

Mensile del Gruppo ENAV

cleared

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

7 anno XIII – luglio 2016



INFORMATION TECHNOLOGY

DIGITAL TRANSFORMATION
DEL GRUPPO ENAV

L'INTERVISTA

AD BORSA ITALIANA
RAFFAELE JERUSALMI



ENAV DEBUTTO
A PIAZZA AFFARI

GUARDIAMO IN ALTO INSIEME.

A small white airplane is flying in the sky to the right of the main text.

ENAV SI QUOTA IN BORSA.

NOI DI ENAV GUARDIAMO IN ALTO OGNI GIORNO PER GARANTIRE LA SICUREZZA DEI CIELI ITALIANI
ATTRAVERSO 43 TORRI, 4 CENTRI DI CONTROLLO, 72 RADAR, I MIGLIORI PROFESSIONISTI E LE PIÙ
SOFISTICATE TECNOLOGIE. È COSÌ CHE SIAMO DIVENTATI UNA DELLE SOCIETÀ LEADER IN EUROPA NELLA
GESTIONE E NEL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO CIVILE. ED È PER QUESTO CHE OGGI CI QUOTIAMO
IN BORSA: PER CONTINUARE A GUARDARE IN ALTO INSIEME A VOI.





Le buone Azioni

Discorso dell'AD Roberta Neri alla cerimonia per il primo giorno di quotazione in Borsa

Buongiorno a tutti. Ringrazio, anche a nome del Presidente e dei Consiglieri, Borsa e l'Amministratore Delegato Raffaele Jarusalmi per averci ospitati.

Siamo molto soddisfatti di questo risultato.

Il Ministero dell'Economia, da oggi nostro principale azionista, e il Ministero dei Trasporti hanno voluto e supportato questa operazione contribuendo in maniera significativa a questo successo.

Un ringraziamento va dunque alle istituzioni che ci hanno creduto e dimostrato fiducia e a tutto il management e alla squadra di ENAV che ha lavorato con passione, con rigore e grande professionalità. Si è impegnata con serietà e determinazione, dimostrando grande consapevolezza di condurre un progetto importante per l'azienda e per il suo azionista.

Ringrazio le banche e tutti i consulenti che, nel rispetto dei ruoli, hanno assicurato un lavoro di alta qualità, supportando decisioni non sempre facili accompagnando l'Azienda e il suo azionista a questo importante traguardo.

L'aspetto umano e le nostre eccellenze sono stati determinanti.

ENAV è una bellissima azienda, con grandi potenzialità. Svolge un servizio fondamentale per il Paese, controllare e gestire gli aerei che volano nel nostro spazio aereo e lo fa grazie alla professionalità delle persone e alle tecnologie di altissimo livello.

La quotazione ci ha dato l'opportunità di farci conoscere, di raccontare cosa facciamo e come lo

facciamo, di far capire come il nostro lavoro serve a far viaggiare sicuri milioni di passeggeri. Sapevamo di essere un'azienda solida, di avere una storia importante da raccontare con prospettive di valore ma non avevamo previsto di suscitare reazioni così positive dal mercato, grande attenzione e forte interesse!

Non dobbiamo dimenticare che ENAV è anche una prima mondiale assoluta in questo settore, non esistono altre società quotate.

ENAV è una società che offre un servizio strategico per il Paese e lo fa garantendo il massimo della sicurezza e della qualità del servizio. Questi per noi sono presupposti più che obiettivi e continueremo a lavorare con lo stesso impegno per i nostri clienti che sono le compagnie aeree e i passeggeri, per il nostro attuale Azionista e per quelli nuovi, e per tutto il settore in generale che ha bisogno di efficienza per crescere e svilupparsi.

Credevo che questo passaggio sia un'ottima occasione per valorizzare l'azienda e per darle maggiore visibilità anche a livello internazionale dove puntiamo a consolidare le nostre competenze esportando know-how e tecnologie in un mercato con potenziale di sviluppo e crescita. "L'atterraggio" in Borsa per noi è sì un grande traguardo ma anche e soprattutto una "partenza". L'inizio di una sfida e di un'avventura per fare di ENAV una realtà ancora più riconosciuta e solida di quanto non sia già.

La squadra c'è, lo spirito e la volontà anche! ■



Quotati

1° giorno di quotazione ENAV alla Borsa di Milano

a cura della **Redazione**



Alla fine la strada indicata dal Governo è stata intrapresa ed ENAV si è quotata in Borsa il 26 luglio con il migliore degli auspici. La campanella è suonata per mano dell'AD Roberta Neri alle ore 09:00, con tanto di countdown che ha segnato il momento dell'ingresso della Società nel Mercato Telematico Azionario.

Immediatamente il titolo ENAV è stato indicizzato sul tabellone della Borsa affianco a tutti gli altri tra gli applausi dei presenti. Che emozione...!!!

Dopo la smilitarizzazione, l'azienda autonoma, l'ente pubblico, la SpA, ora siamo pronti alla sfida della privatizzazione con una nuova e più forte energia. Dopo la "scampanellata" il titolo è schizzato con un rialzo intorno al 10% mantenuto per tutta la gior-

nata, segnando alcuni picchi oltre il 12% ed una chiusura a 10,61%.

Nei giorni precedenti, l'offerta era partita con successo e con grande interesse da parte degli investitori internazionale, tanto che l'offerta è risultata di 8 volte superiore alla domanda.

