



Mensile del Gruppo Enav

cleared

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



anno XIV – marzo 2017

SPECIALE MADRID

**ENAV AL WORLD ATM
CONGRESS 2017**

LOGO ENAV

COME SI È EVOLUTO

PROGETTO ARTEK

**MONITORAGGIO DEI
SITI ARCHEOLOGICI**





Il CdA Enav approva il progetto di Bilancio 2016

Primato dell'utile, efficienza e qualità del servizio

- Traffico di rotta e di terminale in crescita rispettivamente del 1,5% e del 3,2% in termini di unità di servizio rispetto al 31 dicembre 2015
- Ricavi consolidati a 865,3 milioni di euro (+1,8% rispetto al 31 dicembre 2015)
- EBITDA consolidato a 254,9 milioni di euro (+4,9% rispetto al 31 dicembre 2015); + 8,0% esclusi costi legati alla quotazione
- Risultato netto consolidato in aumento a 76,3 milioni di euro (+15,5% rispetto al 31 dicembre 2015), migliore risultato nella storia dell'azienda
- Confermato anche quest'anno il bonus di 6,4 milioni di euro riconosciuto dal Regolatore, per la performance sulla puntualità
- Proposta di distribuzione di dividendo pari a €0,176 per azione

Nel 2016 Enav ha registrato un'ottima performance trainata dall'aumento del traffico (espresso in unità di servizio) e dal processo di efficienza sui costi.

Il traffico di rotta, in termini di unità di servizio, rispetto al 31 dicembre 2015, è aumentato dell'1,5% grazie soprattutto all'andamento positivo del traffico aereo internazionale che ha registrato un +2,9% dovuto, in gran parte, al buon andamento del traffico tra l'Italia e l'Europa. Positiva anche la crescita delle unità di servizio del traffico aereo nazionale, pari all'1,5%, dovuta ad un incremento sia della distanza media percorsa sia del peso medio di ogni singolo aeromobile, legate all'aumento delle tratte nazionali a maggiore distanza, come ad

esempio le tratte tra nord Italia e le isole maggiori e sud Italia.

Il traffico di terminale (che riguarda le attività di decollo e atterraggio nel raggio di circa 20 km dalla pista), è aumentato del 3,2% in termini di unità di servizio rispetto al 2015. Tale aumento è attribuibile in gran parte alla forte crescita della componente di traffico internazionale, in aumento del 5,9% e trainata in modo particolare da alcuni aeroporti quali: Venezia Tessera +12,4%, Bergamo +8,3%, Milano Malpensa +5,3%, Bologna +12,6%, Napoli +15,7%, Catania +12,8%.

L'Amministratore Delegato Roberta Neri ha dichiarato: *Questo è un anno di conferme positive per Enav. Il bilancio dell'anno della quotazione, per la quale proprio ieri la società è stata premiata a Londra da Global Capital come migliore operazione sul mercato dei capitali in Italia del 2016, ha registrato un andamento dei ricavi da traffico in crescita che, unitamente al lavoro di efficientamento e ottimizzazione dei processi, ha determinato il primato dell'utile per il Gruppo Enav. Al risultato economico si aggiunge anche la performance per la qualità del servizio che ci posiziona, anche quest'anno, tra i migliori in Europa. Siamo particolarmente soddisfatti anche per i risultati ottenuti sul mercato non regolato dove abbiamo aumentato i ricavi di circa il 30% gettando ottime basi per il futuro. Per l'anno in corso possiamo ragionevolmente prevedere un ulteriore progresso dei ricavi che, in combinazione con le iniziative legate all'efficienza e all'ottimale utilizzo della tecnologia, ci consentiranno di generare un cash flow in aumento.* ■

La Commissione europea in visita a Ciampino

DG MOVE, INEA ed il SESAR Deployment Manager esaminano il programma Free Route e le altre implementazioni tecnico/operative Enav cofinanziate da fondi europei e completate con successo

di **Cristiano Cantoni** responsabile pianificazione ATM Internazionale
e **Francesco Fei** Finanziamenti Europei Diretti

La Commissione europea è **impegnata** ad assicurare l'implementazione delle nuove funzionalità di **Comunicazione Navigazione e Sorveglianza** (CNS/ATM) armonica e basata su priorità condivise a livello europeo. Ciò si è realizzato con il **Pilot Common Project** (PCP) europeo: lo strumento, inserito nella regolamentazione comunitaria relativa al **Cielo unico europeo**, che identifica gli interventi più importanti da sviluppare per migliorare le prestazioni della rete del traffico aereo in Europa. Il Pilot Common Project in particolare è declinato a livello normativo tramite la Regolamentazione 716/2014, all'interno della quale sono contenute le Funzionalità ATM oggetto di implementazione. Come fondamentale supporto agli **stakeholder** europei nelle proprie attività di implementazione, il SESAR Deployment Manager dal 2015 ha sviluppato l'importante strumento del **Deployment Programme**, che raggruppa, sia le linee guida per lo sviluppo delle attività PCP, sia gli elementi di monitoraggio periodico delle attività locali. Enav dal 2014 **lavora alacremente** per identifi-

care i programmi inseriti nel proprio piano degli investimenti che rispondano ai requisiti riportati nel Pilot Common Project e che possano essere presentati all'agenzia INEA (il braccio esecutivo della Commissione per la gestione delle risorse economiche a supporto delle reti trans-europee) per la **richiesta di cofinanziamento**. Enav partecipa in modo attivo anche ai lavori di revisione del Deployment Programme, contribuendo alla definizione delle priorità e delle funzionalità da implementare. Questo impegno ha determinato, nell'ambito della **Connecting Europe Facility** (CEF) Call 2014, l'acquisizione di cofinanziamenti per circa 33 milioni di euro da parte di Enav. Giova ricordare che la CEF Call 2014 è stata la **prima gara** per finanziamenti per l'ATM bandita da INEA nell'ambito del programma CEF, coordinata dal SESAR Deployment Manager e aggiudicata nel 2015. Nel 2015-2016 le attività sono continuate con l'identificazione di ulteriori priorità inserite nel piano degli **investimenti** Enav ed inserite nel Programma di Deployment europeo. Le attività



