31 dicembre 2017.

Entro tale data gli aeroporti italiani soggetti a certificazione, in cui ENAV fornisce i propri servizi, che avrebbero dovuto ottenere la suddetta conversione nel rispetto dei **requisiti stabiliti** dalla regolamentazione europea, sarebbero dovuti essere in realtà 36, ma per gli aeroporti di Pantelleria, Reggio Calabria e Crotona, sulla base di appositi coordinamenti tra ENAC ed EASA, si è stabilito al momento di soprassedere. Il numero cospicuo degli aeroporti coinvolti nel 2017 da tale processo **rende l'idea della mole di attività che ha interessato trasversalmente la Società** per tutto il corso dell'anno.

Attività che sono state programmate anche questa volta secondo criteri di priorità indicati da ENAC. L'esperienza maturata nel corso del 2016, che ha permesso di avvalersi di format standard di riferimento consolidati, è stata sicuramente di aiuto; ma ciò nulla toglie al prolungato e significativo impegno profuso dalle numerose funzioni societarie trasversalmente coinvolte, a cui si rinnova un vivo ringraziamento per il prosieguo del lavoro svolto. Per il dettaglio dei riferimenti normativi e degli importanti obiettivi conseguiti dalla nostra Società con la stipula di questi Accordi si rimanda all'articolo **"Il nuovo certificato di aeroporto secondo il Regolamento Ue 139/2014"** di Cleared del gennaio 2017.

Come detto in apertura, con tali Accordi, per ENAV, **si è concluso l'iter** che ha permesso ai Gestori di ottenere la conversione del certificato di aeroporto da certificato nazionale in certificato europeo, **ma la "sfida" in realtà non è finita, è ap-**



Anno 2016	
Gestore / Aeroporto	Data sigla Accordo
Aeroporti di Roma S.p.A. / Roma Fiumicino	16/12/16
S.E.A. S.p.A. / Milano Malpensa	28/12/16
S.E.A. S.p.A. / Milano Linate	28/12/16
SAVE S.p.A. / Venezia	20/12/16
S.A.C.B.O. S.p.A. / Bergamo	19/12/16
Ge.S.A.C. S.p.A. / Napoli	19/12/16
Anno 2017	
Gestore / Aeroporto	Data sigla Accordo
Aeroporti di Roma S.p.A. / Roma Ciampino	30/06/17
Aeroporto di Bologna S.p.A. / Bologna	04/08/17
S.A.C. Società Aeroporto Catania S.p.A. / Catania	15/11/17
GES.A.P. S.p.A. / Palermo	16/10/17
Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.A. / Torino	04/08/17
AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. / Bari	07/08/17
Toscana Aeroporti S.p.A. / Firenze	01/12/17
SOGAER S.p.A. / Cagliari	18/09/17
S.A.CAL. S.p.A. / Lamezia Terme	12/12/17
Geasar S.p.A. / Olbia	04/08/17
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. / Verona	09/08/17
AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. / Brindisi	11/10/17
Aer Tre S.p.A. – Aeroporto di Treviso / Treviso	08/08/17
Aeroporto di Genova S.p.A. / Genova	06/11/17
SO.GE.A.AL. S.p.A. / Alghero	04/08/17
Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. / Trieste	18/10/17
AERDORICA S.p.A. / Ancona	27/11/17
SAGA S.p.A. / Pescara	30/10/17
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. / Brescia	13/11/17
SASE S.p.A. / Perugia	13/12/17
AST Aeroservizi S.p.A. / Lampedusa	11/12/17
Airiminum 2014 S.p.A. / Rimini	19/10/17
SO.A.CO. S.p.A. / Comiso	15/11/17
So.Ge.A.P. S.p.A. / Parma	25/10/17
ABD AIRPORT S.p.A. / Bolzano	09/11/17
GEAC S.p.A. / Cuneo	18/12/17
AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A. / Taranto	10/10/17



pena iniziata. Previsto infatti che ogni quattro anni dalla data di sottoscrizione gli stessi siano soggetti a riesame per verificarne l'efficacia operativa al fine di un rinnovo per iscritto per pari durata, salvo che non ne venga richiesto il **motivato riesame** anche da una sola delle Parti prima dei quattro anni.

Proprio per misurarne l'efficacia operativa sarà necessario dare puntuale applicazione a quanto stabilito nel merito dai singoli Allegati. Si pensi ad esempio a quanto previsto dall'Allegato 9 **Change Management**, che ha come precipuo scopo quello

di disciplinare gli **aspetti di coordinamento** tra Gestore aeroportuale ed ENAV, nel caso in cui si manifestino dei cambiamenti che possano avere un impatto sulle attività operative di rispettiva competenza, specificandone le relative reciproche modalità.