Un debutto, quello di ENAV a Piazza Affari, brillante che fa ben sperare. Certo la Borsa si sa, non è una strada sempre costellata di rose e fiori, ma ENAV, primo provider del traffico aereo a quotarsi in questa forma, ha le carte in regola per affrontare le sfide del mercato, con uno spirito ed una volontà forte. La nuova fase industriale che ci attende è sicuramente un grande traguardo ma soprattutto un punto di partenza, auguri ENAV! ■





1. Gli ultimi secondi del countdown prima dell'apertura delle contrattazioni
2. Roberta Neri e Raffaele Jerusalemi AD Borsa Italiana
3. L'AD, i Consiglieri di Amministrazione e i Sindaci ENAV di fronte a palazzo Mezzanotte sede di Borsa Italiana
4. Il CdA, i Sindaci ed il management del Gruppo ENAV
5. L'AD di Borsa Italiana Raffaele Jerusalemi al centro con Fabrizio Pagani Capo Segreteria Tecnica MEF e Roberta Neri
6. Il parterre dei presenti applaude al suono della "campanella"





1. Manager ENAV insieme all'AD dopo la cerimonia

2. "Cleared for take off..." la frase sul "libro dei ricordi" (IPO book) di Borsa Italiana

3. Dipendenti e consulenti festeggiano la quotazione

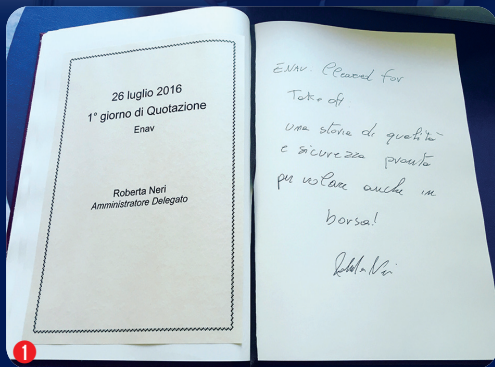
4. ENAV "vola" in Borsa – gruppo di famiglia

5. Luca Colman responsabile Amministrazione, Finanza e Controllo e Stefano Songini responsabile Investor Relation sotto la "campanella" con l'AD ENAV

6. Palazzo Mezzanotte sede di Borsa Italiana



3..		Descrizione	Apertura	Ultimo	Var %	+/-
ENAV			3,6000	3,6300	10,00	09:00
#1	N.Prop.	V.Acq.	Pr.Acq.	Pr.Vend.	V.Vend.	N.F.
1	1	16.789	3,630	3,638	11.022	
2	1	500	3,628	3,640	10.000	
3	2	21.000	3,622	3,648	50.400	
4	1	15.000	3,620	3,650	12.700	
5	1	2.500	3,618	3,654	1.000	
6	5	17.500	3,616	3,660	11.150	
7	1	5.000	3,614	3,678	9.000	
8	1	10.000	3,612	3,680	22.000	
9	2	3.000	3,610	3,688	51.000	
10	1	20.000	3,608	3,690	3.000	
11	1	1.500	3,606	3,696	1.000	
12	2	5.000	3,604	3,700	7.500	
13	2	0.000	3,602	3,710	1.000	
14	3	053	3,600	3,730	200	
15	1	0.000	3,602	3,738	420	
16	1	0.000	3,600	3,768	7.000	
17	1	0.000	3,600	3,772	2.500	
18	1	0.000	3,600	3,780	21.000	
19	1	0.000	3,600	3,790	14.000	
20	1	0.000	3,600	3,794	4.000	



1. L'Ipo book di Borsa Italiana
2. Roberta Neri insieme a Nicoletta Tomiselli responsabile Comunicazione e Giulio Gamaleri responsabile Brand Development
3. Roberta Neri intervistata dai principali network televisivi Italiani e stranieri.
4. Roberta Neri mentre rilascia un'intervista.
5. Fabrizio Pagani Capo Segreteria Tecnica del MEF

Workshop FREE Solutions

Ottimi risultati per
le demo Free Route
a leadership ENAV

di **Giancarlo Ferrara** *Very Large Demonstration & Long Term Research Coordinator, Strategie Internazionali*
e **Davide Del Vecchio** *responsabile Validazione Concetti e Scenari Operativi SICTA*

Il 14 luglio ENAV ha ospitato a Roma il Final Dissemination Workshop del Progetto FREE Solutions (Free Route Environmental and Efficient Solutions), a cui hanno partecipato più di 50 esperti (Regulators, Aeronautica Militare, compagnie aeree, industrie di settore, associazioni di categoria e professionali), interessati a discutere ed offrire le proprie prospettive rispetto ai risultati conseguiti nelle diverse sessioni di live trials relative ad operazioni di tipo Free Route. Il progetto dimostrativo FREE Solutions è stato cofinanziato dalla SESAR JU e si inquadra nel più ampio programma delle cosiddette Very Large Scale Demonstration per il consolidamento e la sperimentazione delle più promettenti e mature soluzioni operative sviluppate dal programma per supportare una gestione più efficiente ed efficace dello spazio aereo continentale. In linea con questo principio, attraverso il progetto FREE Solutions, il Consorzio coordinato da ENAV ha focalizzato i suoi sforzi nella sperimentazione in ambiente reale di alcune delle più promettenti soluzioni operative per "dimostrare" che nello spazio aereo superiore europeo è possibile implementare, anche nel breve termine, le cosiddette operazioni Free Route offrendo in tal modo agli Airspace Users la possibilità di pianificare traiettorie più dirette sulla base di profili di volo più efficienti in modo da garantire, a livello di sistema, riduzioni significative dei consumi di carburante e di emissioni inquinanti (Cleared Maggio 2014 – ENAV riorganizza gli Spazi Aerei).

Il progetto, lanciato nel 2014, ha condotto, nel corso del 2015 e 2016, un'ampia e completa serie di attività dimostrative cross-FAB basate su prove di volo per verificare l'applicabilità a breve termine di una gestione più efficiente dello spazio aereo, attraverso cui gli Airspace Users possono pianificare ed operare in modo più flessibile ed efficiente lungo tratti di rotta ottimizzati nel cosiddetto Free Route Airspace (FRA). Il progetto ha definito e coordinato le attività propeedeutiche all'implementazione da parte della nostra Società delle operazioni Free Route nello spazio aereo superiore a partire da dicembre 2016 (ref. Programma FRA-IT/AIC 8/2016 del 7 luglio 2016).

