



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 5 • anno XVII • maggio 2020



GRAZIE A TUTTI #TORNIAMO A VOLARE

Spedizione in abbonamento postale - 70% DCB - Roma

Poste Italiane SpA - Spedirà tutto bene



SESAR
La performance
al centro
del programma



NewPENS
New Pan-European
Network Service



**LAVORO
AGILE**
Tra figli casa
e famiglia



#torniamoavolare



LETTERA AI DIPENDENTI



di Paolo Simioni AD Gruppo ENAV

Il giorno in cui mi è stato comunicato che sarei diventato Amministratore Delegato dell'ENAV mi trovo, come avveniva da tre anni, al lavoro in ATAC a Roma.

Prendere in mano ATAC nel 2017, un gigante di oltre 11.000 persone che non aveva mai prodotto utili e con un debito di 1,6 miliardi, 1200 creditori, soggetto alle rigidità della Pubblica Amministrazione e altre stringenti norme sugli appalti pubblici, con la responsabilità di erogare servizio di trasporto pubblico della Capitale a più di due milioni di passeggeri al giorno, è stata un'impresa titanica.

Ma scrivere un Piano Industriale di Risanaamento in centoventi giorni, salvare dal fallimento l'Azienda e ottenere l'approvazione di tutti gli organi della Procedura,

dei Creditori e l'Omologa del Tribunale Fallimentare, e portare il primo utile della storia dell'ATAC, è stato un grande risultato di squadra.

Ecco la chiave del successo per ogni tipo di organizzazione: il lavoro di squadra.

Un lavoro che si traduce semplicemente nella trasparenza e tracciabilità del nostro agire quotidiano, nelle capacità delle persone di lavorare in gruppo e di sapersi mettere in gioco, nell'etica del lavoro in generale.

Conosco ENAV da molto tempo grazie alla mia esperienza più che decennale come Amministratore Delegato di SAVE, la società di gestione degli aeroporti di Venezia e Treviso, insieme ad una partecipazione come Consigliere di Amministrazione e membro del Comitato Esecutivo di BSCA/ Bruxelles South Charleroi Airport, avute prima di giungere in ATAC.

Ho visto e vissuto approfonditamente la trasformazione di questo settore e sono lieto di poter dare il mio contributo alla guida di una realtà così unica, ma nello stesso tempo complessa, seppur in un momento così complicato per il settore del trasporto aereo.

Da qualche giorno ho iniziato a conoscere la realtà del Gruppo, i suoi processi, le sue dinamiche interne e ho cominciato ad incontrare i responsabili dei vari settori. Ho avuto anche già modo di visitare il Centro di Controllo di Ciampino e di parlare con alcuni controllori del traffico aereo in turno.

L'emergenza legata al COVID-19 ha bloccato il mondo, ma paradossalmente, allo stesso tempo, ha accelerato alcune dinamiche, evidenziando, ancora una volta, come dalle crisi profonde possiamo e dobbiamo trovare lo slancio non solo per ripartire, ma per migliorare le nostre performance e individuare nuove soluzioni.

Alcuni segnali di ripresa si affacciano all'orizzonte: le compagnie aeree hanno già cominciato a riprogrammare i voli, gli aeroporti stanno riaprendo i loro terminal adeguando le proprie procedure al fine di tutelare i passeggeri. I Paesi stanno progressivamente aprendo le frontiere, e noi dobbiamo farci trovare preparati alla ripartenza che sta per arrivare.

Insieme dobbiamo mettere tutta l'energia che abbiamo per garantire una sempre maggiore efficienza ed efficacia nell'erogazione di un servizio fondamentale per tutto il Paese, come è quello dell'assistenza al volo. Dobbiamo continuare a perseguire lo sviluppo del nostro business puntando anche sulla forza e sull'esperienza delle importanti realtà del Gruppo, Techno Sky, IDS AirNav e d-flight.

Il Gruppo ENAV rappresenta un'eccellenza nel panorama mondiale, sia dal punto di vista delle competenze che delle tecnologie. Sono certo che, con il contributo di noi tutti, usciremo da questo momento con una rinnovata energia e voglia di eccellere.

Buon lavoro a tutti.



Cleared Mensile del Gruppo ENAV

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

EDITORE ENAV SpA

Direttore Responsabile Nicoletta Tomiselli **Comitato Editoriale** Florenzano Bettini, Maurizio Gasparri, Alessandro Ghilari, Luca Morelli, Maurizio Paggetti, Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto, Stefano Raffaello Songini, Nicoletta Tomiselli

Coordinamento Editoriale Luca Morelli **Redazione** Gianluca Ciacci, Oriana Di Pietro, Mariapaola Lentini, Maria Cecilia Macchioni, Luca Morelli

Copertina di Federico Maranghi

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

Impaginazione e Stampa Tipografare



SESAR

LE PERFORMANCE AL CENTRO DEL PROGRAMMA



di **Daniele Teotino** responsabile Research Activities e **Giuseppe Romano** responsabile Research and Operational Analysis

SESAR si pone fin dal principio l'obiettivo principe di migliorare le **performance** del sistema ATM europeo e ENAV a sua volta, come uno dei partner principali dell'iniziativa, fornisce da sempre un contributo di primo piano sui processi di analisi delle prestazioni. In tale contesto, il riferimento di Programma è rappresentato dal **Performance Assessment and Gap Analysis Report (PAGAR)**, documento che riporta, su base annuale, i risultati delle analisi prestazionali effettuate sulle **Soluzioni tecnico-operative** sviluppate. Il PAGAR definisce le metriche per valorizzare le variazioni quantitative, derivanti dall'adozione delle nuove soluzioni SESAR, sia nei **Key Performance Indicators (KPI)** delle quattro **Key Performance Area (KPA) Safety, Capacity, Environment e Cost Efficiency**, sia su **Performance Indicators** aggiuntivi (PI), quali **Security e Human Factor**. Le analisi condotte consentono di valuta-

re, in un'ottica aggregata, i benefici connessi alle singole Soluzioni SESAR, ma anche di esplorare e valorizzare le interdipendenze tra le Soluzioni stesse e, non ultimo, di verificare, mediante una opportuna **Gap Analysis**, se i risultati attesi sono in linea con i **Performance Targets**, per il 2035, stabiliti nell'**ATM Master Plan**. A conferma del ruolo chiave di ENAV nel Programma, a fine 2019 ENAV ha ospitato presso la Sala Auditorium dell'ACC di Roma il **workshop conclusivo sul PAGAR**, volto a presentare e consolidare i risultati prestazionali del 2019 ai partner SESAR e, più in generale, alla comunità ATM. L'evento è stato condotto sotto l'egida del progetto trasversale **PJ19 Content Integration** che mira ad aggregare e armonizzare, con una **prospettiva olistica**, gli studi delle varie soluzioni SESAR, valutandone la completezza, la consistenza e la coerenza dei risultati. Il workshop ha registrato una vasta par-

tecipazione di esperti del **Settore ATM** ed ha permesso di condividere il lavoro svolto dal team di progetto del PJ19.4, di cui ENAV è uno dei maggiori contributori. Il Team Leader, l'ingegnere José Manuel Cordero (ENAI/CRIDA), ha ben sintetizzato l'importanza del lavoro svolto: *“La gestione delle Performance in un Programma così ampio, com'è SESAR, comporta giornalmente sfide e difficoltà non comuni. Al fine di armonizzare la valutazione delle Performance nei diversi esercizi di validazione, il team del PJ19.4, grazie alla grande professionalità dei suoi partner, ha definito, aggregato e rilasciato il SESAR Performance Framework, un documento in cui sono contenute le linee guida per poter valutare in maniera uniforme, da parte di tutti gli attori coinvolti nella post analysis, i risultati ottenuti indirizzando non solo le varie KPA e KPI, ma definendo anche i processi da seguire per la valutazione, l'estrapolazione ed il consolidamento, nonché le*

IL RIFERIMENTO DI PROGRAMMA È RAPPRESENTATO DAL PAGAR - DOCUMENTO CHE RIPOрта SU BASE ANNUALE I RISULTATI DELLE ANALISI PRESTAZIONALI EFFETTUATE SULLE SOLUZIONI TECNICO OPERATIVE SVILUPPATE