Sulla base di queste premesse, possiamo in conclusione affermare che di questi Accordi, ormai cardine dei rapporti tra ANSP e Gestore aeroportuale, sentiremo ancora "parlare" a lungo in futuro. ■

Followme

Il portale intranet di Gruppo nella Digital Strategy ENAV

di **Francesco Paterni** responsabile Applicazioni SW Gestionale

Tante organizzazioni parlano di Digital Transformation quando usano la tecnologia per **promuovere il cambiamento**. Sia che questo faccia riferimento alla creazione di nuovi prodotti e servizi o al miglioramento di processi, piuttosto che nella progettazione di Workplace che promuovono un nuovo modello lavorativo, si assiste a un impatto nei confronti dell'organizzazione e dei dipendenti. Nel caso di ENAV, come definito nel piano strategico di **trasformazione digitale** dei servizi ICT a supporto dei processi gestionali aziendali, il nuovo portale intranet di Gruppo FollowMe ha *mandato in pensione* il 5 febbraio 2018 i portali E.NAVigare e Techno SKy superando in un solo colpo, e in termini di funzionalità e contenuti, i predecessori, traguardando la prima meta di un progetto molto intenso e sfidante. Il **gruppo di Progetto**, composto

da colleghi ENAV e Techno Sky quali veri e propri "ambasciatori digitali", ha abbracciato l'innovazione e utilizzato la propria intuizione per **progettare un modello di lavoro attuale ed innovativo** volto a semplificare e migliorare la quotidianità lavorativa. Il portale FollowMe:

- propone una *Visione*, che è quella del Digital Workplace del futuro e propria della comunicazione partecipativa;
- razionalizza gli strumenti IT di base per accedere alle informazioni;
- favorisce il *Networking* per dare potenza alla Team e quindi al Gruppo;
- valorizza il patrimonio informativo aziendale;
- strizza l'occhio ai *Social Media*;
- abbraccia la *multicanalità*.

La fase preparatoria del progetto è stata interessata

Vision

Adeguamento e inquadramento tecnologico per il futuro

Networking

Per dare potenza ai team

Patrimonio informativo aziendale

Da valorizzare nel Gruppo

Funzioni base

Ottimizzare, accelerare, automatizzare e integrare il processo di comunicazione di Gruppo ed il lavoro

Social media

Applicarne i modelli virtuosi

Multimedialità, Multicanalità

Cross-device



- 

Centralità dell'utente
I bisogni dei dipendenti sono al centro della progettazione del nuovo ambiente che è realizzato tenendo in considerazione i principali trend del settore e promuovendo la diffusione delle informazioni secondo paradigmi mobili (Mobile First)
- 

Profilazione dell'utente
La visualizzazione dei contenuti delle informazioni in homepage è privilegiata in funzione dell'azienda di appartenenza dell'utente
- 

Motore di ricerca evoluto
La ricerca dei documenti, dei contenuti multimediali, delle applicazioni e degli strumenti collaborativi è realizzata attraverso l'ausilio di un motore di ricerca evoluto, veloce ed affidabile
- 

Architettura delle informazioni organizzata su tre «Aree Tematiche»
Le informazioni saranno organizzate secondo una architettura fondata su tre aree tematiche d'interesse dell'utente e svincolate dall'organigramma aziendale
- 

Contenuti Dinamici: Business Content
L'aggiornamento dei contenuti informativi aziendali è dinamico e la posizione all'interno della homepage è individuata attraverso la freshness dei contenuti e su statistiche fondate sugli accessi e sulle networking activity degli utenti (Twitter trend like).
- 

Box Fissi: Content News, Video e Twitter
I Box relativi alle News, al Video e a Twitter hanno posizione fissa all'interno dell'Homepage mentre i contenuti sono aggiornati costantemente
- 

My page
L'utente visualizza il proprio profilo, consultare la rubrica, consultare i propri servizi.

da uno studio approfondito di aziende terze che, come noi ma prima di noi, hanno affrontato questo **percorso**. Benchmark di settore e la presa visione diretta degli altri portali intranet hanno condotto il gruppo di progetto a definire una strategia progettuale incentrata su 7 driver principali:



- **Home Page e Contenuti dinamici:** il posizionamento delle informazioni in Home Page dipende dal grado di *freschezza* delle informazioni e dalla loro effettiva consultazione (Network Activity - Twitter trend Like);
- **Targeting Aziendale:** la profilazione degli utenti permette di privilegiare il posizionamento in evidenza delle informazioni pertinenti alla propria azienda;
- **Employee First:** i bisogni del dipendente sono al centro della progettazione favorendo la comunicazione e la diffusione delle informazioni;
- **Il Motore di Ricerca evoluto:** un motore di ricerca veloce, affidabile e propositivo (snapshot) agevola la consultazione dei contenuti superando il posizionamento statico nella pagina;
- Poche ma importanti **Aree tematiche:** Il Gruppo, l'Azienda, il Dipendente;
- **My Page:** una pagina personale del dipendente pone le basi di una prossima Enterprise Social Networking Experience.

La roadmap funzionale si è confrontata con le pri-

marie esigenze e requisiti dei sistemi documentali di Safety (SMS), **Sicurezza** (SecMS), Qualità (SGQ) e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), propri di un gruppo fortemente orientato alla regolamentazione e ai processi. È stato predisposto una piattaforma di Document

Management System (DMS) dedicata, e uno specifico **task progettuale** (un progetto nel progetto), nell'implementazione del motore di ricerca e nella gestione della contribuzione diretta con target raggiunti in termini di autonomia e tempestività.