1. Maria Grazia La Piscopia responsabile SESAR Deployment Alliance
2. Paolo Nasetti responsabile Operazioni di Rotta
3. Iacopo Prissinotti responsabile Strategie Internazionali

In particolare, per quanto riguarda il **programma Free Route**, la Direzione Servizi Navigazione Aerea ha organizzato una visita presso la sala operativa dell'ACC di Roma, in occasione della quale, i rappresentanti di DG MOVE, INEA, Ministero dei Trasporti e SESAR Deployment Manager, hanno avuto la possibilità di osservare l'applicazione di questo **nuovo concetto operativo** durante le reali operazioni ATC.

È stato infine presentato un progress report sul progetto Coflight, che ha mostrato l'elevato impegno dell'Area Tecnica oltre alla **complessità tecnologica e gestionale** dell'intera attività, condivisa con il partner francese DSNA.

La visita ha anche permesso di far conoscere alla Commissione e agli altri enti coinvolti il ruolo di Enav nel contesto nazionale. La società infatti, per le attività di implementazione relative al programma di Deployment europeo, riveste il ruolo di punto di contatto nazionale tra il Ministero dei Trasporti e gli altri attori fino ad oggi coinvolti: l'Aeronautica Militare Italiana, Aeroporti di Roma, SEA ed Alitalia. Anche questi ultimi hanno partecipato all'evento, in particolare Alitalia ha fornito un'importante testimonianza dei benefici, in termini di **"flight efficiency"**, prodotti dal "free route" sulle proprie operazioni di volo.

La Commissione, assieme al Deployment Manager e ad INEA, ha espresso **piena soddisfazione** per la visita, che ha mostrato i benefici del programma di Deployment in notevole porzione dello spazio aereo europeo ed ha espresso la propria volontà di **continuare a monitorare** le altre attività in corso, al fine di assicurare la necessaria armonizzazione a livello regionale e l'adeguato livello di sincronizzazione delle attività richiesto dal network europeo. ■

per le quali Enav ha ottenuto un contributo economico dalla CEF call 2015 sviluppano quasi 30 milioni di cofinanziamento.

Al fine di verificare il **completamento**, il successo delle attività oggetto di cofinanziamento ed il corretto uso dei finanziamenti, la Commissione europea ed INEA effettuano delle visite locali. La visita ad Enav si è svolta lo scorso 15 marzo presso Roma ACC, con la partecipazione contestuale di INEA, del SESAR Deployment Manager e del Ministero dei Trasporti italiano.

I progetti completati sottoposti a revisione sono: *Free Route Implementation in Italy*, *Geographical Database for Procedures Design* e *AIS System Upgrade to support AIXM5.1*. Durante la visita i suddetti progetti sono stati presentati dalla Direzione Servizi Navigazione Aerea, che ha messo in campo un contributo di assoluto valore nello sviluppo delle attività, ed ha ampiamente illustrato la complessità dei progetti ed i benefici derivanti **dall'implementazione delle tecnologie e dei concetti operativi** oggetto di finanziamento.

Enav al World ATM Congress 2017



di **Luca Morelli**

responsabile

Comunicazione Interna



Foto di Gianluca Ciacci

Dal 7 al 9 marzo scorso si è svolta a Madrid, presso la fiera IFEMA, la quinta edizione del CANSO World ATM Congress 2017, l'evento più importante dell'Air Traffic Management che ha stabilito quest'anno il record di presenze con oltre 8000 partecipanti e 230 espositori provenienti da 131 paesi e con la presenza di 80 Air National Service Provider di tutto il mondo. La manifestazione, organizzata da CANSO in collaborazione con ATCA, raccoglie ogni anno tutti gli attori del trasporto aereo a livello globale. Hanno aperto i lavori della tre giorni del WAC 2017 Íñigo de la Serna Hernáiz, ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti spagnolo; Violeta Bulc, commissario europeo ai Trasporti; Willie Walsh di IATA; Jeff Poole DG CANSO e Peter F. Dumont, Presidente e Ceo ATCA. Cinque teatri hanno accolto 120 presentazioni tra cui decine di eventi assieme a tavole rotonde, presentazioni tecniche e dimostrazioni di prodotti, da parte di quasi cento professionisti dell'aviazione, dell'industria e delle varie istituzioni. Enav



si è presentata all'evento fieristico di Madrid con il suo nuovo status di azienda quotata in Borsa, con un nuovo logo e un nuovo stand tecno-