FREE Solutions ha effettuato poco più di 1000 voli in diverse sessioni flight trials. Le prove in volo sono state condotte dal Consorzio a leadership ENAV, che con il supporto fornito dagli esperti SICTA, è riuscita a catalizzare l'impegno e la partecipazione degli altri partner partecipanti: i service provider DFS, DSNA, Skyguide e MATS, che hanno messo a disposizione il proprio spazio aereo superiore, e alcune fra le principali compagnie aeree europee quali ALITALIA, Air France, Ryanair, SWISS, Lufthansa, HOP!, KLM, nonché il Network Manager.

Per la preparazione dei flight trials sono state prese in esame le richieste degli airspace users in merito ai city pairs più penalizzati, considerando la struttura dello spazio aereo in funzione di aree militari, ACC/sector borders, compresenza con flussi di traffico diversi.

Dopo la prima sessione di city pairs trials volati solo da velivoli del consorzio con controllori istruiti,

laddove possibile, a non modificare le rotte prescelte, si è passati all'esecuzione di trials che prevedevano la possibilità di volare i direct routings coordinati tra i

partners di progetto e pubblicati attraverso dedicate AICs. Questi segmenti di rotta diretti erano volti ad estendere a tutti gli airspace users i benefici già rilevati durante i city pairs più promettenti, con l'obiettivo di migliorarne ulteriormente i risultati. Inoltre, attraverso il coordinamento con le autorità militari, sono stati individuati e volati ulteriori segmenti di DRs che attraversavano aree militari segregate/riservate.

I successivi trials di Free Routing hanno previsto la definizione di una porzione di spazio aereo italiano e maltese dedicato a questo tipo di operazioni al di sopra di FL365. All'interno del cosiddetto FRA (Free Routing Airspace) gli utenti potevano pianificare la rotta di volo da uno specifico punto di ingresso ad uno di uscita, ed

utilizzando eventualmente i punti intermedi pubblicati e disponibili su AIC dedicata.

Anche i trials di Free Routing hanno dimostrato un aumento di performance in termini di flight efficiency (riduzioni di carburante bruciato) ed ecosostenibilità

(riduzione emissioni CO₂).

I controllori non hanno riscontrato particolari criticità nelle operazioni di routine; inoltre i trials

hanno dimostrato l'assenza di un impatto negativo sulla capacità a livello locale e di network, tenuto conto che le demo sono state effettuate in periodi di traffico non intenso. I risultati finali dei flight trials Free Solutions saranno pubblicati in un final report presentato alla SESAR Joint Undertaking entro il mese di Luglio.

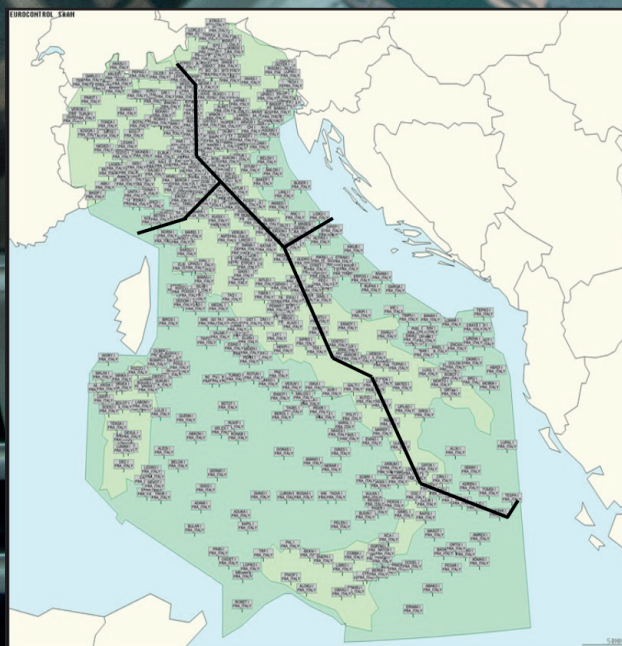
Fra i dati già disponibili, vale la pena evidenziare un guadagno medio di 1,96 miglia nautiche per ogni volo del 5 marzo e di 2,33 NM il 6 marzo, giorni di esecuzione dei trials: immaginate quali sarebbero i benefici se il concetto venisse applicato in tutt'Europa nell'arco delle 24 ore? ■

City Pairs

- Not Published
- Available for Consortium Members Only
- One route for each City Pair
- FUA not addressed

Direct Routings

- Published
- Available for all AUs
- More than one route for each published DR segment, which could be linked together
- FUA included



Digital Transformation del Gruppo ENAV

Evoluzione dei sistemi informativi aziendali e nuovi servizi digitali per razionalizzare i costi e ottimizzare i processi gestionali di Gruppo



di **Mauro Giancaspro** responsabile funzione Sistemi Informativi Gestionali

In linea con gli obiettivi strategici e di **privatizzazione**, la funzione SIG ha predisposto un piano triennale di sviluppo dei sistemi informativi aziendali volto a massimizzare le efficienze operative e armonizzare lo sviluppo delle piattaforme applicative, sia in termini funzionali sia tecnologici, in modo da ottimizzare risorse, costi e governance dei servizi IT e abilitare nuovi modelli di business e servizi.

L'efficacia e i benefici attesi derivanti dal percorso di **Digital Transformation** del gruppo ENAV passa certamente attraverso l'innovazione delle tecnologie e servizi ICT, ma richiede anche una nuova mentalità aziendale, una visione strategica e una sinergia tra l'IT e il business management.

Tale percorso strategico, definito nel 2014 nella digital strategy, in stretto raccordo con il **business** e le **operations**, è in fase attuativa e



Collabora ovunque



Novità: Lync è diventato Skype for Business

Skype for Business ti consente di entrare in contatto con le persone di cui hai bisogno per portare a termine la tua attività. Grazie a messaggistica istantanea (IM), audio, video e conferenze Web, puoi comunicare e collaborare con colleghi del gruppo ENAV in tempo reale, sui dispositivi che preferisci.