PERFORMANCE AMBITIONS FOR 2035 FOR CONTROLLED AIRSPACE

Key performance area	SES high-level goals 2005	Key performance indicator	Performance ambition vs. baseline				
			Baseline value (2012)	Ambition value (2035)	Absolute improvement	Relative improvement	
 Capacity	Enable 3-fold increase in ATM capacity	Departure delay ¹ , min/dep	9.5 min	6.5-8.5 min	1-3 min	10-30%	
		IFR movements at most congested airports ² , million	4 million	4.2-4.4 million	0.2-0.4 million	5-10%	
		Network throughput IFR flights ³ , million	9.7 million	-15.7 million	-6.0 million	-60%	
 Cost efficiency	Reduced ATM services unit costs by 50% or more	Gate-to-gate direct ANS cost per flight ⁴ , EUR(2012)	EUR 960	EUR 580-670	EUR 290-380	30-40%	
		Operational efficiency	Gate-to-gate fuel burn per flight ⁵ , kg/flight	5280 kg	4780-5030 kg	250-500 kg	5-10%
 Operational efficiency		Additional gate-to-gate flight time per flight, min/flight	8.2 min	3.7-4.1 min	4.1-4.5 min	50-55%	
		Within the: Gate-to-gate flight time per flight ⁶ , min/flight	[111 min]	[116 min]			
 Environment	Enable 10% reduction in the effects flights have on the environment	Gate-to-gate CO ₂ emissions, tonnes/flight	16.6 tonnes	15-15.8 tonnes	0.8-1.6 tonnes	5-10%	
		Safety	Improve safety by factor 10	Accidents with direct ATM contribution ⁶ , #/year <small>Includes in-flight accidents as well as accidents during surface movement (during taxi and on the runway)</small>	0.7 (long-term average)	no ATM related accidents	0.7
 Safety		Security	ATM related security incidents resulting in traffic disruptions	unknown	no significant disruption due to cyber-security vulnerabilities	unknown	-

1 Unit rate savings will be larger because the average number of Service Units per flight continues to increase.
 2 'Additional' means the average flight time extension caused by ATM inefficiencies.
 3 Average flight time increases because the number of long-distance flights is forecast to grow faster than the number of short-distance flights.
 4 All primary and secondary (reactionary) delay, including ATM and non-ATM causes.
 5 Includes all non-segregated unmanned traffic flying IFR, but not the drone traffic flying in airspace below 500 feet or the new entrants flying above FL 600.
 6 In accordance with the PRR definition, where at least one ATM event or item was judged to be DIRECTLY in the causal chain of events leading to the accident. Without that ATM event, it is considered that the accident would not have happened.

metodologie specifiche per ciascuna KPA e Area trasversale.

1+1 is not always 2 here: sometimes is more, sometimes less... and sometimes is 1"

SESAR è un Programma *Performance-driven* e, quindi, l'identificazione e il coordinamento delle **metodologie e dei processi di valutazione** da applicare sono elementi essenziali e imprescindibili per ottenere risultati solidi, affidabili e utili, tanto, a guidare la ricerca verso le migliori soluzioni proposte dal Programma, quanto, a supportare gli stakeholder nella pianificazione degli investimenti per il **deployment** di nuovi concetti e tecnologie ATM.

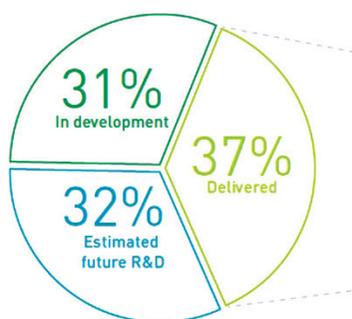
Forti dei risultati raggiunti, ENAV continuerà, anche nella seconda e terza fase del Programma (**Wave 2 2020-2022** e **Wave 3 2021-2022**), a supportare con grande impegno ed interesse gli studi sulle performance ATM e a contribuire alla concreta implementazione del Programma SESAR, pilastro tecnologico del **Cielo unico europeo**.

La Wave 2 vede ENAV impegnata in 12 progetti con l'obiettivo di approfondire gli studi sul *Virtual Centre*, sulle procedure di

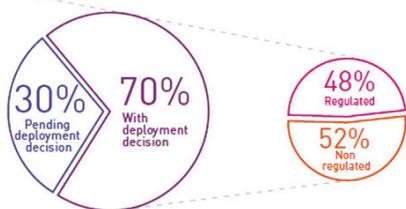
avvicinamento SBAS/GBAS per aerei ed elicotteri, sull'integrazione dei droni IFR nello spazio aereo controllato, sulle **Virtual Stop Bar** per il controllo di aerodromo in condizioni di bassa visibilità, sulle misure ATFCM e **Dynamic Airspace Configuration** per gli aspetti di Network, sulle Torri Remote per aeroporti multipli e l'utilizzo della realtà aumentata, e sull'integrazione dei **dati ADS-C** nella *Controller Working Position* e nei tool di **Conflict Detection & Resolution** a supporto del controllore. Nuovi studi verranno, inoltre, introdotti nella Wave 3 che indirizzeranno l'interazione fra le operazioni **U-space** e quelle ATM nonché lo sviluppo del concetto operativo per le operazioni a quote molto elevate (**Higher Airspace Operations**, sopra FL 600).

In un tale contesto sempre più sfidante e complesso, ENAV conferma il suo ruolo centrale nella gestione delle performance e dei requisiti ATM, con particolare attenzione alla **Cost Efficiency**, aspetto essenziale da valutare per le future implementazioni operative, e al **System Engineering Data Management Framework**, ovvero lo strumento messo in campo fin dal principio da ENAV per la gestione centralizzata dei requisiti tecnico-operativi del Programma.

STATUS OF SESAR SOLUTIONS



Development status



Deployment status



LAVORO AGILE... CON FIGLI



di **Lycia Romano** Operational and Consulting Services, Aeronautical Design, Simulations and AIM

La sveglia è puntata sempre sulle 6:00. Oggi, però, non c'è la corsa per prepararmi ad andare in ufficio e per aiutare una bambina di 8 anni e le due sorelle gemelle di 6 anni a prepararsi per arrivare a scuola.

Oggi devo solo darmi una rapida sistemata, preparare colazione e pranzo e mettermi al PC, prima che le bambine aprano gli occhi, prima che inizino le videolezioni su Zoom, prima che inizi la serie infinita di "mamma mi dai ..., mamma mi aiuti a ..., mamma mi dici...".

"Lycia ce la fai?... Certo! Buona giornata e cerca di non fare tardi."

Suona un'altra sveglia: sono già le 8:30 ma ho preparato tutto, ho avviato le attività della giornata lavorativa e ho stilato il programma delle cose che vorrei completare entro oggi ... ah! Devo svegliare le bimbe!

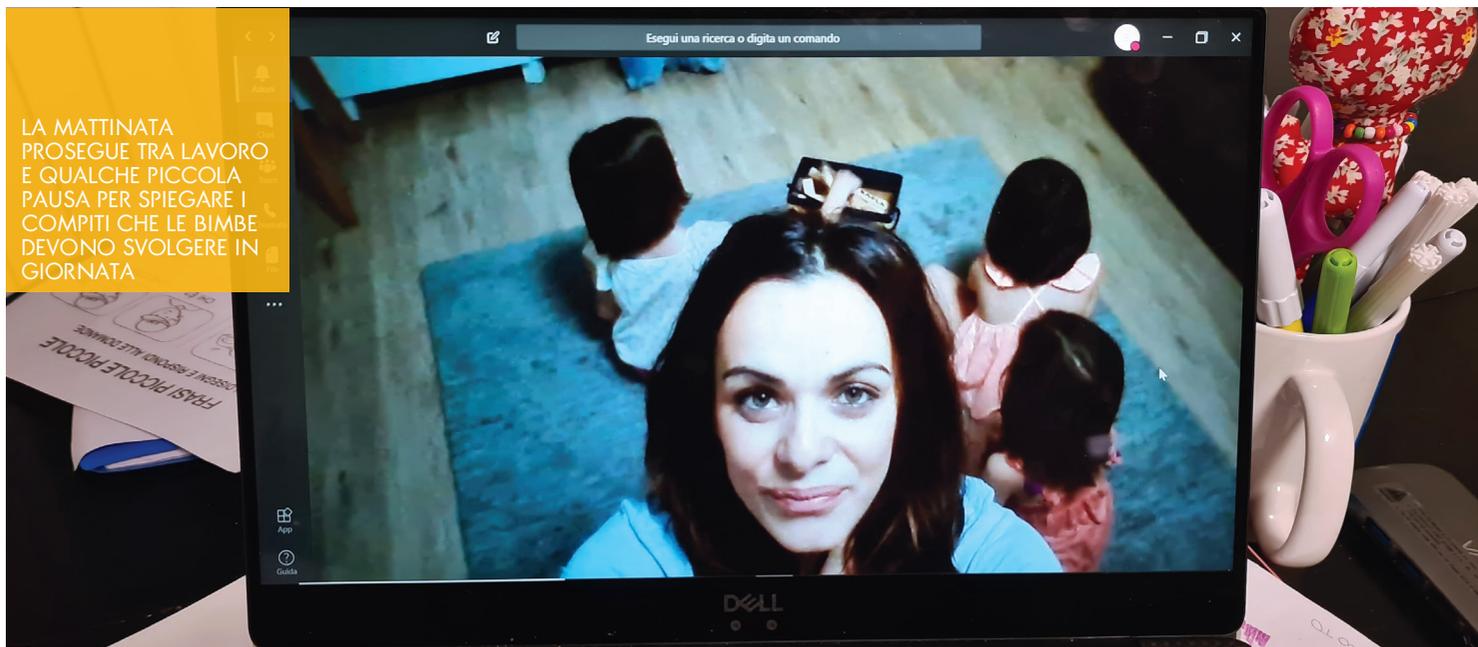
Mentre le piccole si preparano e fanno colazione io organizzo l'occorrente per le loro videolezioni e le mie videoconferenze

Mentre le piccole si preparano e fanno colazione, io organizzo l'occorrente per le videolezioni: 1 tablet in una stanza per la figlia grande, 1 tablet in un'altra per le gemelline e io mi posiziono nel salone che diventa il mio ufficio. Prima delle 9:00 sono di nuovo al PC, giusto in tempo per rispondere alle prime chiamate dei colleghi su Skype.