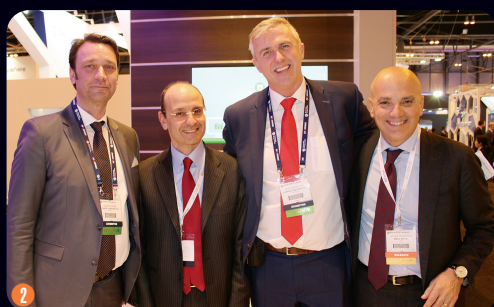
logicamente avanzato in grado di accogliere ospiti e personalità internazionali, nonché delegazioni commerciali. Inoltre il pubblico presente ha potuto partecipare a dimostrazioni live tecniche e commerciali presentate in un'area appositamente allestita con sistemi volti ad illustrare le potenzialità di progetti quali: Coflight, Free Route e le capabilities del sistema 4Flight. All'interno dello spazio espositivo di 108 mq era presente una sala riunioni e una zona accoglienza arricchita da un videowall dove sono stati proiettati filmati istituzionali e dimostrativi. Numerosi sono stati anche gli incontri bilaterali con i vertici delle istituzioni europee e dei principali attori industriali. La realizzazione di un nuovo spazio espositivo in questa edizione ha consentito ad Enav di mostrare le potenzialità e le capacità di una Società appena quotata con grandi aspirazioni internazionali per un appuntamento che ci ha visto protagonisti. ■



cleared
marzo 2017



MEETING AT WORLD ATM CONGRESS



1. Il Commissario europeo ai Trasporti Violeta Bulc con i CEO degli A6 (principali ANSP europei).

2. Iacopo Prissinotti responsabile Strategie Internazionali e Vincenzo Smorto responsabile Area Tecnica con i rappresentanti della Harris Corp.

3. Da dx: Vincenzo Smorto responsabile Area Tecnica, Maurizio Castelletti Direttore dell'Unità Single European Sky European Commission - DG Move, Iacopo Prissinotti, Maurizio Paggetti Direttore Servizi Navigazione Aerea e Vittorio Pascucci Coflight 4Flight Programme Manager Enav.

4. Alessandro Ghilari, Strategie Internazionali Enav, con la delegazione del Management di State ATM Corporation (ANSP della Federazione Russa).

5. Maurizio Paggetti partecipa ad un dibattito con i rappresentanti ANSP del DanubFAB alla presenza di Maurizio Castelletti, Direttore dell'Unità Single European Sky European Commission - DG Move.

6. Iacopo Prissinotti, Claudio Cannavicci e Vittorio Pascucci con DSN e Thales per Coflight.

7. Mauro Iannucci responsabile Sviluppo Commerciale Enav incontra Nasseredin Ali B Shabelein Direttore della Libyan Civil Aviation Authority (a sx).

8. I colleghi della funzione Sviluppo Commerciale e incontrano la delegazione DANS (Dubai Air Navigation Services) nello stand Enav.



MEETING AND DEMO

1. Maurizio Paggetti e Paolo Nasetti della DSN con Alessandro Ghilari di Strategie Internazionali incontrano una delegazione di Croatia Control - Mihajlo Jelisavcic (Direttore ATM) e Darko Dugalić (responsabile centro di Zagabria).



2. Iacopo Prissinotti presenta una demo Coflight a Dirk Beckers Direttore INEA (Innovation and Networks Executive Agency) nello stand Enav.



3. Iacopo Prissinotti Enav con Florian Guillermet Direttore Esecutivo SESAR Joint Undertaking.



4. I colleghi di Sviluppo Commerciale con una delegazione dell'Uganda Civil Aviation Authority.



5. Cristiano Cantoni responsabile Pianificazione ATM Internazionale e Gianguido Bragagnini con François Bardin, Director Air Traffic Solutions, SITA OnAir e Marc Speltens, Air Traffic Management, Business Development Manager - Europe.



6. Iacopo Prissinotti e Alessandro Ghilari di Strategie Internazionali Enav con Alex Bristol COO (Chief Operating Officer) e Klaus Meier di Skyguide (Svizzera).



7. Maurizio Gasparri responsabile Operazioni ed Esercizio Tecnico Techno Sky con i suoi collaboratori Roberto Toccaceli e Nicola Giangregorio presso lo stand Enav.



8. Il Team Enav che ha curato la realizzazione dello stand e gestito la partecipazione al World ATM Congress 2017. Al centro Giulio Gamaleri responsabile Brand Development insieme a Federico Maranghi, Barbara Massini, Maika D'Alesio e Paolo Petrillo.





FREE EDUCATION PRESENTATION THEATRES



1. Paolo Nasetti responsabile Operazioni di Rotta Enav presenta presso l'Aireon Spotlight il "FRAIT-Free Route Implementation in Italy".
2. Francesco Di Maio responsabile Security alla tavola rotonda sul tema "GAMMA: a new vision for ATM Security Management".
3. Giancarlo Ferrara, Long Term Research con il suo speech "Advance Flexible Use of Aerospace & Free Route session".
4. Luigi Mazzucchelli responsabile Piattaforme dei Sistemi ATM presenta "The Enav Cloud Infrastructure: Actual and Future ATC Services".
5. Daniele Teotino responsabile Coordinamento attività SESAR JU alla conferenza "Acceptance and Adoption: The Progression of Remote Towers".
6. Claudio Cannavicci Coordinamento Tec.-Op., Partecipazioni Int.li e BLUE MED con il suo speech sul tema "Coflight as a Service: Toward Coflight Cloud Services Implementation".
7. Vittorio Pascucci, Coflight 4Flight Programme Manager Enav, presenta "Coflight Cloud Service" presso lo stand di Skyguide.
8. Valerio Franchi, Area Tecnica Enav, presenta una demo Coflight nel nostro stand.