Oggi apriamo una nuova pagina aziendale caratterizzata da **maggiore integrazione** e comunione di intenti. La collaborazione, la comunicazione, la conoscenza adeguatamente supportate dalla tecnologia hanno aperto la strada dell'innovazione. La **intranet** costituisce quindi l'hub di scambio di informazioni e delle esperienze.

Nel 2018 il progetto riguarda importanti, ulteriori, milestone quali l'integrazione con le prime App aziendali, la **Extranet experience**, la **Piattaforme Streaming dedicata** (ENAV WebTv) favorendo l'effetto domino tecnologico e facendo leva sulla partecipazione attiva dei dipendenti, sul loro entusiasmo sempre, però, con uno sguardo vigile verso una **Social Media Policy** che ne responsabilizzi i comportamenti.

Insomma FollowMe... NOW! ■

Progetto ArTeK

Monitoraggio satellitare per la tutela di Civita di Bagnoregio e Matera

di **Giancarlo Ferrara** Long Term Research



Con le installazioni dei sensori effettuate tra il 22 e il 25 gennaio e l'avvio delle **operazioni di monitoraggio** attraverso l'utilizzo dei droni a Civita di Bagnoregio, è iniziata la fase esecutiva e sperimentale del progetto "pilota" di monitoraggio denominato ArTeK - Satellite enabled Services for Preservation and Valorization of Cultural Heritage patrocinato dall'Ente Spaziale Europeo - ESA e coordinato da NAIS Srl (Next Application & Innovative Solution) in collaborazione con ENAV, ISCR (Istituto Superiore per la Conservazione e il Restauro), ISPRA, CNR, Strago, Superelectric, ipTronix.

Oltre a Civita, questo **progetto pilota** della durata di tre anni, prevede il monitoraggio anche di altre quattro eccellenze del territorio italiano: Villa Adriana a Tivoli, Matera, l'area archeologica di Gianola (Latina) e l'area archeologica di Baia (Napoli).

Questa serie di rilievi aerospaziali effettuati su Civita di Bagnoregio e, a febbraio, su Matera serviranno a **utilizzare al meglio** ed in maniera focalizzata le tecnologie aerospaziali di ultima generazione già disponibili per l'osservazione della Terra.

Con l'aiuto dei rilievi effettuati dai droni si procederà ad **analizzare e verificare la relazione** tra lo spostamento registrato anche dai sistemi satellitari ed i danni che sono stati evidenziati sulle strutture geologiche su cui poggia la città di Civita.

"La sperimentazione di ArTeK su Civita è una **grande opportunità** - ha spiegato il sindaco Francesco Bigiotti - per aprire nuove prospettive di tutela di questo splendido borgo ma è anche il segno di una sempre maggiore attenzione per il nostro territorio e i suoi beni più preziosi".

La filosofia del progetto si basa sull'evidenza che il **patrimonio culturale** italiano è un bene estremamente fragile, per via di minacce di diversa natura cui esso è sottoposto.

La condizione di instabilità di Civita come anche di diversi altri **siti storico-culturali italiani** e la necessità di prevenire l'insorgere di danni rendono opportuna la creazione di un servizio,

ad oggi mancante, che offra strumenti per il monitoraggio su larga scala in grado di **valutare costantemente** lo stato di conservazione e il rischio di danneggiamento e deterioramento di aree ritenute di interesse culturale. Il progetto ArTeK si baserà quindi sul consolidamento della cosiddetta **Carta del Rischio** (elaborata dall'ISCR) che verrà gradualmente adottata per identificare i rischi specifici del patrimonio culturale dei siti. In dettaglio il progetto ArTeK si sviluppa lungo 3 assi principali:

- il monitoraggio da satellite, per identificare e valutare i rischi territoriali che hanno un potenziale impatto negativo sui beni culturali, identificare i cambiamenti, condurre valutazioni delle condizioni e mappare siti e loro manufatti;
- il monitoraggio a terra, con reti di sensori e rilievi di dettagli attraverso campagne di monitoraggio con droni;
- la restituzione dei dati, attraverso un "Cultural Heritage Situation Display" (CHSD) dei beni culturali Nazionali, che permetterà di mettere a punto una classificazione più dettagliata e rappresentare lo stato di ogni sito in termini di mappe di rischio - stato di salvaguardia.

Grazie a questo sistema di monitoraggio nazionale sarà ad esempio possibile **gestire, condividere e disseminare** informazioni aggiornate sulle possibili minacce, gli accertamenti, le condizioni e le misure di prevenzione (implementate o programmate) sui beni culturali.

Per il sito di Civita è stato necessario impostare un **programma specifico** e particolareggiato. La complessità del borgo ha determinato la pianificazione di un monitoraggio periodico per mezzo di sensoristica satellitare (ottico e radar), di strumenti a terra dislocati su alcuni punti critici, e l'impiego di **velivoli a pilotaggio remoto** dotati di sensori specialistici.