Ora siamo tutti "in posizione": la figlia grande inizia la sua lezione di italiano e io

coordino con i miei colleghi le attività per quello studio aeronautico che dobbiamo consegnare tra due settimane al cliente. Non mi stacco dal lavoro, ma sento mia figlia che risponde alla maestra che le chiede il trapassato remoto del verbo temere. Io, intanto, discuto con i miei colleghi per trovare la migliore soluzione per consentire di allungare la pista di volo di quell'aeroporto che ora è chiuso, ma che aveva l'ambizione di accomodare aerei molto più grandi. Perché le cose, prima, stavano andando alla grande e invece, oggi, pur lavorando per farci trovare pronti quando **#torneremoavolare**, abbiamo qualche difficoltà a reperire i dati che ci servono per lo studio: i dipendenti della società di gestione aeroportuale che dovrebbero darceli sono in cassa integrazione e non lavorano tutti i giorni.

Le gemelle, intanto, ciondolano un pò per



LA MATTINATA PROSEGUE TRA LAVORO E QUALCHE PICCOLA PAUSA PER SPIEGARE I COMPITI CHE LE BIMBE DEVONO SVOLGERE IN GIORNATA

casa, ma alle 10:00 sono su Zoom e iniziano la loro videolezione sull'uso dell'"H" e delle "doppie"; nel frattempo io continuo a cercare soluzioni progettuali condividendo file con il gruppo di colleghi mentre con un orecchio ascolto una maestra, illuminata, che canta filastrocche e riesce ad interagire, in video, con 20 bambini attentissimi.

La mattinata prosegue così: tra lavoro e qualche piccola pausa per spiegare i compiti che le bimbe devono svolgere in giornata. In questo periodo, il tempo vola più degli aerei ma il pranzo è già pronto e, per fortuna, il nostro balcone con affaccio sul parco diventa la "mensa scolastica e aziendale". La pausa pranzo la si può fare tutte insieme in una "mensa" più colorata e allegra che mai. Di solito, quando la mensa è quella del lavoro, anche a pranzo

si finisce a parlare di lavoro, invece, oggi gli argomenti tra il primo e il secondo, sono molto diversi: *"come è andata l'interrogazione? avete capito quando si mette l'H? mamma come si chiama quel tuo collega con il quale parlavi prima?"*.

Il pomeriggio si riparte: loro hanno altre videolezioni e io ho un'importante riunione, via MS Teams. *"Capito bimbe? è una cosa importante: stiamo pensando a come sviluppare un nuovo software ... qualcosa tipo le app che usate per giocare, per fare delle mappe che servono a far volare gli aerei in sicurezza, quindi aiutatevi tra voi e chiamatemi solo se vi fate male"*. Non sento un fiato per tutta la durata della riunione e, pur se da remoto, sento di aver dato un buon contributo al nostro progetto.

Ovviamente non esser stata disturbata

**Nonostante i soliti
"mamma mi dai...?
mamma mi aiuti a ...?
mamma mi dici ...?"
il lavoro di oggi
è stato produttivo**

ha un piccolo costo: senza alcuno studio progettuale, in camera, le bimbe hanno costruito una capanna con sedie e lenzuola e oggetti sparsi ovunque, per fortuna è safe!

Nonostante i soliti *"mamma mi dai...? mamma mi aiuti a ...? mamma mi dici ...?"* il lavoro di oggi è stato produttivo.

In questa situazione **perdi la cognizione del tempo** e non ti accorgi che la giornata lavorativa è finita da un pò, a dire il vero da un bel pò! È ora quindi di spegnere tutto: io il mio PC, le bimbe i loro tablet.

Prendiamo i fogli ruvidi per disegnare. La maestra ha suggerito loro di guardarsi allo specchio e farsi un autoritratto come i tanti che ha dipinto Van Gogh. Ha spiegato inoltre che lui *"vedeva il bicchiere mezzo vuoto"* e che il suo pessimismo si scorge nello sguardo dei suoi molti autoritratti che trasmettono sempre inquietudine.

"Ti sei stancata oggi? Sì, sono distrutta, ma guarda qua che autoritratti" ... il bicchiere è mezzo pieno!





PER ANDARE DOVE DEVO ANDARE... DOVE DEVO ANDARE?

Progetto OPEN 2020: il Servizio di Orientamento
Accademico/Professionale per i figli dei dipendenti del Gruppo ENAV

di **Grazia Gurrieri** e **Chiara Tagliaferri** Recruiting and Assessment Center

Si è conclusa nel mese di maggio la terza edizione del progetto OPEN - Orientamento Accademico/Professionale, un'iniziativa rivolta ai figli dei dipendenti del Gruppo ENAV in procinto di scegliere una facoltà universitaria e/o una professione futura.

L'iniziativa, ideata e realizzata dalla struttura Recruiting and Assessment Center in collaborazione con la **struttura Welfare and People Care**, mette a disposizione dei partecipanti un team di psicologi del lavoro con competenze specialistiche sul tema dell'orientamento. Con l'obiettivo di offrire un supporto nel processo di costruzione di un percorso professionale consapevole, il progetto si inserisce tra le proposte di servizi orientati alla cura delle persone del Gruppo ENAV.

Questa edizione di OPEN ha coinvolto **36 partecipanti**, con un'età media di 19 anni e provenienti dalle diverse società del Gruppo: **l'80% figli di dipendenti ENAV, il 17% di Techno Sky ed il 3% di IDS AirNav.**

Il percorso è stato articolato in due step, svolti interamente *online* a causa delle limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria:

· **Prima fase:** somministrazione di strumenti per la misurazione delle potenzialità cognitive (abilità generali, attitudini verbali, numeriche, percettive e spaziali), questionari per la valutazione degli interessi e delle caratteristiche di personalità; è stata anche rilevata la preferenza espressa circa le future scelte universitarie e/o professionali.

· **Seconda fase:** colloquio di *feedback* individuale, durante il quale è stato condiviso un *Report* elaborato sulla base delle risposte fornite in Prima Fase. Una buona parte dei partecipanti (38%) ha deciso di condividere con uno o entrambi i genitori il profilo emerso durante il colloquio conclusivo.

Le **aree maggiormente critiche** e quindi trattate durante i colloqui di restituzione hanno riguardato il tema degli **interessi** ed il loro rapporto con l'**approccio decisionale**.

Circa la metà dei partecipanti è giunto infatti al colloquio finale in una condizione di sufficiente certezza rispetto alla scelta formativa/professionale, richiedendo comunque all'esperto una conferma ed una legittimazione della propria scelta. In questi casi la domanda esplicita oppure implicita dei partecipanti era: "*So cosa voglio fare, ma ditemi per cosa sono adatta/o...*". I colloqui di *feedback* erano allora principalmente finalizzati a favorire la presa di decisione autonoma da parte dell'adolescente facendo leva sulla congruenza tra gli interessi manifestati e la scelta del percorso futuro.

L'altra metà dei partecipanti ha mostrato invece una condizione di incertezza rispetto al proprio progetto professionale, differenziandosi in due casistiche principali: incongruenza tra gli interessi dichiarati e quelli inventariati (indagati mediante uno specifico questionario) da un lato, assenza di interessi rilevanti dall'altro. Ad esempio, alcuni dei partecipanti hanno

espresso la convinzione che durante gli anni dell'Università avrebbero affrontato l'interrogativo "cosa voglio fare da grande" o comunque si sarebbero aspettati di trovare figure che li avrebbero indirizzati verso una scelta che sarebbe arrivata casualmente. Il tema del disorientamento sugli interessi è stato affrontato nei colloqui di *feedback* stimolando l'autoriflessione e il monitoraggio delle proprie risorse personali, allo scopo di promuovere un atteggiamento proattivo verso il proprio futuro piuttosto che fatalistico e di procrastinazione del momento di scelta.