Per iniziare

Utilizza il tuo account di dominio

1.  Accedi a Skype for Business
2.  Aggiungi ai contatti
3.  Pianifica il tuo primo incontro

 A breve potrai utilizzare Skype for Business per contattare i tuoi contatti Skype ed effettuare le tue conferenze telefoniche.

Skype for Business - Materiale formativo

Per qualsiasi problema puoi contattate il nostro servizio help desk al 4444



negli ultimi 18 mesi sono stati realizzati diversi nuovi servizi digitali a supporto dei processi gestionali di Gruppo tra cui: il servizio di Info Mobility, il sistema di Unified Communications & Collaboration e la piattaforma di dematerializzazione integrata con i servizi **Office Cloud ENAV** di Microsoft Azure.

A tal proposito, è stata avviata la fase di sperimentazione di Office 365 con One Drive in Cloud a cui parteciperanno circa 300 utenti.

Tutti i nuovi servizi digitali implementati sono stati concepiti per creare una innovativa **Digital Workplace ENAV** ovvero una nuova postazione di lavoro digitale semplice ed efficiente, garantendo la rigorosa adesione alle policy di sicurezza e privacy.

Il ruolo fondamentale che la **User Experience** riveste nel percorso di trasformazione digitale del gruppo ENAV, unito alla volontà di promuovere

e di favorire l'utilizzo dei nuovi servizi digitali aziendali produrranno il valore aggiunto e i benefici attesi di razionalizzazione dei costi e ottimizzazione dell'organizzazione e dei processi del Gruppo definiti nel Piano Industriale 2016-2019.

Chiudo con un esempio pratico: entro il mese di settembre p.v. sarà rilasciato in produzione il nuovo servizio digitale **"Skype for Business"**.

Tale nuovo servizio ti consente di entrare in contatto con le persone di cui hai bisogno per portare a termine la tua attività.

Grazie a messaggistica istantanea (IM), audio, video e conferenze Web, puoi comunicare e collaborare con colleghi del gruppo ENAV in tempo reale sui dispositivi che preferisci.

"ENAV's Digital Transformation is running, join us now!" ■



LinkIT: Brindisi ACC alla linea di partenza

Conclusa con successo la simulazione in modalità "shadow mode"

di **Carlo Facchini** responsabile Standardizzazione Sistemi ATM, di Comunicazione e Sorveglianza

Nella settimana dal 13 al 17 giugno si è svolta presso l'ACC di Brindisi una **simulazione in modalità "shadow mode"** relativa al **programma LinkIt** finalizzato all'implementazione del data-link nel sistema operativo dei Centri di Controllo d'Area di ENAV.

Lo shadow mode consiste nel **"duplicare" la sala operativa** utilizzando le Controller Working Position (CWP) disponibili nella sala prove, simulazione e addestramento (PSA). Il team di controllori impegnato nella sala PSA mantiene l'ascolto sulle frequenze radio utilizzate dai settori di sala operativa e tiene aggiornata l'evoluzione del traffico controllato, **utilizzando sistemi e funzionalità innovative e testandone comportamento e affidabilità** in presenza di condizioni di traffico reale. Tutto ciò, ovviamente, senza interferire in alcun modo con l'attività di controllo del traffico aereo ed in condizioni di massima sicurezza.

La simulazione svolta a Brindisi ha verificato **l'usabilità della nuova label integrata** effettuando prove di scambio di comunicazioni in data-link tra controllori e aeromobili reali.

Grazie alla collaborazione delle compagnie Alitalia ed easyJet è stato possibile effettuare tutti i test previsti, con **esito pienamente soddisfacente**. Essenziale è stata anche la disponibilità dell'Aeronautica Militare: per due giorni un velivolo del 31° Stormo equipaggiato data-link ha infatti effettuato voli con rotta concordata all'interno della FIR/UIR di Brindisi, eseguendo tutti i test richiesti dai controllori ENAV al fine di "stressare" quanto più possibile il sistema.

Ecco come appare un dialogo in data-link tra controllore e pilota sugli schermi radar delle Controller Working Position:

- Esempio: EZY85FK richiede la discesa a FL320 (foto 1)

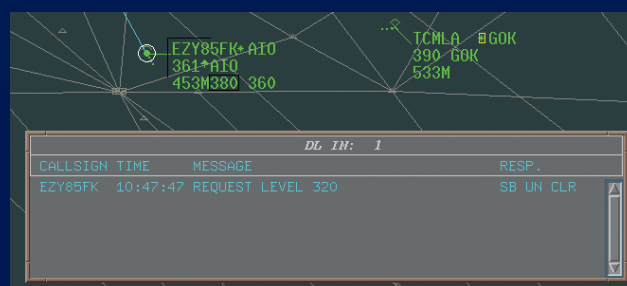


Foto 1

- Il controllore risponde Stand-by (foto 2)

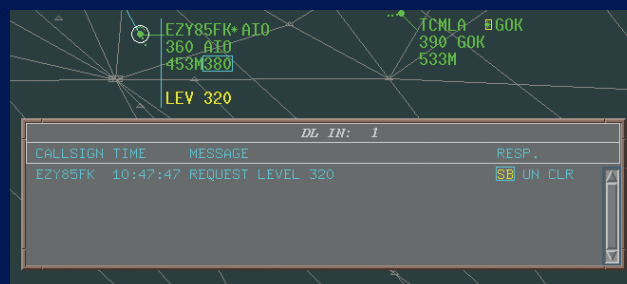


Foto 2

- Successivamente il controllore autorizza EZY85FK a FL320 (foto 3)