Il prossimo sito su cui a febbraio 2018 verranno effettuati ulteriori attività di monitoraggio ed analisi delle criticità sarà Matera che nel 2019 assumerà il titolo di **Capitale europea** della Cultura. ■



VOLCEX 2017



di **Flavio Sgrò** responsabile Servizi ARO CBO e NOF

Il 16 e 17 gennaio si è tenuto a Lisbona, ospitato da NAV Portugal, il **debriefing meeting** dell'esercitazione ICAO VOLCEX 17 del 29 e 30 novembre 2017, in cui era stata simulata l'eruzione del **Vulcano Água de Pau**, nell'arcipelago portoghese delle isole Azzorre.

Durante l'esercitazione sono state verificate le procedure del nuovo **EUR/NAT Volcanic Ash Contingency plan** (VACP) ICAO Documento tecnico combinato (EUR Doc 019, NAT Doc 006, Part II) per soddisfare le procedure operative in presenza di cenere vulcanica in atmosfera, nelle regioni ICAO EUR E NAT.

Per **ENAV** ha partecipato al debriefing lo scrivente come membro del Directive Staff per la **gestione dei prodotti** relativi alle informazioni aeronautiche, presentando dati ed elementi correlati e diffusi dalla **messaggistica AIS** (NOTAM) e MET (SIGMET), che erano stati prodotti ed emessi durante l'esercitazione con la nuova metodologia ICAO introdotta dal recente VACP.

Al cospetto di circa 50 rappresentanti di diverse **aziende ed istituzioni**, l'esercitazione ha visto il coinvolgimento oltre che di EUROCONTROL Network Manager, dell'European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC), anche di:

- 11 Nation Supervisory Authority (Belgium, Czech Republic, France; Germany, Hungary, Italy, Morocco, Portugal, Russian Federation, Spain, Switzerland)
- 14 ANSP (Albania, Belgium, Czech Republic, France, Germany, Holland, Hungary, Iceland, Italy, Morocco, Portugal, Romania, Russian Federation, Spain)
- 12 Met Watch Offices (Albania, Belgium, Czech

Republic, France, Germany, Holland, Italy, Morocco, Poland, Portugal, Russian Federation, Spain)

- 8 NOTAM Office (Belgium, Czech Republic, Germany, Italy, Morocco, Portugal, Russian Federation, Spain)
- VAACs Toulouse/London
- IATA
- Volcanic Observatory – IVAR/CIVISA (Azores-Portugal)
- Airports, AENA, Heathrow Airport
- DWD – VA Tas /Crisis coordination cell
- NLH Netherlands Aerospace Centre – Cockpit & Flight Oper Centre
- Rolls-Royce
- University of Iceland
- Flight Dispatches American Airlines e Air France.

Scopo ed obiettivo dell'esercitazione è stato quello di

- **testare l'efficacia delle procedure nazionali** degli stati partecipanti in conformità con il piano dell'ICAO;
- **verificare l'efficacia** dei piani di contingenza e/o procedure locali per contaminazione da cenere vulcanica;
- **gestire la diffusione, la ricezione e l'uso** dell'informazioni aeronautiche e meteorologiche relative alla presenza in atmosfera di cenere vulcanica (VAA/VAG, informazioni supplementari VA, VA SIGMET e NOTAM nonché AIREP special su attività vulcanica.

A valle del debriefing meeting si è tenuto il 13° incontro del "**Volcanic Ash Steering group**" che ha affidato all'Italia l'organizzazione dell'esercitazione "VOLCEX" per l'anno 2019. ■

clearedNEWS

ENAV prenderà parte al Canso World ATM Congress 2018 di Madrid



**World ATM
Congress 2018**

6-8 March 2018



ENAV, primo e unico Provider al mondo a essere quotato in Borsa, è presente sin dalla prima edizione dell'Evento che, quest'anno, si svolgerà dal 6 all'8 marzo, presso

un rinnovato padiglione del complesso fieristico madrilenico (IFEMA). La manifestazione, giunta ormai alla sesta edizione, costituisce l'evento internazionale più importante del settore ATM e ospita ogni anno i maggiori Provider e le più prestigiose industrie legate al mondo del trasporto aereo, con più di 190 società espositrici provenienti da oltre 120 Paesi. Un nutrito numero di hosted buyers e ospiti internazionali sono previsti per incontri e visite istituzionali che renderanno ulteriormente *effective* la presenza di ENAV, tra i veri protagonisti del Canso World ATM Congress 2018. ENAV svolge, infatti, un ruolo di primaria importanza nei più rilevanti progetti e programmi internazionali come SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, BLUE MED, BLUEGNSS, 4-Flight/Coflight ed è un importante azionista nelle società internazionali AIREON ed ESSP-EGNOS. ENAV è inoltre coinvolta in gruppi di lavoro all'interno delle maggiori realtà istituzionali di settore quali Eurocontrol, ICAO, Commissione europea e CANSO. ENAV parteciperà infine, in veste di speaker a vari seminari pianificati e ai gruppi internazionali di lavoro previsti durante l'evento.