Durante i colloqui i partecipanti sono stati sollecitati ad intervenire, inoltre, sul proprio disorientamento invitandoli a un'esplorazione attiva e puntuale dell'offerta formativa universitaria e delle professioni a cui erano interessati. L'iniziativa è stata molto apprezzata dai partecipanti e dai genitori coinvolti, un'opportunità per affrontare le questioni relative alla costruzione del progetto lavorativo, altrimenti vissuto prevalentemente in solitudine e senza l'aiuto di un processo strutturato e metodologie scientificamente consolidate su questo tema. **È stata già avviata la progettazione della prossima edizione** che prevederà il totale svolgimento delle attività *on line* introducendo anche una fase di lavoro di gruppo tra i partecipanti. Le attività in plenaria consentiranno uno scambio sui temi delle strategie di decision making e il confronto sulle tematiche comuni a tutti gli adolescenti in questa fase cruciale per il loro futuro formativo e professionale.

L'ISOLAMENTO È IL PEGGIOR NEMICO

Affrontare il problema e riconoscerlo è il primo passo per superarlo

di **Monica Lorenzon** Peer - Support Programme HF Aeroporto di Venezia

Canzoni, libri, film ci hanno sempre presentato molteplici aspetti della vita: l'amore, il coraggio, il rispetto, la pazienza, la nascita e la morte come pure la paura, la disperazione, la crisi e l'abbandono. **La vita, ognuno per la propria esperienza**, ha fatto in modo che argomenti tanto vicini ma anche tanto lontani a noi colpissero le nostre esistenze in maniera travolgente, dirompente con le diverse sfumature che i termini esprimono; sfumature che però fanno la differenza. **Un evento può essere** di gioia disarmante per qualcuno, di tristezza e amarezza per qualcun altro. Ogni persona vive la vita per come può con il bello e il cattivo tempo, con i suoi aspetti di gioia e divertimento come quelli più duri e insidiosi. Far avvicinare questi aspetti essenziali non è semplice e non è scontato. **Raggiungere un equilibrio** che ci mantenga sempre tra le righe della scacchiera richiede pazienza e costanza. Richiede impegno e sacrificio. Fortunatamente non siamo mai soli e soprattutto nei momenti di grande confusione personale e generale possiamo fermarci e ricordare quante opportunità possiamo avere ten-

dendo la mano, accogliendo e chiedendo aiuto. Questo è un grande dono per noi, per la nostra società, per il nostro futuro. Perché la domanda da farci **non è mai "se accadrà" ma "quando accadrà"**. La storia insegna che le crisi si possono affrontare e che lasciano dietro di loro dei grandi insegnamenti. Ora è uno di quei momenti storici dove siamo tutti in prima linea e siamo tutti chiamati a stare uniti, a non sentirci soli. Le incognite ci terrorizzano e i cambiamenti repentini sanno sempre bene come metterci alla prova. L'ansia ci attanaglia. Ma ricordiamoci sempre che **la conoscenza è la prima arma che abbiamo per sconfiggere la paura**. Affrontare il problema e riconoscerlo è il primo passo per superarlo. Un passo alla volta, un pensiero alla volta. Possiamo chiedere aiuto.

Nel corso degli anni in Azienda ci è stata data la possibilità di imparare cose molto preziose che riguardano gli aspetti umani, la nostra reazione agli stimoli, alle avversità, il nostro modo di gestire il quotidiano e l'imprevisto, volti al sostegno di noi, colleghi e non, ogni volta si sentisse la necessità di trovare uno spiraglio di luce, una voce

disponibile e un momento di riflessione. Consigli ed insegnamenti che si sono trasferiti dentro di noi come un segno indelebile, tanto importanti e preziosi. Consigli che siamo pronti a condividere con voi, se ne sentite il bisogno, che possono fare la differenza o semplicemente farvi sentire meno soli. Non abbiamo la ricetta magica per fare sparire i problemi e non siamo dottori o psicologi. A volte non possiamo capire cosa state provando dentro ma sentiamo il vostro disagio, lo rispettiamo e facciamo il possibile per prendercene cura. Siamo persone che come voi vivono dubbi e paure, perplessità ma che sanno che ci sono dei modi più costruttivi per affrontare una situazione di stress. Abbiamo voglia di **ESSERCI**, di ascoltarvi e di essere custodi delle vostre emozioni, dei vostri pensieri e delle vostre parole. Siamo una squadra, siamo tutti impegnati, ognuno per il ruolo che ricopre, a fare in modo che questo momento di crisi si trasformi in una grande opportunità per guardarci da vicino e imparare che **la collaborazione e il gruppo**, con la sua coesione e la sua resilienza, sono il primo passo per avere la forza per affrontare il presente e il futuro.



TRE PICCOLE PALESTRE PER ALLENARE GRANDI PROFESSIONISTI

Viaggio all'interno del Cluster 6 Grottaglie, Crotone e Foggia

di **Vincenzo Barrese** Head Cluster 6

Gestire il decollo verticale di velivoli che lasciano *una striscia modulare in acciaio*, parallela alla pista in asfalto, mentre altri aeromobili militari entrano nello spazio aereo per effettuare circuiti jet non convenzionali e in contemporanea assistere i piloti impegnati nel collaudo delle cosiddette Ferrari dell'aria.

È quello che accade ai Controllori che operano dalla Torre di controllo dell'aeroporto dotato di una delle piste più lunghe d'Italia e destinato a diventare il primo spazioporto europeo. Battezzato da Enac "TAR TEST BED", sull'aeroporto di **Taranto/Grottaglie** la sperimentazione è di casa. Accanto all'enorme fabbrica della Leonardo, che realizza sezioni di fusoliera del Boeing 787, trasportate per

7 giovani CTA (3 donne e 4 uomini) convivono le aree destinate alla sperimentazione dei droni

l'assemblaggio negli Stati Uniti all'interno di un mega Boeing 747 Dreamlifter, nell'aeroporto della "città della ceramica" convivono gli aeromobili ultraleggeri della Balckshape, ideata da due giovani pugliesi e che ha già conquistato i mercati internazionali. Tra poligoni militari, aree pericolose, proibite e regolamentate, nello spazio aereo controllato da **7 giovani CTA** (3 donne e 4 uomini), convivono le



aree destinate alla sperimentazione dei droni: dal piccolo Colibrì della IDS, all'elicottero SW-4 SOLO della Leonardo, fino all'AIRBUS in scala 1:8. **Quale migliore palestra per giovani professionisti** che ambiscono a trasferirsi in aeroporti strategici più blasonati ma per certi versi meno complessi?

Per quanto meno impegnativi, ma non per questo privi di stimoli, gli **aeroporti di Crotona e Foggia** rappresentano anch'essi il trampolino di lancio per le nuove generazioni di professionisti dei servizi del traffico aereo. Trascorrendo da soli in sala operativa un intero turno, cosa che accade non di rado, il personale operativo si ritrova a dover **assumere decisioni in solitaria e in breve tempo**. Questo tipo di esperienza aumenta la consapevolezza delle proprie capacità e li spinge a raggiungere alti livelli di competenza professionale per non trovarsi impreparati nei momenti di bisogno.

È così che dal personale dei piccoli aeroporti arrivano le domande più complesse e gli stimoli migliori che incoraggiano a perfezionare procedure e aggiornare pratiche qualche volta un pò datate.

Tutto questo trova sponda nella struttura Low Traffic Airports e conferma che spesso **"piccolo è bello"**. Necessità dell'ultimo momento o problemi che persistono da



tempo trovano nella stragrande maggioranza dei casi, o sempre quando dipendono esclusivamente dalla struttura LTA, immediata risposta e soluzione.

E così, procedure per la gestione di attivi-

**Taranto/Grottaglie
Foggia e Crotona
potrebbero presto
diventare i primi
aeroporti remotizzati
un ulteriore stimolo per
la crescita professionale
del personale**

tà nuove e sperimentali, che potrebbero creare dubbi interpretativi o diffidenze al personale che deve applicarle, si trasformano immediatamente da problema a stimolo.

Come se gli stimoli non fossero sufficienti, accade spesso che nei piccoli aeroporti

la Torre sia considerata un punto di riferimento, il luogo nel quale si esprime la massima professionalità in campo aeronautico. Così, chiunque opera in airside, in caso di dubbio, tende a "chiedere alla Torre" con la consapevolezza che troverà una risposta o un suggerimento per la risoluzione di problemi la cui competenza spesso esula dalla fornitura dei servizi ATS.