Foto 3

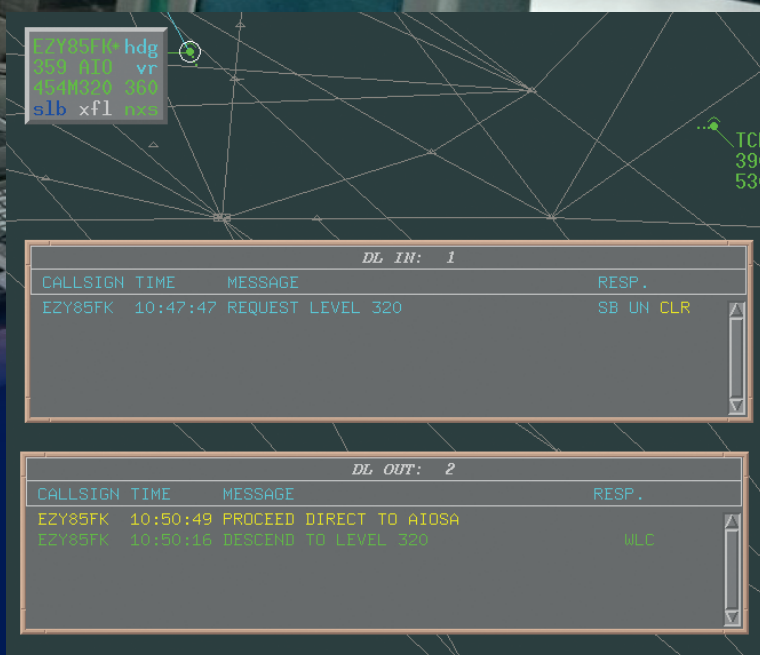


Foto 4

- Il pilota risponde WILCO all'autorizzazione ricevuta (foto 4).
- Le funzionalità della nuova label integrata saranno rilasciate in ambiente operativo sull'ACC di Brindisi nel mese di settembre 2016, e successivamente sugli ACC di Padova, Roma e Milano.

Progetto LinkIt

Il progetto LinkIt rappresenta il programma ENAV per l'introduzione delle comunicazioni data-link tra piloti e controllori del traffico aereo e fa parte del programma Link2000 di EUROCONTROL per l'armonizzazione e l'implementazione operativa delle applicazioni CDPLC (Controller Pilot Data Link Communications) in Europa.

I servizi data-link per le comunicazioni aeronautiche sostituiscono alcune delle istruzioni scambiate a voce tra controllore e pilota con messaggi preformattati: il controllore prepara le istruzioni completando messaggi preformattati e le invia tramite nuove funzionalità integrate nell'interfaccia uomo-macchina (HMI) della consolle.

L'introduzione del CPDLC aumenta il livello di safety delle operazioni, garantendo l'assenza di "misunderstanding", nonché l'integrità dei messaggi.

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

Paolo Lazzari - LITOGRAFTODI srl
Todi (Perugia)



A Malta l'incontro dell'ANSP Committee e del Governing Board di BLUE MED

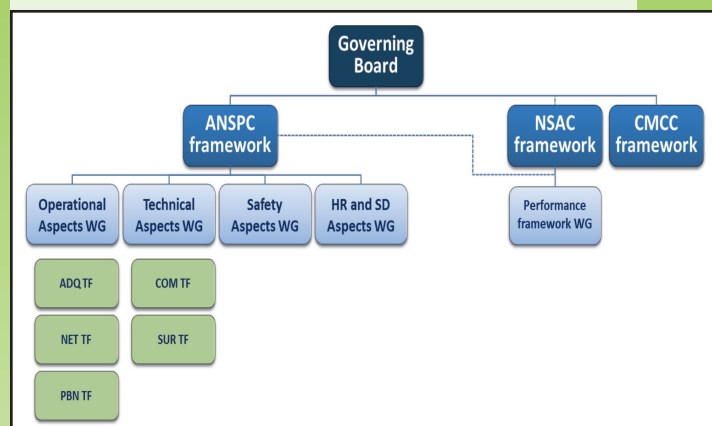
di **Gioia Magliozzi** funzione Politiche, Normative e Partecipazioni Internazionali

Il 5 luglio scorso, presso la sede di MATS (l'*Air Navigation Service Provider* maltese), all'ombra della piccola e discreta Torre di controllo dell'Aeroporto internazionale di Malta, si è riunito il Comitato degli ANSP membri del FAB BLUE MED, che dal 2012 collaborano, in accordo ai regolamenti comunitari sul Single European Sky (SES), con l'obiettivo di assicurare una sempre più efficiente fornitura dei servizi alla navigazione aerea nell'intero spazio aereo del FAB.

È opportuno ricordare che, con la riorganizzazione interna recentemente operata da ENAV, l'attività di *Administrative Secretariat* del FAB BLUE MED per l'Italia è stata attribuita alla funzione Politiche, Normative e Partecipazioni Internazionali e che da questa è partita una proposta di riarticolazione della struttura del *BLUE MED Implementation Programme (BMIP)*, il documento chiave che raccoglie tutte le attività che devono essere svolte dai diversi gruppi di lavoro nel FAB.

Tale riarticolazione ha lo scopo di ridare slancio ed energia all'iniziativa, sulla base dell'esperienza maturata nei primi due anni di operatività (2014-2015),

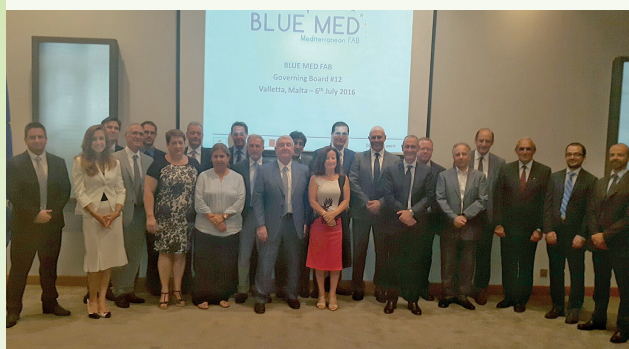
rieducando anche la struttura delle Task Force e dei Working Group Operativo e Tecnico (OPS WG e Tech WG), che sono state ottimizzate e resi più efficienti



per rispondere meglio alle attività da seguire (vedi il nuovo schema di seguito riportato).