A Palermo un corso per l'aerofobia

Superare la paura di volare, accompagnati in un percorso di scoperta di sé. «Paura di Volare? No Problem!»: a Palermo un metodo per sconfiggere l'aerofobia con un supporto terapeutico di gruppo. Da più di dieci anni l'Azienda Sanitaria Provinciale di Palermo, grazie al lavoro della dottoressa Maria Teresa Triscan, psicologa psicoterapeuta, in partenariato con Gesap, Volotea e **ENAV** insieme al comune di Palermo, offre la possibilità di partecipare a gruppi di supporto per superare la paura di utilizzare l'aereo come mezzo di trasporto. L'intervento terapeutico si avvale di un approccio psicoterapico cognitivo comportamentale che traccia un percorso che accompagna i pazienti oltre la paura, sconfiggendo l'ansia e cambiando la prospettiva dei partecipanti, liberandoli dai pensieri disfunzionali che impediscono a molti di affrontare serenamente un viaggio tra le nuvole. Un servizio pubblico dell'Azienda Sanitaria Provinciale palermitana, che ha già interessato più di 1300 utenti. Grazie a questo partenariato è possibile anche dalla settima seduta fare degli incontri con i pazienti in aeroporto, accompagnandoli a verificare il loro livello di fobia, visitando in gruppo la torre di controllo, parlando con gli addetti al controllo del traffico aereo e il personale di volo, avendo la possibilità di salire su un aereo spento per sperimentare la sensazione di trovarsi al suo interno. Nella terapia virtuale «VRET» in particolare, il paziente seduto su dei simulatori di sedili aerei, indossa una maschera che riproduce virtualmente l'esperienza di un volo. Al termine del percorso, un volo offerto dalla compagnia, insieme alla Gesap che contribuisce nelle spese aeroportuali, permetterà ai pazienti di affrontare un viaggio gratuito.





Cira: Paolo Annunziato nuovo presidente

Paolo Annunziato è il nuovo presidente del Cira, Centro italiano ricerche aerospaziali. Lo ha deciso all'unanimità l'assemblea dei soci (tra cui l'Asi è azionista di maggioranza con il 47% del capitale) dopo che per motivi personali Claudio Rovai aveva rassegnato le sue dimissioni. Classe 1961, Annunziato, inizierà la sua funzione dal 6 febbraio. Viene da una lunga carriera che lo

ha portato a ruoli di responsabilità sia nel settore pubblico che in quello privato. Tra i vari incarichi, è stato direttore generale del CNR, direttore del Public and Economic Affairs di Telecom Italia, direttore esecutivo della Ricerca, Innovazione e Net Economy per Confindustria e per la Commissione europea, presidente del gruppo di esperti per le partnership pubblico-private. La sua forte esperienza

in campo internazionale, lo ha portato negli ultimi due anni a ricoprire la carica di consigliere per la Ricerca e Innovazione del ministero per l'Economia degli Emirati Arabi Uniti.



Norvegia: voli a corto raggio elettrici entro il 2040

Tutti i voli a corto raggio delle compagnie aeree norvegesi dovranno essere operati con aerei completamente elettrici entro il 2040: è l'obiettivo del gestore aeroportuale del Paese, la società statale Avinor, che "punta ad essere il primo al mondo" a passare al trasporto aereo elettrico, ha spiegato l'amministratore delegato Dag Falk-Petersen. "Riteniamo che tutti i voli di una durata fino a un'ora e mezza possono essere offerti con aerei interamente elettrici", ha aggiunto Petersen, sottolineando che la misura riguarda tutti i voli interni e quelli verso le vicine capitali scandinave. A breve la Avinor prevede di lanciare una gara d'appalto per la sperimentazione di una rotta commerciale con un aereo elettrico da 19 posti che dovrebbe essere operativo dal 2025.



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,
Luca Morelli,
Maria Cecilia Macchioni (grafica)

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

Videoimpaginazione - Stampa
Paolo Lazzari - LITOGRAFTODI srl
Todi (PG)

Foto di copertina: Daniele Nicolini



Let's ERM!

Enterprise Risk Management come leva di conservazione e creazione del valore

di **Michele Gobbi** responsabile Risk Management

L'attuale **processo di armonizzazione** ed efficientamento del sistema ATM, in uno scenario ormai sempre più globale e competitivo, rende essenziale il confronto della nostra Organizzazione con i temi della complessità, dell'incertezza e della volatilità dei risultati. Considerando il **nuovo status** di società quotata, è evidente che le aspettative della **comunità finanziaria** e degli **stakeholder** sono quelle di una società in grado di prevedere, analizzare e gestire i propri rischi, anche e soprattutto quelli cosiddetti emergenti, che hanno impatti potenzialmente molto significativi sullo **standing** e sulla reputazione.

Anche la fiducia, oltre alla buona governance aziendale, è quindi destinata a diventare una delle merci più **preziose e rare** nel rapporto con il mercato ed in questa prospettiva è di vitale importanza l'introduzione di un sistema di **risk management** a livello "Enterprise" (cd. Enterprise Risk Management), idoneo a **prevenire andamenti indesiderati del business** ed a contribuire a creare una nuova cultura organizzativa, proiettata verso processi di crescita sostenibile.