Tre piccole strutture aeroportuali come tre piccole famiglie, dove i rapporti umani accompagnano quelli professionali. Dove gli ostacoli si affrontano in gruppo e il supporto e il coinvolgimento di tutti semplifica ogni tipo di complessità.

Taranto/Grottaglie, Foggia e Crotona potrebbero presto diventare i primi aeroporti remotizzati. Un ulteriore stimolo per la **crescita professionale** del personale attualmente impiegato in sale operative tradizionali, che si troverebbe ad operare in ambienti innovativi, nei quali le nuove tecnologie richiederanno capacità di adattamento per immergersi nel futuro della gestione del traffico aereo. **La realtà aumentata** li aspetta e siamo certi che non si faranno cogliere impreparati.



TRE PICCOLE STRUTTURE
AEROPORTUALI COME
TRE PICCOLE FAMIGLIE
DOVE I RAPPORTI UMANI
ACCOMPAGNANO
QUELLI PROFESSIONALI

NEWPENS UNA RETE DI NUOVA GENERAZIONE PER IL TRASPORTO DEI SERVIZI ATC

di Giuseppe Di Pilla E-NET Engineering

Un Air Navigation Service Provider svolge un servizio strategico per il paese, fornendo il supporto necessario a garantire la gestione in sicurezza dello spazio e del traffico aereo. Il mondo dei servizi aeronautici in cui l'ANSP opera, guarda continuamente al futuro, con la creazione di servizi ATC sempre più evoluti e questa continua innovazione deve accompagnarsi con nuove tecnologie di trasporto che garantiscano una corretta gestione dell'informazione.

Il bisogno di una rete di comunicazione sicura ed altamente affidabile per il trasporto dei servizi ATC non è mai stato importante come in questi tempi. Ma non è stato sempre così.

Fino ad inizio anni 2000 infatti, i servizi di Controllo del traffico aereo venivano scambiati tra gli ANSP per mezzo di collegamenti di telecomunicazioni "punto-punto" tra le sedi interessate, per la maggior parte basati su infrastrutture analogiche, con livelli di servizio ed affidabilità lontani anni luce dagli attuali standard di riferimento nel campo delle telecomunicazioni.

Con il progredire della tecnologia e dei volumi di traffico aereo si è reso necessario un aggiornamento delle performance dei servizi aeronautici, mediante reti di

nuova generazione che fornissero risposte adeguate alle seguenti necessità:

- **Raggiungibilità:** interconnessione simultanea del maggior numero di utenti possibile;
- **Sicurezza:** fruizione di servizi comuni in maniera sicura e protetta;
- **Affidabilità:** aumento della disponibilità delle comunicazioni operative "real-time", dismissione dei circuiti analogici di tipo "legacy", non più in linea con le moderne disponibilità e di costo ormai troppo elevato.

Il bisogno di una rete di comunicazione sicura ed altamente affidabile per il trasporto dei servizi ATC non è mai stato importante come in questi tempi

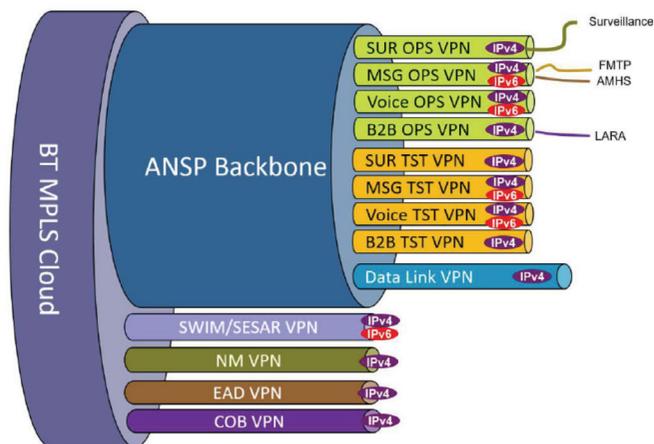
Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra citati, Eurocontrol ha creato nel 2009 "PENS", acronimo di "Pan European Network Services", una rete di telecomunicazioni di tipo MPLS con lo scopo di garantire una interconnessione simultanea, sicura ed affidabile

tra gli utenti ATM, con la possibilità di scambiare servizi ATC operativi di nuova generazione (FMTP, AMHS) e garantire la continuità dei servizi legacy (quali NM e EAD, integrati in questa nuova infrastruttura condivisa a livello europeo).

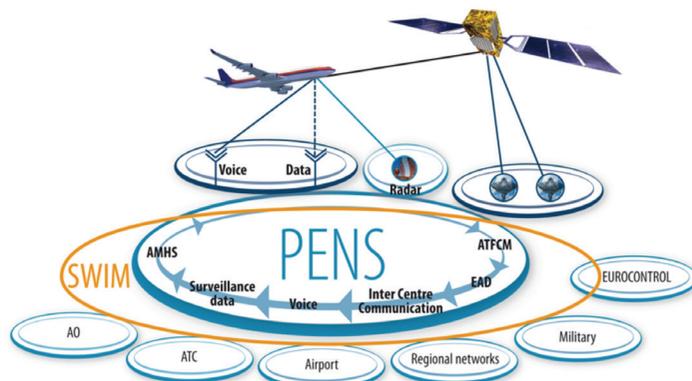
La rete PENS interconnette oggi più di 40 paesi diversi, supportando fino a 16 *reti private virtuali* (VPN - virtual private network) con differenti *classi di servizio* (CoS - Class of Service) per il trasporto differenziato di servizi ATC; è utilizzata da 25 ANSP e da Eurocontrol stessa per lo scambio di servizi operativi per il controllo del traffico aereo quali FMTP, AMHS, sorveglianza, SESAR, Datalink e NM, per un totale di banda dedicata di circa 250 Mbps.

Nel corso degli ultimi anni la tecnologia nel settore delle reti geografiche ha continuato il suo percorso di rinnovamento verso standard di comunicazione ancora più evoluti e nel 2017 Eurocontrol, su mandato degli ANSP aderenti, ha avviato le procedure di gara per la sostituzione dell'attuale rete PENS (il cui contratto era ormai giunto in scadenza con l'originale fornitore SITA), con lo scopo di migliorare ulteriormente la qualità dei servizi offerti, mediante l'utilizzo di tecnologie di trasporto aggiornate all'attuale livello del mercato delle telecomunicazioni, nonché

NEWPENS VIRTUAL PRIVATE CHANNELS



NEWPENS NETWORK SCENARIO



abilitare la nuova rete al trasporto di servizi ATC di nuova generazione.

Sulla base quindi di un'azione comune tra Eurocontrol e 41 ANSP partners è stato dato il via alla nuova era della rete "NewPENS", mediante un contratto siglato in data 17 aprile 2018 con British Telecom (aggiudicatario della nuova gara), per la fornitura ed il management di una rete di trasporto per i servizi ATC di nuova generazione, altamente resiliente. Il contratto, siglato sulla base di 10 anni di durata, ha un valore stimato di più di 50 milioni di euro.

La nuova rete NewPENS conetterà più di 100 siti attraverso 47 paesi e potrà essere utilizzata da tutti gli ATM stakeholder per trasferire in maniera efficiente, affidabile e sicura, dati aeronautici "business-critical". La rete NewPENS, costruita sulla dorsale di infrastruttura IP di British Telecom, offre connettività fisicamente e logicamente separata per mezzo di una struttura di tipo "dual core" in grado di garantire i massimi livelli di disponibilità e resilienza. NewPENS fornirà ovviamente supporto alle nuove applicazioni ATM quali NM B2B, VoIP, SESAR 2020, e migliorerà l'interoperabilità attraverso tutta l'Europa supportando in particolare l'architettura SWIM: sarà essa infatti un "key enabler" per lo sviluppo di servizi generati dai progetti SESAR ed il suo catalogo di servizi evolverà sulla base dei requisiti tecnologici e di business che emergeranno in futuro.

La governance della nuova rete è stata aggiornata in modo da riflettere maggiore esperienza, controllo, supervisione e supporto, a differenti livelli manageriali,

mediante la creazione dei seguenti gruppi di management:

- Un **Top Management Board (TMB)** per guidare il cambiamento strategico ad alto livello;
- Un **PENS Executive Board (PEB)** per la collaborazione effettiva tra le diverse comunità di utenti;
- Un **Air Traffic Service Board (ATSB)** per il coordinamento tecnico ed il management dei servizi tra i network manager rappresentanti i singoli ANSPs ed Eurocontrol.