ArTeK il grande fratello dei siti archeologici

Al via il piano di monitoraggio con i droni per i siti di interesse culturale

di **Giancarlo Ferrara** Long Term Research

Al nastro di partenza le prime attività di **monitoraggio di un sito culturale** italiano con le più recenti tecnologie aerospaziali nazionali ed europee. Osservati dai **sensori aerospaziali** del progetto VIDEOR ed ArTeK Villa Adriana, il Santuario di Ercole e il tempio della Sibilla. La sperimentazione è stata avviata con il supporto di Enav e dell'Aeronautica Militare.

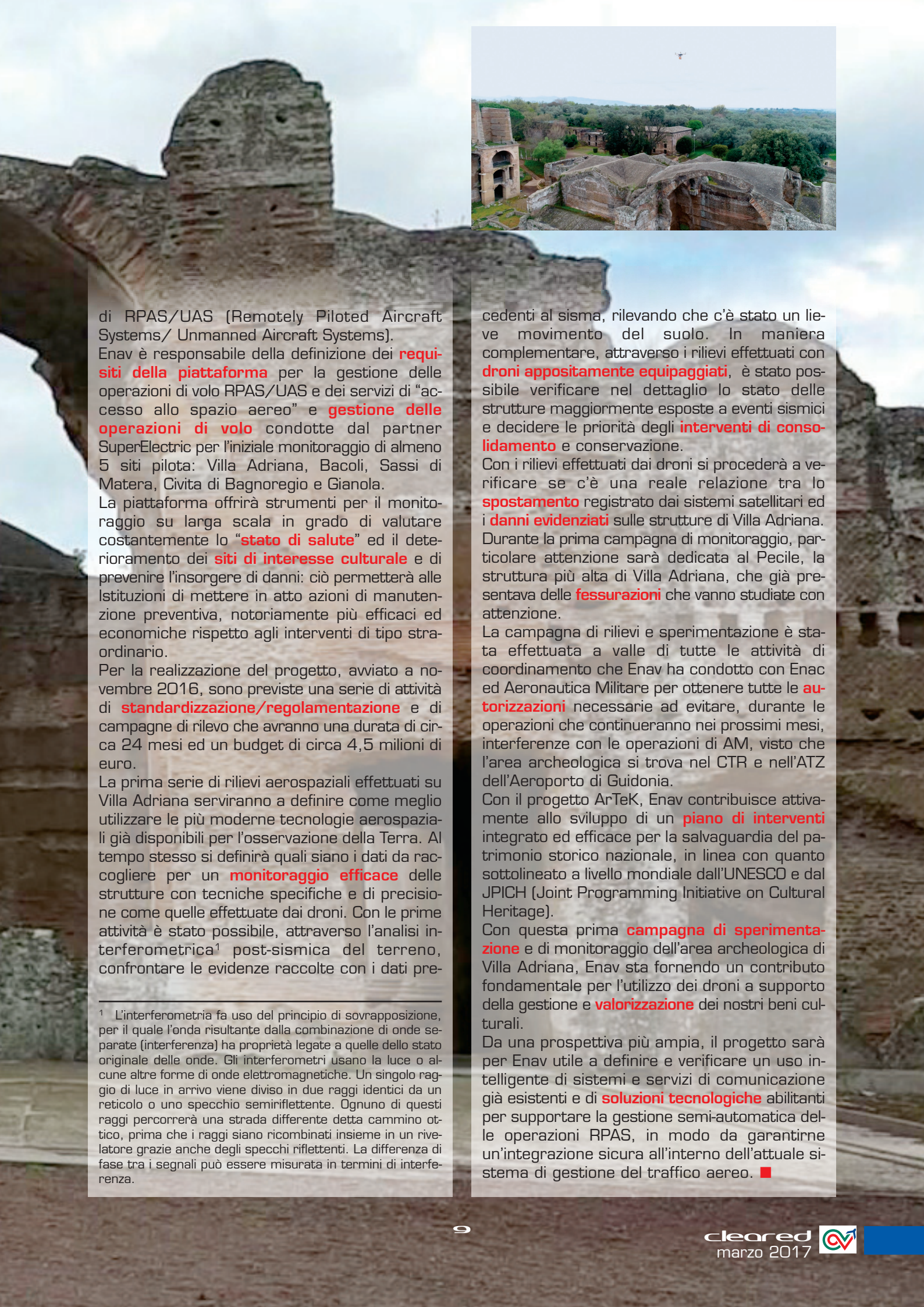
Villa Adriana, la grandiosa ed imponente residenza dell'imperatore Adriano (II sec. d.C.) è da fine 2016 sotto la lente d'ingrandimento aerospaziale del **Progetto ArTeK**, una sorta di grande fratello che dall'alto segue ogni suo piccolo "movimento" intercettandone cambiamenti e deformazioni.