A valle di questa rinnovata e più efficiente struttura, si sta attualmente lavorando, di concerto con tutti i WG/TF coinvolti, ad una revisione del BMIP, tenendo in considerazione i seguenti obiettivi:

- miglioramento e ottimizzazione dei WG/TF, compresi i rispettivi piani di lavoro e relative risorse;
- razionalizzazione e programmazione della produzione dei *deliverable* (più orientata al risultato);
- stretto monitoraggio sull'esecuzione dei piani di lavoro;
- aggiornamento/inserimento di nuove iniziative e attività in linea con gli obiettivi/necessità di BLUE MED;
- allineamento del BMIP con il *Deployment*



FAB: Functional Airspace Block, Blocco Funzionale di Spazio Aereo.

Il BLUE MED FAB è costituito dal raggruppamento degli spazi aerei, fra loro adiacenti, di quattro Stati del Mediterraneo centro orientale (Italia, Grecia, Cipro e Malta), le cui comuni attività tecniche e operative hanno lo scopo di migliorare e armonizzare la gestione del traffico aereo in termini di capacità, efficienza, safety e di riduzione dell'impatto ambientale. Vedi anche www.bluemed.aero



Programme di SESAR.

Tra i temi principali discussi a Malta c'è ovviamente il tema performance. A tal proposito è stata evidenziata l'ottima performance riportata dal FAB nei primi due mesi della *Summer 2016* (maggio e giugno): da un primo esame della Network TF è infatti emerso che alcune misure implementate (o in via di implementazione) da Cipro e Grecia, i due paesi di BLUE MED che maggiormente soffrono nell'area Capacity, stanno apportando un significativo miglioramento nei ritardi ATFM in rotta (*En-route delay*), un miglioramento che arriva a circa l'80% rispetto allo stesso periodo dell'anno passato.

Le misure che Grecia e Cipro, anche con il coinvolgimento del FAB, stanno attuando comprendono:

- maggiore flessibilità nella configurazione operativa in accordo ai flussi di traffico;
- una revisione dei valori di capacità dei settori operativi;
- un miglioramento delle tecniche ATFCM applicate (inclusa l'applicazione di STAM);
- una maggiore disponibilità dei controllori del traffico aereo grazie all'introduzione di un nuovo schema incentivante.

Si tratta, quindi, di risultati eccellenti che i membri dell'ANSP Committee e del *Governing Board* hanno avuto modo di analizzare e discutere approfonditamente anche insieme al *Network Manager Director* di Eurocontrol, Joe Sultana, giunto nella natia Malta da Bruxelles appositamente per unirsi ai lavori di BLUE MED.

È opportuno sottolineare che la collaborazione tra il *Network Manager* e BLUE MED è in corso già da diversi anni e, in particolare, negli ultimi mesi era stata avviata un'iniziativa per stimare gli effetti delle misu-

re citate sulla performance generale del FAB. Tale dato assume una rilevanza particolare perché influenza l'aggiornamento del *Performance Plan RP2* di BLUE MED (ovvero il piano di performance stabilito dalla Commissione europea per il secondo periodo di riferimento del *Performance Scheme*, valido fino al 31 dicembre 2019), il quale risulta ad oggi sotto la lente d'ingrandimento della Commissione europea proprio a causa dei forti ritardi generati da Cipro e Grecia.

A Malta sono state discusse, dunque, le nuove previsioni di performance operativa per il FAB, da cui si evince una netta tendenza al miglioramento della performance, soprattutto nella parte finale del Reference Period 2 (in particolare nel 2019). Tali nuovi valori di performance sono stati approvati dal *Governing Board*, riunitosi presso il *Mediterranean Conference Centre* alla Valletta, ospite del Segretariato Permanente del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di Malta, e verranno pertanto sottoposti alla Commissione europea per l'analisi e, auspichiamo, la luce verde.

Tra gli altri numerosi argomenti in agenda, nel corso dei due meeting di Malta si è discusso della necessità di una sempre più efficace comunicazione interna ed esterna, sia via web sia attraverso una politica di *customer care* a livello di FAB e, inoltre, dell'importanza di perseguire una cooperazione ancor più stretta con gli Stati nel bacino del Mediterraneo.

Buone notizie dunque dai meeting di BLUE MED a Malta. I rappresentanti dei quattro Paesi si sono dati appuntamento ai primi di novembre a Cipro per il 9° meeting dell'ANSPC e il 13° del *Governing Board* di BLUE MED. ■

Vegani o tacchini il giorno del Ringraziamento?

Gestione del rischio, tra percezione e realtà

di **Corrado Fantini** responsabile funzione Safety

Ci sono situazioni in cui la **percezione** della realtà e la **realtà** effettiva hanno un grande impatto sull'agire quotidiano e sulla propensione all'agire stesso.

Per esempio, il rischio di essere vittima di un furto d'auto è concretamente misurabile: le compagnie assicuratrici calcolano il rischio, valutando statistiche su scala nazionale che poi, caso per caso, adattano alla città di residenza o, in alcuni casi, al quartiere in cui si vive. In determinati casi, anche la nostra abitudine di chiudere a chiave l'auto viene pesata. Diverso, sicuramente meno scientifico e più cognitivo, è il calcolo del medesimo rischio fatto (magari inconsapevolmente) dai proprietari delle auto. Le **probabilità** di accadimento di un *hazard* (furto dell'auto) e la **severità** delle conseguenze del suo verificarsi (che dipendono da quanto, come e dove ognuno usa l'automobile), esprimono un livello di **rischio** e determinano le misure di protezione (antifurto meccanico, satellitare, parcheggio custodito, ecc.) che siamo pronti ad adottare. Il livello di rischio è quindi frutto di un calcolo matematico/statistico, basato su informazioni "reali" e, di conseguenza, oggettivo e razionale.