Oggi l'**Enterprise Risk Management**, in qualsiasi area e settore venga applicato, è considerato un elemento centrale per i sistemi di corporate governance, basti pensare che è valutato tra i principali requisiti per il calcolo del

merito di credito e per le scelte di investimento. Non a caso, **Borsa Italiana** ha formalizzato in un codice di autodisciplina un insieme di criteri e **principi risk based**, ai quali la nostra Società ha peraltro formalmente aderito. Questi introducono un vero e proprio cambio di paradigma della governance aziendale, richiedendo al **Board di ENAV** di svolgere, tra l'altro, un ruolo di supervisione del rischio attraverso la definizione del cosiddetto **risk appetite** ovvero della natura e del livello di rischio che la Società è disposta ad accettare per raggiungere i propri obiettivi strategici e della modalità con cui i rischi devono essere gestiti.

Considerando che nessuna Organizzazione può raggiungere i propri **obiettivi strategici** senza assumere ovvero evitare rischi, è fondamentale dare chiaro indirizzo a tre quesiti chiave: "Quanto rischio dobbiamo assumere?" "Questo livello di rischio è compatibile con gli obiettivi strategici?" e ancora, "Esiste una percezione condivisa di tali livelli di rischio tra il Management e il Board?". Per rispondere a tali quesiti è necessario adottare un **approccio integrato** ed olistico ai rischi aziendali che possa equilibrare le percezioni soggettive e permettere di valutare le correlazioni e le interdipendenze tra i rischi stessi, l'Enterprise Risk Management diventa quindi una vera e propria priorità per la **creazione e conservazione**

del valore. A tale scopo, è stata istituita in fase di quotazione la funzione Risk Management e successivamente formalizzato il sistema aziendale di **gestione integrata dei rischi ERM** (i.e. Enterprise Risk Management), in piena sinergia con il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e gli ormai consolidati domini della **Safety** e della **Security**, elementi portanti dello stesso.

Il primo obiettivo del sistema di ERM è stato conseguito, da un lato, con la definizione nel 2016 del primo Corporate Risk Profile (CRP) di Gruppo e, dall'altro, con l'approvazione del Board del documento "**Risk Appetite Statement**" nel settembre scorso. Tale documento definisce i livelli di propensione (*risk appetite*) e di tolleranza (*risk tolerance*) al rischio ovvero la caratterizzazione della Società come **risk taker** o **risk averse** sui diversi obiettivi e **top risk** di piano industriale, indirizzando così i primi due quesiti sopra evidenziati in merito ai livelli di rischio.

Il terzo quesito, forse il più importante e delicato poiché legato all'integrazione ed alla percezione comune tra **Board** e **Management** dei livelli di rischio, trova una risposta concreta nei piani di trattamento e monitoraggio del rischio, definiti con i diversi referenti ERM e approvati dal Vertice Aziendale. Tali piani sono definiti in coerenza con i livelli di rischio definiti dal Board e sono composti rispettivamente da **azioni di trattamento** individuate dal Management e da **indicatori di rischio** (Key Risk Indicator) atti a monitorare il rispetto dei livelli di rischio e ad attivare, ove necessario, opportune azioni di escalation per mantenerli all'interno dei livelli desiderati.

L'insieme dei livelli di rischio e degli strumenti descritti per gestirli costituiscono il **motore del sistema di ERM** ed hanno l'ambizione di rendere sempre più efficace il dialogo tra il Board ed il Management nonché di legare le considerazioni sui rischi ad un processo di **decision making** consapevole ed informato.

Ma quali sono i fattori critici per l'efficace funzionamento del sistema di ERM?

La cultura e la consapevolezza del rischio a tutti i livelli, in quanto solo integrando l'informazione di rischio nei processi di business si mette in condizione il Management di evitare esposizioni non necessarie. L'ERM deve permeare l'intera Organizzazione, solo così si può dire che l'informativa di rischio è efficace ed una cultura di risk management è stabilita.

La capacità di indirizzare l'attenzione sui rischi enterprise critical ovvero, citando il codice di autodisciplina, sui rischi che "possono assumere rilievo nell'ottica della sostenibilità nel medio-lungo periodo dell'attività dell'emittente", da non confondere con i rischi di processo legati al dettaglio dell'operatività quotidiana. Il focus è quindi sui *top risk*, rischi che sembrano facili da individuare ma che in realtà si nascondono e si trasformano e non possono essere ritenuti tali senza considerare alcuni aspetti fondamentali come la *correlazione* con gli altri rischi l'esposizione al massimo impatto e la *velocità* di propagazione dell'impatto stesso.

La tempestività nella rappresentazione del rischio che può avvenire solo grazie a flussi informativi strutturati ma al tempo stesso tempestivi, perché la rappresentazione del rischio deve avvenire ben prima che la decisione sia presa. Tutto ciò conferma l'importanza della cultura e della consapevolezza del rischio quali valori fondamentali, a tutti i livelli dell'Organizzazione.

La gestione del rischio da parte del Management, infatti, è di vitale importanza poiché l'ERM non gestisce i rischi, ma li mette a fattor comune in una logica di business "risk adjusted", fornendo una visione d'insieme e integrata dei rischi, a beneficio delle strategie e della gestione.