Grazie al coordinamento tra Enav ed Aeronautica Militare, dopo le **valutazioni tecnico-operative** preliminari, il 17 marzo sono partite le attività di rilevamento con i droni. Questa prima campagna di monitoraggio, integrata e su larga scala, è stata condotta nell'ambito dei collegati progetti **VIDEOR ed ArTeK** (Satellite/RPAS enabled Services for Preservation and Valorisation of

Cultural Heritage) ed ha interessato il complesso archeologico di Villa Adriana e i siti nel territorio di Tivoli e Guidonia, di cui si è valutato **stato di salute, rischi specifici e priorità d'intervento** per la conservazione.

Al progetto ArTeK partecipano, oltre ad Enav, NAIS S.r.l. - quale Coordinatore e Prime Contractor di ESA - l'Istituto Superiore per la Conservazione e il Restauro (ISCR) del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), il Centro Nazionale per le Ricerche (CNR), Strago S.p.A., Superelectric S.r.l., la Soprintendenza Archeologica di Napoli ed ip Tronix.

ArTeK si è recentemente aggiudicato un finanziamento dell'**Agenzia Spaziale Europea** (ESA) per sviluppare un sistema/servizio integrato **web-based end-to-end** funzionale al monitoraggio e alla verifica dell'integrità del patrimonio culturale italiano. Verrà realizzata una piattaforma che integra varie tecnologie aerospaziali: l'italiana di COSMO-SkyMed, l'europea di Copernicus e sensori/servizi di **nuova generazione** basati sull'uso



di RPAS/UAS (Remotely Piloted Aircraft Systems/ Unmanned Aircraft Systems). Enav è responsabile della definizione dei **requisiti della piattaforma** per la gestione delle operazioni di volo RPAS/UAS e dei servizi di "accesso allo spazio aereo" e **gestione delle operazioni di volo** condotte dal partner SuperElectric per l'iniziale monitoraggio di almeno 5 siti pilota: Villa Adriana, Bacoli, Sassi di Matera, Civita di Bagnoregio e Gianola.

La piattaforma offrirà strumenti per il monitoraggio su larga scala in grado di valutare costantemente lo "**stato di salute**" ed il deterioramento dei **siti di interesse culturale** e di prevenire l'insorgere di danni: ciò permetterà alle Istituzioni di mettere in atto azioni di manutenzione preventiva, notoriamente più efficaci ed economiche rispetto agli interventi di tipo straordinario.

Per la realizzazione del progetto, avviato a novembre 2016, sono previste una serie di attività di **standardizzazione/regolamentazione** e di campagne di rilievo che avranno una durata di circa 24 mesi ed un budget di circa 4,5 milioni di euro.

La prima serie di rilievi aerospaziali effettuati su Villa Adriana serviranno a definire come meglio utilizzare le più moderne tecnologie aerospaziali già disponibili per l'osservazione della Terra. Al tempo stesso si definirà quali siano i dati da raccogliere per un **monitoraggio efficace** delle strutture con tecniche specifiche e di precisione come quelle effettuate dai droni. Con le prime attività è stato possibile, attraverso l'analisi interferometrica¹ post-sismica del terreno, confrontare le evidenze raccolte con i dati pre-

¹ L'interferometria fa uso del principio di sovrapposizione, per il quale l'onda risultante dalla combinazione di onde separate (interferenza) ha proprietà legate a quelle dello stato originale delle onde. Gli interferometri usano la luce o alcune altre forme di onde elettromagnetiche. Un singolo raggio di luce in arrivo viene diviso in due raggi identici da un reticolo o uno specchio semiriflettente. Ognuno di questi raggi percorrerà una strada differente detta cammino ottico, prima che i raggi siano ricombinati insieme in un rivelatore grazie anche degli specchi riflettenti. La differenza di fase tra i segnali può essere misurata in termini di interferenza.



cedenti al sisma, rilevando che c'è stato un lieve movimento del suolo. In maniera complementare, attraverso i rilievi effettuati con **droni appositamente equipaggiati**, è stato possibile verificare nel dettaglio lo stato delle strutture maggiormente esposte a eventi sismici e decidere le priorità degli **interventi di consolidamento** e conservazione.

Con i rilievi effettuati dai droni si procederà a verificare se c'è una reale relazione tra lo **spostamento** registrato dai sistemi satellitari ed i **danni evidenziati** sulle strutture di Villa Adriana. Durante la prima campagna di monitoraggio, particolare attenzione sarà dedicata al Pecile, la struttura più alta di Villa Adriana, che già presentava delle **fessurazioni** che vanno studiate con attenzione.

La campagna di rilievi e sperimentazione è stata effettuata a valle di tutte le attività di coordinamento che Enav ha condotto con Enac ed Aeronautica Militare per ottenere tutte le **autorizzazioni** necessarie ad evitare, durante le operazioni che continueranno nei prossimi mesi, interferenze con le operazioni di AM, visto che l'area archeologica si trova nel CTR e nell'ATZ dell'Aeroporto di Guidonia.

Con il progetto ArTeK, Enav contribuisce attivamente allo sviluppo di un **piano di interventi** integrato ed efficace per la salvaguardia del patrimonio storico nazionale, in linea con quanto sottolineato a livello mondiale dall'UNESCO e dal JPICH (Joint Programming Initiative on Cultural Heritage).

Con questa prima **campagna di sperimentazione** e di monitoraggio dell'area archeologica di Villa Adriana, Enav sta fornendo un contributo fondamentale per l'utilizzo dei droni a supporto della gestione e **valorizzazione** dei nostri beni culturali.