Ma la "rischiosità" è anche modo di sentire, un feeling che non si basa sulla probabilità statistica e su calcoli matematici, quanto piuttosto sulle nostre reazioni psicologiche, sulle percezioni e, quindi, su valori soggettivi e poco razionali che determinano le misure di protezione che, effettivamente, accettiamo di attuare per mitigare, non tanto il rischio statistico, quanto il rischio percepito.

In questi ultimi giorni, è facile essere particolarmente sensibili al pericolo proveniente dal terrorismo e potremmo pensare di essere più sicuri (**sentirsi al sicuro**) in un aeroporto, dove i controlli sono più strutturati di quelli in una stazione ferroviaria, oppure potremmo avvertire un livello di rischio diverso, addirittura opposto (l'aeroporto è simbolicamente più rilevante di un altro sito). Certo, sarà molto difficile trovare qualcuno che, di questi tempi, pretenda una maggiore attività di prevenzione per

i furti d'auto rispetto a quella per mitigare il pericolo di un attentato.

D'altro canto, perdere la vita in un attacco terroristico o perderla in un incidente d'auto hanno il medesimo livello di severità: entrambi gli **hazard** portano a conseguenze fatali e, quindi, inaccettabili. La cosa alquanto bizzarra e l'effetto della percezione della probabilità di accadimento (cosa molto diversa dall'effettiva probabilità). La realtà dei numeri ci dimostra, inconfutabilmente, che rischiamo la vita molto più per un incidente domestico, muovendoci in macchina o in treno, piuttosto che per altri motivi (terrorismo incluso). Eppure, attualmente, non saremmo disposti ad acconsentire di distrarre investimenti all'intelligence e all'antiterrorismo per aumentare la sicurezza delle autovetture o delle strade.

L'umana natura ci porta a pesare diverse esigenze rispetto a come, **soggettivamente**, valutiamo e bilanciamo: la convenienza, la capacità, le possibilità, la libertà di scelta e... agiamo in base alla percezione della realtà. Un'evidenza? I giubbotti antiproiettile sono di certo molto efficaci nel mitigare l'effetto delle pallottole, ma per la maggior parte delle persone che vivono in paesi relativamente sicuri, dove esiste una legalità diffusa, indossarne uno non è un compromesso **accettabile**.

Ogni giorno facciamo valutazioni simili, grandi e piccole: quando decidiamo di chiudere a chiave le nostre abitazioni, quando scegliamo la strada da percorrere in auto e quando decidiamo se pagare con la carta di credito o in contanti. Tutto molto agevole e naturale, salvo considerare che le nostre **scelte** sono tutte **viziate** dall'emotività e dalla percezione: scegliere in funzione del reale rischio misurato? ... ma siamo uomini, mica macchine!

L'istinto è la nostra bussola, ma **l'istinto** che ha fatto progredire il genere umano dall'Uomo di Neanderthal all'Homo Sapiens è un istinto che si è **atrofizzato** e che, non più sollecitato ai fini della sopravvivenza, è fortemente riverso verso la percezione e sempre più verso la percezione "so-

ziale”, più che individuale. Un istinto sempre utile, ma non più così determinante.

Aggregando i concetti, **sicurezza reale e sicurezza percepita**, sovente non coincidono e questo è un fatto. Sono simili, si somigliano, ma non sono la stessa cosa. E più la percezione diverge dalla realtà (espandendola o contraendola in senso sociale), più le nostre scelte sono incoerenti, costose e inutili se non dannose.

Il “baco di sistema” è che, immaginare il futuro esclusivamente sulla base dell’esperienza passata, sta diventando un limite. **Bertrand Russell** ha usato un esempio divertente, ma calzante, per descrivere il meccanismo alla base di questo potenziale difetto: un **tacchino** viene ben curato, riceve cibo e acqua ogni giorno, quindi, si abitua a questa situazione confortevole, aumenta la sicurezza e la fiducia ... finché non arriva il **Thanksgiving Day** (Giorno del Ringraziamento).

Credere che il passato contenga tutte le informazioni di cui abbiamo bisogno è un errore. Credere che l’umano istinto ci preservi da futuri pericoli è un altro errore. Credere che l’esserci dotati di mezzi e tecnologie avveniristiche (la ragione di alcune nostre eccellenze), capaci d’impedire gli errori, è l’ennesimo errore. Fidarci ciecamente delle percezioni, sempre più mediaticamente bombardate, non ci salverà, anche se potrà farci “sentire” meno esposti e vulnerabili.

Per entrare nel contesto della nostra attività lavorativa e per ricondurre il tutto alla **mission** di ENAV, i fattori organizzativi e la consapevolezza, fatta di cultura e di specializzazione professionale, devono orientare il nostro modo di essere (e di agire) e devono permetterci d’evitare scivolate rovinose e, sempre, molto nocive.