Pertanto l'ERM è la macchina ma è il Management, nello svolgimento quotidiano delle proprie funzioni, l'elemento essenziale per farla funzionare. Let's erm together then! ■



ENAV e IATA per lo sviluppo della National Airspace Strategy

di **Mauro Anselmi** responsabile *Customer Relationship Management*
e **Alessandro Ghilari** responsabile *Politiche, Normative e Partecipazioni Internazionali*

Lo scorso 2017 IATA ha lanciato un'iniziativa a **livello europeo** a supporto della modernizzazione dello spazio aereo per favorire la crescita economica in **termini di traffico** (numero di voli e passeggeri) e di livelli occupazionali ad essa associati.


Con questo obiettivo, IATA ha proposto ai principali **service provider europei**, fra cui Enav, di cooperare alla definizione di una **National Airspace Strategy** che tenesse in considerazione anche le esigenze delle compagnie aeree. Attraverso tale attività, IATA intende promuovere una più stretta **collaborazione** fra i principali stakeholder, fra i quali ENAV, ENAC, Aeronautica

Militare, compagnie aeree e società di gestione aeroportuale, per la definizione di un documento di programmazione utile alla **crescita e competitività** del settore.

ENAV che, attraverso un impegno costante di **Customer Relationship Management**, negli ultimi 5 anni ha già fatto delle attività di relazione e coinvolgimento dei propri stakeholder un modus operandi consolidato, **ha condiviso la linea proposta da IATA**. La profonda conoscenza delle necessità e gli obiettivi degli stakeholder, anche nel campo della **modernizzazione dei velivoli** e dei diversi criteri di utilizzo degli stessi (si considerino i diversi parametri di cost index uti-



cleared
gennaio 2018



lizzati dalle compagnie aeree), rappresenta per ENAV uno **strumento di straordinaria utilità**, per indirizzare le proprie strategie tecnico/operative e di organizzazione dello spazio aereo verso un prodotto che sia in grado di anticipare le **esigenze dei vettori**. Tale conoscenza risulta altresì fondamentale per l'azione di ENAV nel campo internazionale, ambito nel quale vengono prese la maggior parte delle decisioni legate alle norme e ai **piani sviluppo dell'ATM** continentale.

La continua modernizzazione dell'infrastruttura tecnologica e delle procedure operative, che ha caratterizzato **l'attività e le innovazioni** introdotte da ENAV dal 2014, su tutte la riorganizzazione degli spazi aerei e l'anticipato avvio delle **operazioni Free Route**, entrambe strutturate in ottica flight efficiency e condotte nel quadro normativo dell'Unione europea e del Single European Sky, evidenzia come la visione operativa di ENAV non solo sia in linea con quanto IATA si prefigge di raggiungere, ma abbia percorso i tempi, **permettendo di conseguire** un indiscutibile riconosciuto successo.

La Società oggi dispone – grazie agli investimenti già intrapresi – di uno spazio aereo sicuro ed efficiente, nonché di tecnologie e modalità operative all'avanguardia che le consentono di guardare con serenità all'attesa crescita della domanda di traffico e alla conseguente offerta di servizi.

Per quanto riguarda il lavoro svolto sulla **National Airspace Strategy**, è bene specificare che fino ad oggi l'attività ha visto il coinvolgimento diretto oltre che di ENAV e IATA, anche di Alitalia, progressivamente di Assaeroporti, delle principali compagnie aeree che operano in Italia nonché del **nostro regolatore ENAC**.

Più nel dettaglio quali sono gli obiettivi e i temi oggetto di lavoro congiunto tra ENAV e IATA?

Lo scopo dell'attività è la definizione di una National Airspace Strategy che contribuisca all'allineamento dei **piani di sviluppo** degli attori chiave del trasporto aereo assicurando che:

- **l'infrastruttura tecnologica** evolva in maniera coerente e coordinata sia per la parte *airborne* (equipaggiamento a bordo degli aeromobili) che quella *ground* (dotazioni tecnologiche negli aeroporti e presso ENAV);
- si possano **sviluppare le professionalità del settore**, soprattutto con riguardo al pieno sviluppo delle nuove tecnologie;
- il **quadro normativo possa evolvere** assicurando il pieno e tempestivo utilizzo di procedure e strumenti innovativi.

Consapevoli di quanto già fatto e convinti dell'importanza di un approccio collaborativo e **customer-oriented**, ENAV ha assicurato da subito una partecipazione attiva e propositiva al confronto con i principali operatori del settore. Gli incontri avuti sino ad ora con IATA hanno evidenziato l'importanza della conoscenza delle **diverse realtà** che operano nel settore, onde consentire in un prossimo futuro un'attività di monitoraggio e successivo allineamento dei rispettivi piani di sviluppo. L'auspicio è che tale cooperazione consentirà di assicurare che l'infrastruttura tecnologica e normativa evolvano in maniera coerente ai requisiti e alle aspettative dei diversi attori coinvolti per il **raggiungimento dell'obiettivo comune**, un settore del trasporto aereo sicuro, moderno ed efficiente. ■



La parola a...

Adele Scarani Pesapane

Presidente Fondazione 8 ottobre 2001

8 ottobre 2001, 17 anni dopo. Cosa è cambiato nella sicurezza aerea nazionale.