NewPENS è una rete pensata per stare al passo con i futuri sviluppi nel campo delle tecnologie di rete e del mondo ATM ed è aperta non solo verso gli ANSP, ma verso una moltitudine di stakeholder ATM comprendente entità di tipo militare, ATM providers, compagnie aeree, società aeroportuali, società di gestione dei servizi meteorologici.

Nonostante il focus primario rimanga sempre sull'aviazione europea, NewPENS consentirà in un prossimo futuro l'accesso an-

che ad ANSP non europei (come già PENS con il provider canadese NAV CANADA) così da poter consentire lo scambio di servizi aeronautici anche tra continenti diversi (Nord America, Nord Africa, Medio Oriente).

In considerazione dei tempi di attivazione previsti per la nuova rete internazionale NewPENS ed in conseguenza dell'alto numero di paesi coinvolti, è stata approvata e siglata una estensione contrattuale della rete PENS a partire dal mese di giugno 2018 (naturale scadenza contrattuale) e per i successivi 18 mesi, al fine di consentire il deployment sicuro della nuova infrastruttura presso i siti degli ANSP firmatari, così da avere una migrazione "ordinata" dei servizi operativi dalla rete PENS verso la nuova rete NewPENS. ENAV ovviamente non si è fatta trovare impreparata all'appuntamento e grazie ad un intenso lavoro di coordinamento tra tutti gli attori coinvolti, ha portato a compimento le migrazioni di tutti i flussi operativi da PENS a NewPENS entro la metà del mese di maggio, in linea con la deadline di chiusura della rete PENS.

ENAV NewPENS TIMELINE

APRILE 2018	Firma del contratto NewPENS
SETTEMBRE 2018	Sopralluoghi BT presso i siti ENAV
DICEMBRE 2018	Firma delle lettere d'ordine verso BT
OTTOBRE 2019	Rilascio ufficiale dei siti ENAV NewPENS
NOVEMBRE 2019	Completamento migrazione flussi NM
FEBBRAIO 2020	Completamento migrazione flussi FMTP
MARZO 2020	Completamento migrazione flussi sorveglianza
APRILE 2020	Completamento migrazione flussi AMHS
MAGGIO 2020	Disconnessione ENAV dalla rete PENS



FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION ESTENDE LE ATTIVITÀ AL SETTORE ELICOTTERISTICO

Il sistema RIFIS consentirà la flight validation delle procedure di volo strumentali per elicotteri

di **Adriano Rizzo Filippelli** Operational and Consulting Services Flight Inspection and Validation

Gli elicotteri, che hanno la peculiarità di operare voli brevi, veloci e diretti anche all'interno di aree densamente popolate per effettuare servizi di trasporto privato, attività istituzionali, o voli di emergenza sanitaria (**HEMS - Helicopter Emergency Medical Service**), operano per la maggior parte del tempo in condizioni di volo a vista (**VFR - Visual Flight Rules**). In caso di visibilità limitata, considerando le basse quote utilizzate per questo tipo di operazioni, l'esposizione al rischio di impatto con il terreno e/o con gli ostacoli aumenta esponenzialmente come, purtroppo, testimoniano molti episodi di cronaca. Ad oggi, in mancanza delle condizioni di volo a vista, **la principale mitigazione per gli elicotteri** è quella di

seguire le procedure strumentali (**IFP - Instrument Flight Procedure**), operando quindi con regole di volo **IFR (Instrument Flight Rules)**, percorrendo "sentieri protetti" condivisi con gli aerei.

L'utilizzo promiscuo di tali "sentieri" progettati esclusivamente per velivoli ad ala fissa introduce numerose limitazioni. Per quanto riguarda gli **aspetti ATC**, la coesistenza di velivoli con caratteristiche cinematiche così diverse tra loro, principalmente in spazi aerei congestionati, ha un impatto sulla loro gestione e quindi sull'ottimizzazione nell'utilizzo dello spazio aereo stesso. In merito alle **operazioni elicotteristiche** la necessità di percorrere rotte molto più lunghe, proprio perché progettate per velivoli ad ala fissa, vanifica

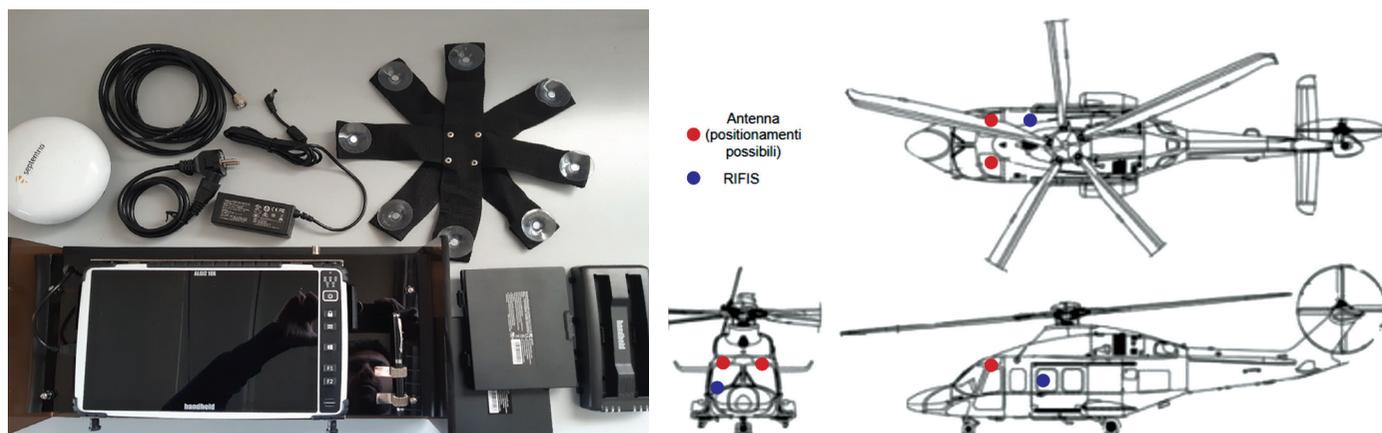
il valore aggiunto offerto dalla flessibilità e agilità dei loro voli restituendo un bilancio negativo, in termini di ritardo per i servizi di trasporto, che può rivelarsi anche fatale se si pensa ai servizi di elisoccorso. Per queste ed altre motivazioni è in corso, negli ultimi tempi, una tendenza degli operatori elicotteristici a chiedere **la progettazione di procedure IFP specifiche**, per ottenere collegamenti diretti tra siti di particolare interesse come ospedali o isole remote. Tali procedure IFP prevedono l'utilizzo di segnali satellitari delle costellazioni **GPS** e di **EGNOS**, l'**SBAS** europeo.

Come di consueto, a valle della progettazione, è compito della struttura **Flight Inspection and Validation ENAV** effettuare la validazione delle procedure strumen-

tali prima della loro pubblicazione. La *Flight Validation* è una fase, all'interno del più ampio processo di Validazione delle procedure IFP, che consiste, tra l'altro, nell'acquisizione del **segnale di guida, in questo caso satellitare**, per verificare che i livelli di accuratezza, integrità, disponibilità e continuità dello stesso siano idonei alle operazioni da effettuare. **Non potendo utilizzare i Piaggio P180 della flotta ENAV** per questo tipo di attività, né i tradizionali sistemi di radio-misure, tipicamente sviluppati con una forte personalizzazione in base ai velivoli sui quali vengono installati, si è deciso di realizzare un sistema portatile utilizzabile

mativa (Doc 9906 vol.5). A valle di un'approfondita ricerca di mercato e ad una valutazione di congruità delle offerte pervenute, è stato individuato il fornitore per la strumentazione. Per ottimizzare la fruibilità del sistema da parte del **FIO (Flight Inspection Operator)** è stato progettato e realizzato un *rack* personalizzato che lo rende estremamente ergonomico e flessibile. Il risultato è un sistema, il RIFIS, che va ben oltre i requisiti minimi individuati in partenza rappresentando uno strumento robusto e affidabile, senza compromessi dal punto di vista tecnico, ed indipendente dall'elicottero impiegato per la *flight validation*. Tra le caratteristiche

segnali satellitari. L'intero sistema è alimentato a batterie a litio sostituibili in modalità *hot swap*, garantendo l'indipendenza dall'alimentazione dell'elicottero. Riguardo l'antenna, elemento chiave di tutta l'architettura, il sistema consente in modo flessibile di utilizzare un'antenna autonoma, posizionata in cockpit e fissata sul *windshield* superiore con un pratico ed efficace supporto a ventose, anche questo progettato e realizzato *in-house*. Alternativamente, previo coordinamento con l'operatore, si può utilizzare l'**antenna GNSS** secondaria dell'elicottero, solitamente utilizzata come backup. Il trasporto dell'intero sistema è facilitato