Da una prospettiva più ampia, il progetto sarà per Enav utile a definire e verificare un uso intelligente di sistemi e servizi di comunicazione già esistenti e di **soluzioni tecnologiche** abilitanti per supportare la gestione semi-automatica delle operazioni RPAS, in modo da garantirne un'integrazione sicura all'interno dell'attuale sistema di gestione del traffico aereo. ■

Il nostro tricolore, un'eccellenza internazionale

**Una nuova corporate identity per
comunicare dinamismo e innovazione**

di **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development

Il brand Enav fa **passi da gigante!** Promuove il rinnovamento della Società con elementi di grande **riconoscibilità** e facile memorizzazione. Il valore della promozione e comunicazione di



1996



2012



2016

un'azienda diventa di particolare rilievo nella società attuale, caratterizzata da **fenomeni dinamici** come **digital transformation** e iperinformazione. La **corporate identity** assume un ruolo centrale in questo processo, in quanto racchiude tutto l'insieme dei codici e delle procedure finalizzate a **valorizzare l'immagine aziendale** e l'insieme dei valori che caratterizzano un'impresa. Si tratta in poche parole dell'anima stessa che identifica la Società.

Negli ultimi anni infatti sono diverse le aziende nazionali e internazionali che hanno sentito la **necessità di riprogettare** il proprio logo: Google, Mastercard, Coca Cola tra le multinazionali più note; in Italia, Fiat, TIM, Enel, Acea, per citarne solo alcune. Le ragioni di questi **mutamenti** possono derivare da scenari differenti: nuove denominazioni societarie e strategie di mercato,

riposizionamenti di marketing, processi di **change management** e molto altro ancora.

Enav ha riorganizzato la propria **brand identity**, estesa a tutte le Società del Gruppo, e il proprio sistema d'identità visiva a partire dal logo istituzionale che si presenta in una nuova versione. Dopo una prima consistente modifica eseguita cinque anni fa, nel luglio del 2016 si è proceduto al completo **restyling del lettering**. Tale attività è stata eseguita contestualmente all'uscita della campagna pubblicitaria legata alla promozione del processo di privatizzazione. A seguito della campagna, la riconoscibilità di Enav rispetto alla popolazione italiana (**Brand Awareness**), di cui il logo è elemento primario, è passata dal 37% al 68%, conferendo alla Società una notorietà molto elevata.

Il nuovo logo mantiene una grande continuità con

il passato, ma presenta diversi aspetti legati a una comunicazione più coinvolgente e innovativa; un **font** **appositamente disegnato** sostituisce il tradizionale *Times New Roman* per affermare **un'identità aziendale dinamica**, moderna e originale.

Il logo può essere accompagnato, a seconda dei contesti promozionali, dal nuovo claim aziendale "**Guardiamo in alto**" o in inglese "**We look up**", che ricorda la nostra mission e nel contempo trasmette al pubblico una sensazione di positiva dinamicità.

La volontà è stata dunque quella di creare un marchio riconoscibile e d'impatto, utilizzabile nei processi di promozione e comunicazione interna ed esterna con grande flessibilità, ma allo stesso tempo di spessore internazionale e in linea con i nuovi trend di utilizzo nei **new** e **social media**.

L'immagine grafica dei nuovi loghi del Gruppo Enav è sinergica alla **mission** della Società e al desiderio e alla consapevolezza di confrontarsi con un mercato nazionale ed internazionale in continua evoluzione. ■

01



02



03



04



05



06



07



08



09



10



Most valuable Global brands
in 2016 (Fonte: Brand Finance)

01



02



03



04



05



06



07



08



09



10



Most valuable Italian brands
in 2016 (Fonte: Brand Finance)

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,
Maria Cecilia Macchioni (grafica)

Redazione

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

Videoimpaginazione e Stampa

Paolo Lazzari - LITOGRAFTODI srl
Todi (PG)

Foto di copertina: Gianluca Ciacci



cleared
marzo 2017



Finalmente primavera

Celebrata a Roma la Giornata Mondiale della Meteorologia

di **Marco Tadini** responsabile Meteorologia

Il recente equinozio non poteva essere il momento migliore per celebrare la **"nuova primavera" della meteorologia italiana**, che si spera finalmente uscita dal lungo inverno degli ultimi anni (...o decenni?).

Il ritorno a nuova vita si è festeggiato giovedì 23 marzo, con la celebrazione italiana della **Giornata Mondiale della Meteorologia**, ospitata presso l'Aula Magna del Rettorato della "Sapienza" Università di Roma. L'evento, che ricorre annualmente in tutto il mondo nell'anniversario della fondazione dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale (OMM o WMO nell'acronimo inglese di **World Meteorological Organization**), avvenuta proprio il 23 marzo del 1950, ha avuto quest'anno come tema la "comprensione delle nubi" (**Understanding clouds**), coinvolgendo esponenti dei Servizi meteorologici, nazionali e regionali, delle Agenzie per l'ambiente, dell'Università, degli Enti di ricerca, delle Istituzioni, della Scuola, dei mezzi di comunicazione e della Società civile.

Una celebrazione finalmente in grande stile, organizzata dalla neonata AISAM (**Associazione Italiana di Scienze dell'Atmosfera e Meteorologia**), in collaborazione con il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, "Sapienza" Università di Roma ed il Consiglio Nazionale del-

le Ricerche, che ha permesso di affrontare ed approfondire, insieme ad esperti di settore e rappresentanti del governo e delle istituzioni, alcune delle principali tematiche meteorologiche legate all'osservazione e alla comprensione delle nubi.