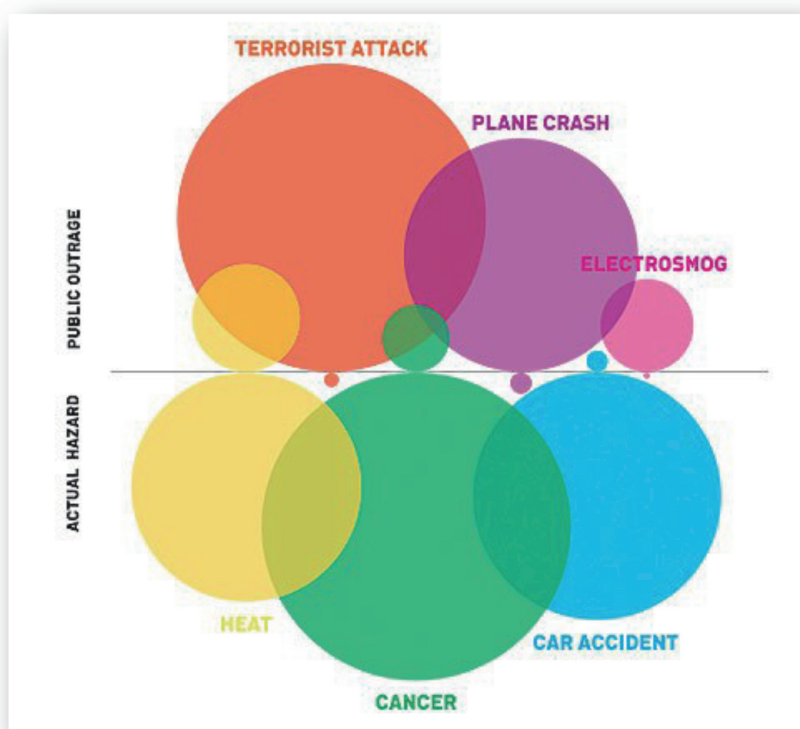
Il grafico, riportato in questa pagina, mostra l’incoerenza tra le paure di alcuni pericoli e l’effettivo impatto di essi (reale livello di rischio): un attentato terroristico è percepito come enormemente più rischioso del cancro, ma sappiamo bene che la realtà è un’altra.

La **safety** può patire l’effetto di “fattore umano”, perché cerca conferma alle proprie scelte, spingendosi in una continua opera di autostima e di confortevole e ma-

gnanima autovalutazione... a volte, fin dall’identificazione degli **hazard** e dell’effettività delle **mitigation**. Per uscire da questo **loop** abbiamo bisogno di maggior razionalità e pragmatismo, di verificare (misurandole) le nostre convinzioni e di andare ben oltre l’obbligo o il target di performance. La safety elevata a tecnica e insieme a scienza del fattore umano.

Ogni giorno il settore dell’aviazione affronta una moltitudine di rischi e un fornitore di servizi di navigazione è per definizione un’organizzazione a rischio consentito. Il pericolo è parte del nostro mestiere, ma l’altra parte è la mitigazione del rischio. Per accettare la natura della nostra attività, dobbiamo gestire i rischi in maniera realmente efficace e per poterlo fare non possiamo basarci solo sulla percezione e sull’**autovalutazione**.

L’aumentata concorrenza del mercato o la sua stagnazione, così come i cambiamenti normativi, l’innovazione tecnologica e il sempre presente **“fattore umano”**, creano un mix che se osservato con la lente sbagliata della percezione e non con quella della ragione, rischia di trasformarci nel tacchino di Russell e... in questo caso o evitiamo di essere i tacchini o cancelliamo il giorno del Ringraziamento, perché non credo che sarebbe accettabile gestire il rischio puntando tutto su un mondo di vegani! ■






La parola a...

Raffaele Jerusalemi**1°** giorno di quotazioneMartedì 26 luglio 2016
Milano, Palazzo Mezzanotte**Amministratore Delegato di Borsa Italiana****Borsa Italiana è una delle principali Borse europee, di che cosa si occupa?**

La mission di Borsa Italiana è quella di sviluppare i mercati puntando su trasparenza, liquidità, competitività ed efficienza. Borsa Italiana dal 2007 è parte del London Stock Exchange Group, questo vuol dire essere al centro del mercato leader in Europa per scambi azionari. Il nostro ruolo è quello di gestire e controllare le negoziazioni e gli obblighi di operatori ed emittenti. Gli intermediari nazionali ed internazionali sono collegati al mercato attraverso un sistema di negoziazione completamente elettronico. In questo modo garantiscono l'esecuzione degli scambi in tempo reale.

In che modo Borsa Italiana può favorire l'efficienza dei mercati?

In primo luogo attraverso la continua innovazione delle piattaforme su cui quotidianamente si svolge la negoziazione. Ma l'aspetto da sottolineare riguarda soprattutto la capacità di Borsa Italiana di attirare capitali da tutto il mondo. La quotazione di ENAV, con investitori di tutto il mondo, conferma la nostra capacità di tenere alto l'interesse dei maggiori investitori internazionali, con gli oltre 8.000 fondi e le 1460 case di investimento da tutti i continenti investiti nei principali titoli italiani.

ENAV è una Società che vanta ottime performance operative. Sono sufficienti per avere successo sul mercato?

L'IPO di ENAV è stata un grande successo, con una domanda che ha superato di 8 volte l'offerta. La società ha attratto la fiducia degli investitori soprattutto garantendo performance durature. E' un ottimo biglietto da visita per il mercato e la quotazione sarà uno stimolo per ENAV a confrontarsi ogni giorno con il giudizio degli analisti di settore e degli investitori istituzionali mondiali. Sono certo che la società e i suoi dipendenti potranno trarre beneficio dal confronto con tanti professionisti.

La quotazione è avvenuta in un contesto caratterizzato da volatilità dei mercati. E' stata la scelta giusta procedere in questo momento?

I risultati straordinari dell'offerta, con 759 milioni di euro raccolti, dimostrano come anche nei momenti di maggiore turbolenza i mercati finanziari siano in grado di ben rispondere alla sollecitazione da parte di società che garantiscono degli ottimi risultati nel tempo. Questa operazione di quotazione non è solo importante per il Gruppo ENAV, ma segna un momento di estrema importanza per l'intero Paese grazie ad un importante introito per il Tesoro che continua così la sua marcia sul sentiero della riduzione del debito pubblico.

GUARDIAMO IN ALTO INSIEME.

A small white airplane is shown in flight against a dark, starry night sky, positioned to the right of the main text.

ENAV SI QUOTA IN BORSA.

NOI DI ENAV GUARDIAMO IN ALTO OGNI GIORNO GARANTENDO LA SICUREZZA, L'EFFICIENZA E LA REGOLARITÀ DI OLTRE 1.800.000 VOLI ALL'ANNO. ED È PER QUESTO CHE OGGI CI QUOTIAMO IN BORSA: PER CONTINUARE A GUARDARE IN ALTO INSIEME A VOI.





enav.it