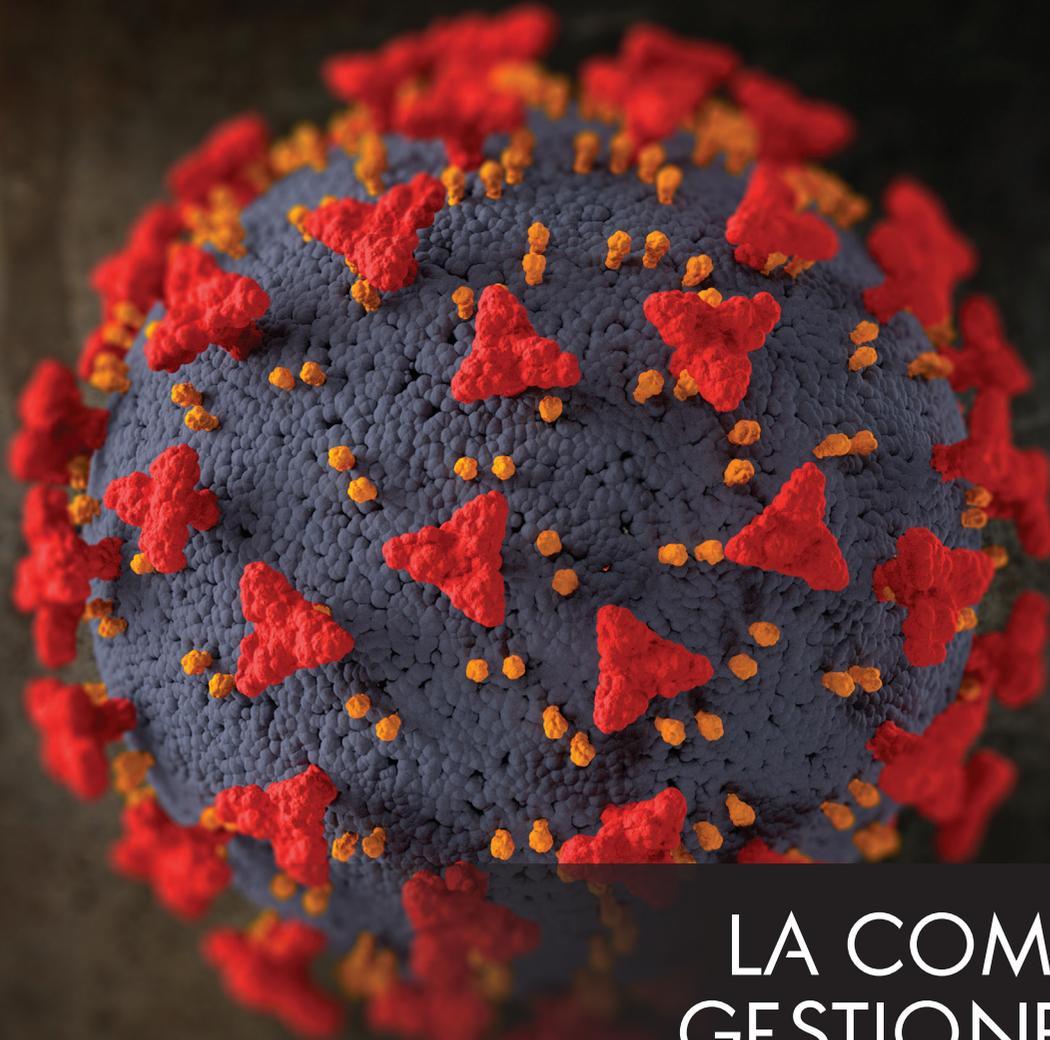
potenzialmente a bordo di qualsiasi elicottero impiegato temporaneamente come piattaforma aerea di validazione.

Si chiama **RIFIS (Repositionable IFP Flight Inspection System)** il nuovo sistema, interamente ideato e realizzato all'interno del perimetro del **Gruppo ENAV**, che sarà impiegato per effettuare la validazione delle procedure strumentali dedicate ai velivoli ad ala rotante. Lo sviluppo del RIFIS è iniziato coinvolgendo il *Regulator* (Enac) nella definizione delle specifiche minime per la piattaforma mobile di validazione, nel rispetto della regolamentazione internazionale vigente. L'idea è stata quella di combinare un hardware prodotto da aziende specializzate nell'osservazione e monitoraggio dei segnali satellitari, unito ad un software sviluppato *ad hoc* per l'analisi dei dati e la produzione automatizzata dei report di validazione in conformità a quanto prescritto dalla nor-

spicca la capacità di acquisire con accuratezza centimetrica (4 cm sul piano orizzontale e 6.5 cm sul piano verticale) la posizione del velivolo, ovvero la cosiddetta *true reference trajectory* che abilita il calcolo delle metriche relative agli errori di navigazione (Navigation System Error, Flight Technical Error e Total System Error) oltre ai parametri tipici legati alle performance delle procedure basate su

dall'utilizzo di una valigia rinforzata contenente anche tutti gli accessori. *Last but not least* grazie ad una proficua collaborazione con la *struttura Brand Development* è stato realizzato un logo personalizzato, con tutte le sue declinazioni, per rafforzare l'immagine e dare un'identità chiara al nuovo prodotto.

Dopo una prima fase di test in volo sono in via di completamento il FAT e il SAT del software di elaborazione dei dati e produzione automatizzata del report sviluppato in collaborazione con **IDS AirNav**. Il progetto, infine, sarà finanziato, in gran parte, con fondi europei erogati dall'agenzia **GSA** (European GNSS Agency) nell'ambito del progetto **ECARO** (EGNOS Civil Aviation Roadmap). In definitiva la struttura **Flight Inspection and Validation** amplia, grazie al RIFIS, l'offerta di ENAV, inaugurando le attività in un nuovo e sfidante dominio, quello degli elicotteri.



LA COMPLESSA GESTIONE DI UN NEMICO INVISIBILE

di **Domenico Gianluca Petrucci** responsabile Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo

Mentre a fine dicembre 2019 e inizio gennaio 2020 pensavamo ai buoni propositi per l'anno nuovo ed eravamo del tutto ignari dell'emergenza sanitaria che si sarebbe verificata, **un nuovo virus** altamente contagioso e completamente sconosciuto al nostro sistema immunitario aveva iniziato a circolare in una regione remota del globo. Non avremmo mai pensato, all'epoca, che questo virus apparentemente così lontano avrebbe potuto diffondersi e causare tanti problemi a livello individuale e collettivo, per la salute e per i sistemi sanitari ed economici. Ma in poco più di due mesi lo scenario globale è cambiato radicalmente e noi abbiamo dovuto adattarci e far fronte alle nuove esigenze.

Era il **31 dicembre 2019** quando, in Cina centrale, e più precisamente nella **città di**

In Italia il primo focolaio è apparso il 30 gennaio quando l'Istituto Superiore di Sanità ha confermato i primi due casi di infezione

Wuhan (Provincia dell'Hubei), le autorità sanitarie cinesi hanno notificato un focolaio di polmoniti "anomale" ad eziologia non nota. All'inizio di gennaio 2020 la città aveva riscontrato decine di casi e centinaia di persone erano sotto osservazione. Dalle prime indagini infatti, era emerso che i contagiati erano frequentatori assidui del mercato Huanan Seafood Wholesale Market a Wuhan, che è stato chiuso

dal **1° gennaio 2020**, di qui l'ipotesi che il contagio possa essere stato causato da qualche prodotto di origine animale venduto nel mercato.

Il **9 gennaio 2020** l'*Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS)* ha dichiarato che le autorità sanitarie cinesi avevano individuato nei pazienti affetti da tale polmonite, un nuovo ceppo di coronavirus mai identificato prima nell'uomo, provvisoriamente chiamato 2019-nCoV e classificato in seguito ufficialmente con il nome di **SARS-CoV-2** (Corona Virus Disease).

Il **21 gennaio** le autorità sanitarie locali e l'Organizzazione mondiale della sanità annunciavano che il nuovo "**nemico invisibile**", passato probabilmente dall'animale all'essere umano (un salto di specie, in gergo tecnico), poteva trasmettersi anche da uomo a uomo. Ma ancora gli esper-

ti non sapevano (e tuttora l'argomento è discusso) quanto facilmente questo possa avvenire. Il Ministero della Salute ha iniziato a raccomandare di non andare in Cina salvo stretta necessità.