Il tutto, con un taglio divulgativo, che ha coinvolto nei lavori anche un'ampia platea di studenti e di appassionati dei temi meteorologici. In un tale scenario, non poteva certo mancare **Enav**, che ha difatti partecipato con un proprio intervento, a cura della **meteorologa Enav Isabella Riva** dell'Unità di Previsione Meteorologica UPM di Linate, durante il quale è stato illustrato come, in campo aeronautico, vengano osservate e descritte le nubi, unitamente alle nostre principali procedure di coordinamento Meteo-ATC, finalizzate alla gestione degli eventi temporaleschi nelle aree di più intenso traffico aereo.

La giornata ha poi offerto anche un'occasione per discutere dello stato della Meteorologia italiana, che vive ora un momento importante, visto il recente successo conseguito con l'**assegnazione all'Italia del Data Centre** del Centro Meteorologico Europeo ECMWF (**European Centre for Medium-Range Weather Forecasts**), che apre formidabili opportunità per il rilancio nel Paese di tutto il com-



Al centro Marco Tadini responsabile Meteorologia Enav

parto, anche nella sua dimensione internazionale. Al termine del ciclo di conferenze si è quindi tenuta un breve “tavola rotonda” che ha visto la partecipazione della funzione Meteorologia, unitamente ai rappresentanti delle principali realtà meteorologiche italiane, operative e accademiche. Ma l’evento celebrativo non si è chiuso con i lavori di Roma, poiché nella successiva giornata di sabato vi è stata un’appendice presso il Politecnico di Milano, questa volta a cura di **Meteonetwork ONLUS**, un’associazione di appassionati delle scienze meteorologiche, la cui rappresentanza in AISAM testimonia proprio della novità dall’apertura del mondo meteorologico verso i molti entusiasti di questa materia e il loro coinvolgimento in attività ufficiali, proprio come da tempo avviene nel campo delle scienze astronomiche, dov’è universalmente riconosciuto e apprezzato il contributo degli astrofili alla ricerca di base (per esempio, con la scoperta di nuovi asteroidi o con la tracciatura dell’orbita di nuove comete).

Durante l’intervento milanese è stata presentata la nuova edizione dell’Atlante Internazionale delle Nubi (**International Cloud Atlas**) che l’OMM ha rinnovato, dopo l’ultima edizione del 1987, inserendo anche nuove specie di nubi, per una miglior descrizione dei classici generi rimasti invariati (e che altro non sono se non i termini che utilizziamo comunemente come “nomi delle nubi”, ovverosia

cumuli, cumulonembi, cirri, cirrostrati, cirrocumuli, ecc.).

In questo contesto, **Enav invece ha presentato** il proprio recente **Atlante Climatico 2005-2014 degli Aeroporti Enav**, una scelta motivata dall’attività da qualche mese in corso proprio con Meteonetwork, per la digitalizzazione, da parte dei volontari dell’associazione, dei vecchi registri della nostra stazione aeroportuale di Ancona, al fine della **salvaguardia dell’immenso patrimonio di dati storici da noi posseduto** e che rischierebbe altrimenti di andare perso, se non altro per l’inevitabile degrado del supporto cartaceo.

La condivisione con Meteonetwork della meteorologia da noi utilizzata per la realizzazione delle tabelle climatiche del nostro Atlante potrà permettere non solo l’analisi dei vecchi dati di stazione così recuperati (identificando così possibili cambiamenti climatici intervenuti localmente nel corso degli ultimi decenni), ma anche l’applicazione del medesimo know-how all’enorme patrimonio dei dati certificati della rete di stazioni Meteonetwork (**...ricordate le comete e gli asteroidi degli astrofili?**)

Rimane ora l’auspicio che a questa “primavera” possa seguire una degna e duratura “estate” per la meteorologia italiana...**d’altra parte, se è vero che siamo in presenza di un aumento delle temperature, perché dovremmo subito riprecipitare nel buio inverno degli anni passati?** ■

La cultura dei numeri e i numeri della Safety

La Safety Culture come chiave di lettura di uno tsunami di dati

di **Corrado Fantini** responsabile funzione Safety

Lo scorso 7 marzo, presso la Direzione Generale dell'Enac, si è tenuto il workshop "Enac Safety Data". Il piatto forte dell'incontro è stato il "Safety Report 2014-2015", ovvero la raccolta e l'analisi delle segnalazioni che tutte le organizzazioni aeronautiche nazionali, in accordo alle regolamentazioni europee, devono inoltrare ad Enac.

Per la prima volta, le segnalazioni degli **inconvenienti** che devono essere obbligatoriamente inviate ad Enac e che sono raccolte nel sistema eE-MOR (electronic Enac - Mandatory Occurrence Reporting) per poi essere trasferirle all'**European Central Repository**, divengono oggetto di una presentazione che ne anticipa la disponibilità, "open access", sul portale www.enac.gov.it

La novità, conseguenza del Regolamento (UE) n. 376 del 2014, dovrebbe permettere di condividere, non solo con gli **operatori del settore** (il 7 marzo, non a caso, erano invitati anche i media), l'adeguatezza del sistema di reporting voluto dal Parlamento, dalla Commissione e dal Consiglio europeo allo scopo di **conoscere**, gestire e mitigare i rischi aeronautici e migliorare i livelli di safety del trasporto aereo.