L'incidente del 8 ottobre 2001 è stato un tragico evento per tutte le famiglie colpite. Un momento di forte sgomento e rabbia per le persone coinvolte e, allo stesso modo, un profondo shock per il sistema del trasporto aereo nazionale. Ma è proprio da questo drammatico evento, e dai sentimenti di sconforto e sconfitta che lo accompagnavo, che i famigliari delle vittime, guidate dal compianto Paolo Pettinaroli, hanno saputo trovare la forza per creare non solo un Comitato e una Fondazione, ma un movimento culturale ispirato ai valori della Sicurezza che, grazie al continuo sostegno e al supporto di tutti gli attori impegnati, come ENAV, ha permesso al nostro Paese di diventare un punto di riferimento per la sicurezza del volo a livello mondiale. Gli ultimi due convegni internazionali organizzati dalla Fondazione, con la partecipazione dei più importanti organi del governo mondiale del trasporto aereo, credo siano la dimostrazione più netta del risultato e del riconoscimento ottenuto.

Quali sono dunque i rapporti con ENAV ed un suo pensiero su ciò che si potrebbe fare insieme per la sicurezza aerea.

Positivi, come lo sono del resto sempre stati in questi ultimi anni, con l'importante avvicinamento e condivisione di intenti tra i famigliari delle vittime, i professionisti che hanno preso a cuore la nostra causa e la stessa Società. ENAV si è dimostrata ed è per noi uno dei più importanti interlocutori per il continuo miglioramento della Sicurezza aerea in Italia e non solo, e un partner privilegiato nonché sostenitore attento e presente, tra i diversi progetti, per l'organizzazione dei nostri convegni internazionali sulla Safety e delle ulteriori attività di divulgazione di cultura aeronautica.

Qual'è lo stato dell'arte della Safety in Italia?

Le recenti statistiche riportate dall'ICAO e dalla IATA, per l'anno appena concluso, dimostrano come il sistema del trasporto aereo continui a raggiungere livelli e traguardi di Safety sempre più elevati, in particolare nell'Unione europea. E l'Italia, chiaramente, contribuisce a questo importante risultato. Ad ogni modo, negli ultimi anni, il nostro sistema nazionale non è stato immune da incidenti, fortunatamente tutti senza alcuna perdita di vita umana, ed ecco dunque che questi avvenimenti, uniti alla complessità e diverse necessità, sia normative, sia operative nonché economiche, sempre crescenti e stringenti, che il trasporto aereo porta con sé, richiedono una continua attenzione e una più puntuale, decisa e efficace unità di intenti da parte di tutti gli attori coinvolti a fare "gruppo", a fare sistema, comprendendo la necessità di porre al cen-

tro dello sviluppo settoriale una figura: il passeggero. Solo in questo modo sarà possibile continuare a infrangere record su record rispetto al continuo miglioramento della Safety.

Quali sono le attuali priorità della Fondazione e i progetti futuri.

La Fondazione e la sua Task Force Tecnica continuano costantemente a lavorare, sia sul piano nazionale sia su quello internazionale, per facilitare il confronto e lo scambio di idee e opinioni tra i professionisti del settore, collaborando a stretto contatto con attori di primaria importanza tra cui, per citarne alcuni, l'ICAO, la Flight Safety Foundation, ENAC e, chiaramente, ENAV. Riconoscono però, allo stesso tempo, la necessità di portare i principi della cultura aeronautica e, tramite questa, quelli della cultura della sicurezza ai più giovani e alla società civile in generale. Da qui l'impegno, sempre maggiore, di presenziare a convegni, seminari, momenti di incontro e condivisione, organizzati da università, scuole, fondazioni e associazioni, sulle tematiche che ho appena citato. Non solo, muovendo dall'esperienza di quei dolorosi attimi che l'incidente ci ha fatto vivere, la Fondazione ha voluto impegnarsi nel contribuire a fornire la migliore assistenza possibile a tutte le persone che potrebbero trovarsi vittime di un disastro aereo. Molteplici sono già i risultati ottenuti, ancora una volta raggiunti grazie all'importante sostegno di tutti, ed è per questo che continueremo a lavorare in questa direzione, con l'obiettivo ambizioso di creare il primo servizio nazionale di assistenza in aeroporto alle vittime di incidente aereo e loro famigliari.

Cosa vorreste migliorare sul fronte della Sicurezza aerea.

Come ho precedentemente menzionato, le statistiche sono incoraggianti. Nonostante questo sarebbe sbagliato, e in certi aspetti pericoloso, ritenere che questi risultati possano rappresentare un punto di arrivo. Chiaro dunque che la Fondazione continuerà a battersi per una migliore interlocuzione tra le diverse "anime" coinvolte nel governo del trasporto aereo, ricordando sempre e facendosi portatrice del messaggio che, a prescindere dai miglioramenti tecnologici per i quali la nostra realtà si farà sempre propionitrice, è solo con una precisa assunzione di corresponsabilità, e condivisione di intenti, che sarà possibile prevenire quanto accadde l'8 ottobre 2001. Approccio che abbiamo intenzione di portare, insieme al progetto Volare Sicuri, anche nell'ambito dell'aviazione generale e del volo da diporto sportivo che, sfortunatamente, non gode di altrettante statistiche quando si prende in considerazione il rateo di incidenti e il numero di vite umane perse.



ENAV

foto di Fabio Tisba

enav.it



enav.it