In Italia, il primo focolaio è apparso il **30 gennaio**, quando l'Istituto Superiore di Sanità

lo centrale spetta al "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2 negli ambienti di lavoro" pubblicato lo scorso 14 marzo ed aggiornato il 24 aprile, che ha rappresentato e rappresenta tuttora un documento fondamentale nella

Unitamente all'elaborazione della valutazione del rischio da COVID-19, effettuata in stretta collaborazione con i **Medici Competenti del Gruppo**, il **Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo** ha inoltre redatto e mantiene costantemente aggiornato un manuale divulgativo



World Health Organization

(ISS) ha confermato i primi due casi di infezione da COVID-19 e il **21 febbraio** ha confermato il primo caso autoctono in Italia.

Sin dall'inizio dell'epidemia italiana, il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo è stato costantemente impegnato nel monitorare la grande quantità di provvedimenti normativi che si sono succeduti a livello nazionale e regionale e le numerose raccomandazioni emesse dalle **autorità sanitarie competenti** (OMS, Ministero della Salute, Istituto Superiore di Sanità), conducendo analisi di dettaglio e valutando gli impatti di tali prescrizioni sul Gruppo. Coerentemente con l'evoluzione normativa in atto il Gruppo ha quindi definito, tramite una serie di comunicati al personale, ai fornitori ed ai responsabili delle strutture del Gruppo, un set di regole e misure progressivamente stringente al fine di contenere al massimo il rischio di contagio per il personale.

Tra i vari **provvedimenti normativi un ruolo**

gestione dell'emergenza sanitaria a livello aziendale, dove ha trovato la più ampia applicazione possibile.

Con l'emanazione del citato Protocollo sono stati istituiti, per tutte le **Società del Gruppo ENAV** e, ove presenti, per ognuno dei raggruppamenti di siti operativi secondo le deleghe di funzioni conferite dal Datore di lavoro in materia di salute e sicurezza sul lavoro, i previsti Comitati di controllo dell'applicazione delle misure di gestione **COVID-19**. I Comitati si riuniscono in videoconferenza, con assoluta regolarità e/o secondo necessità occorrenti, e vi partecipano i delegati di funzioni del datore di lavoro, i rappresentanti locali delle OO.SS., i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo che, anche tramite la sua articolazione territoriale, ha fornito e continua a fornire il massimo supporto nella gestione della specifica materia a tutto il **Gruppo ENAV**.

denominato *COVID-19 - Informazioni utili e misure di mitigazione del rischio*, riportante informazioni utili, raccomandazioni operative e misure di contenimento del rischio destinate al Gruppo ENAV.

Nell'ambito dell'attuale emergenza sanitaria nazionale legata all'emergenza COVID-19, è risultata infine di rilevante complessità la gestione dei **Dispositivi di Protezione Individuale** (DPI) dove l'approvvigionamento degli stessi ha rappresentato una forte criticità. In tale contesto ENAV ha messo a disposizione tutte le risorse necessarie per consentire la fornitura di ogni DPI ritenuto necessario per contrastare la diffusione dell'infezione (mascherine, guanti, prodotti per pulizia e disinfezione, tute, ecc.) ed il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo ha analizzato e verificato un'enorme mole di documentazione tecnica, caratterizzata da estrema specificità, nell'ambito di una materia nuovissima e in continua evoluzione, anche normativa.

Ma **la gestione dell'emergenza COVID-19** non sarebbe stata possibile senza il contributo di tutte le strutture interessate del Gruppo, in un momento di particolare criticità per il Gruppo stesso e per il Paese. E sono la coesione, la competenza, la costanza e l'unità di indirizzo propri del Gruppo ENAV che consentono la continua e completa attuazione della complessa strategia di gestione di questo nemico invisibile.



L'INTERVISTA

Per la Sostenibilità la parola a... **FILOMENA MAGGINO**



Dott.ssa Maggino, il Presidente del Consiglio Conte l'ha scelta per guidare la Cabina di regia "Benessere Italia". Vuole spiegarci quali sono i progetti più importanti su cui state lavorando?

La Cabina di regia Benessere Italia è l'organo di supporto tecnico-scientifico al Presidente del Consiglio nell'ambito delle politiche del benessere e della valutazione della qualità della vita dei cittadini, con il compito di monitorare e coordinare le attività specifiche dei Ministeri, assistere le Regioni, le Province autonome e gli Enti locali nella promozione di buone pratiche sul territorio ed elaborare specifiche metodologie e linee guida per la rilevazione e la misurazione degli indicatori della qualità della vita. Di fatto le attività di "Benessere Italia" – un progetto fortemente voluto dal Presidente del Consiglio Conte – puntano a diffondere l'attitudine al benessere di tutti i portatori di interesse di rilievo nazionale ed internazionale, non soltanto all'interno del perimetro delle Pubbliche Amministrazioni, ma anche presso il mondo imprenditoriale, della ricerca e del terzo settore. In questa fase abbiamo ripreso le linee programmatiche che con il Presidente del Consiglio sono state presentate il 20 gennaio scorso in occasione del primo evento pubblico della Cabina di regia Benessere Italia, presso il Cnel. Assieme a tutti i rappresentanti dei Ministri e con la collaborazione di molti stakeholder abbiamo dato vita alle "Officine", tavoli di

Consigliere del Presidente del Consiglio dei Ministri e responsabile della Cabina di regia Benessere Italia

lavoro in seno alla Cabina di regia che pongono tante compagini a confronto su temi di interesse nazionale; pensiamo alla mobilità e alla coesione territoriale, all'alimentazione, innovazioni tecnologiche e molti altri".

In un periodo così particolare e difficile per l'Italia e per il mondo intero, le imprese cercano giustamente di ripartire e recuperare il terreno perduto. Alcuni però annunciano di volerlo fare derogando in tutto o in parte agli obiettivi di sostenibilità insiti negli SDGs ONU e nel Green New Deal. Che cosa ne pensa?

La Cabina di regia ha anche il compito di sostenere, potenziare e coordinare le politiche e le iniziative del Governo italiano per il Benessere Equo e Sostenibile (BES) e per l'attuazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (SNSvS), nell'ambito degli impegni sottoscritti dall'Italia con l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Così come la salute, l'istruzione, il lavoro e la conciliazione dei tempi di vita, il benessere economico, la fondamentale risorsa delle relazioni sociali, la fiducia nella politica e nelle istituzioni. E ancora: la sicurezza, il paesaggio e il patrimonio culturale, la qualità dell'ambiente naturale, la ricerca come base del progresso sociale ed economico. Sono i domini per i quali sono stati identificati più di 130 indicatori, utilizzati dall'Istat per misurare il benessere equo e sostenibile del Paese. Perché il Pil non basta a fotografare il progresso di una società in tutti i suoi aspetti anche sociali e ambientali. A questo proposito, invito tutti ad andare a sentire il discorso che Robert Kennedy fece nel 1968 in una università durante la campagna elettorale, che molto probabilmente l'avrebbe portato alla Presidenza degli Stati Uniti, nel quale spiegava quanto il Pil misuri tutto tranne ciò per cui vale la pena vivere, ovvero non misura il benessere.

Il Presidente del Consiglio, in uno degli ultimi consigli europei, ha detto che l'Europa deve puntare alla leadership mondiale della sostenibilità ecologica. Pensa che l'Italia abbia le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista in tal senso?

Penso che possiamo giocare una partita importante, a livello internazionale, da titolari. Abbiamo gli strumenti e le competenze per poterlo fare. Vorrei ricordare che la Cabina di regia Benessere Italia è stata identificata dall'Ocse come *best practice* nella governance dello sviluppo sostenibile. Un importante risultato per l'Italia nell'ottica di una modernizzazione amministrativa e del miglioramento del settore pubblico. Questo accordo rafforzerà la sinergia tra i settori di politica economica, sociale e ambientale e aiuterà a conciliare gli obiettivi di politica interna con quelli concordati a livello internazionale.

Il settore del traffico aereo sta attraversando uno dei periodi più difficili della propria storia, con cali del traffico che hanno toccato ad aprile 2020 il meno 95%. Come vede il futuro del trasporto aereo anche in merito alla richiesta che viene da più parti di ridurre le emissioni di CO2 da parte dei vettori?

La sfida per il reparto del trasporto aereo è davvero grande. C'è da chiedersi se sia possibile tornare ai livelli di traffico pre-emergenza. Sicuramente ci vorrà del tempo. Questo tempo potrebbe essere utilizzato per ripensare mezzi, strutture, organizzazione in un'ottica di sostenibilità e di rispetto per l'ambiente, per le persone, per gli operatori.

La sfida è tecnologica ma anche culturale. Mi piacerebbe avviare con tutti i soggetti protagonisti di questo reparto una riflessione per definire insieme una visione comune.

[enav.it](https://www.enav.it)



 enav
group