Vivendo in un'epoca che può considerarsi "rivoluzionaria" in **termini di fruibilità** e diffusione delle informazioni, la scelta di pubblicare il "Safety Report 2014-2015" consentirà a vari soggetti, aeronautici e non, di utilizzare i dati disponibili per misurare e analizzare la situazione tramite una serie di "numeri" che porteranno gli utilizzatori a **farsi domande** e a **darsi risposte**.

La disponibilità di infiniti dati e d'informazioni **statisticamente organizzate** (ahinoi, non sempre controllate e non sempre omogenee), rischia di trasformare l'approccio alla safety e di condurci in direzioni diverse da quelle volute e un po' come succede nella nostra vita quotidiana, lo tsunami di informazioni rischia di rendere impossibile distinguere i dati utili da quelli da prendere con le molle. La domanda che sorge spontanea è:

siamo preparati a comprendere l'esatto significato dei dati di safety? È utile produrre "Safety Report" e lasciare a chi legge il compito di **effettuare analisi** e **trarre conclusioni**?

Benjamin Disraeli (politico e scrittore anglosassone) disse *"Ci sono tre generi di bugie: le bugie, le dannate bugie e le statistiche"* e Sir Winston Churchill affermò che *"Le sole statistiche di cui ci possiamo fidare sono quelle che noi stessi abbiamo falsificato"* ma possiamo concordare con questi illustri britannici? Erano convinti che le **statistiche** fossero quelle del pollo di Trilussa (te tocca un pollo all'anno: e, se nun entra nelle spese tue, t'entra ne la statistica lo stesso perché c'è un antro che ne magna due)? Per la safety **possiamo accettare** questo approccio? La risposta, ovviamente, è no.

Per Enav, l'acquisizione e l'analisi degli inconvenienti e, più in generale, la gestione dei Safety Data, è un pillar del **Safety Management System (SMS)** ed è un elemento essenziale per la gestione della sicurezza operativa e per la declinazione dei connessi obiettivi. Ma se è vero che dobbiamo sostenere la raccolta, l'analisi, la produzione e la diffusione delle informazioni e dei dati di safety, dobbiamo, contemporaneamente, supportare e sostenere la cultura e, specificatamente, la **Safety Culture**. La diffusione della Safety Culture e una rafforzata consapevolezza e responsabilità sono le uniche difese contro il caustico pragmatismo anglosassone di Disraeli e Churchill.

Dobbiamo essere consapevoli che i **report statistici**, specie se non associati ad analisi e a un minimo di razionale, possono diventare un formidabile strumento per veicolare informazioni fuorvianti che possono portare il lettore a rintanarsi nella propria **comfort zone** o, al contrario, a percepire ingiustificati allarmismi. L'informazione deve essere diffusa, non vi è dubbio, ma con le dovute modalità e avvertenze: la qualità, la provenienza, le caratteristiche del dato rappresentato, come **l'utilizzabilità** e **l'audience**

a cui l'informazione è prioritariamente rivolta, dovrebbero essere sempre esplicitate in un **caveat** fornito dal produttore del report statistico. È un po' come i farmaci, non se ne può fare a meno, ma impongono il "bugiardino" che, ironia della sorte, è pieno di verità. Per questo, nella safety è **fondamentale garantire** la qualità del dato che, come prevede lo stesso Regolamento (UE) 376/2014, deve sempre essere controllato alla fonte.

Per comprendere il percorso virtuoso che deve essere intrapreso, potrebbe essere utile guardare alle industrie che trasformano **materiale grezzo** in un bene finito: mentre all'inizio ci si "integrava verticalmente", facendo tutto da soli, l'evoluzione ha portato a spostare l'attenzione non solo sul bene, ma anche sull'intorno. Un cambiamento che nei fatti ha portato a ridefinire l'intera filiera di produzione, ripartendo le attività produttive e utilizzando **fornitori indipendenti** e specializzati che consentono il massimo sviluppo del business definendo cioè le fasi di design e utilizzando **protocolli standard**. Una produzione insomma "diffusa" che ha permesso di produrre di più e meglio.

Lo stesso processo possiamo adattarlo alla produzione dei Safety Data. Forse alcuni ANSP ancora agiscono come i primi produttori di auto e si affannano a fare tutto (o quasi) in casa, con quello che c'è. Magari credono che, conservando al proprio interno le informazioni, si stiano tutelando. I migliori, quelli più pronti a guidare il cambiamento, invece, hanno strutturato e arricchito il **processo di registrazione**, raccolta, analisi e, infine, di "trasformazione" dei dati in "Safety Report" e hanno imparato a utilizzare le nuove tecnologie e ad avvalersi dei più diversi **subject matter expert**.

Con il presupposto che il dato sia esso stesso un "valore" del nostro **business**, trattiamo tutte le informazioni di safety come riservate e, quindi, da diffondere con parsimonia e solo tra pochi esperti. In realtà, un dato di safety, come qualsiasi altro dato, privo del proprio contesto, non inserito in un'analisi, non gestito per la produzione dei report statistici di supporto alle decisioni e di **monitoraggio prestazionale**, non

è un dato di valore. Come pure, non ha un gran valore, un dato talmente riservato da non essere conosciuto e quindi utilizzabile per uno scopo. La safety, più di altre aree, ha bisogno di un'adeguata **modalità di circolazione** delle informazioni: la sfida è riuscire a trovare il modo di trattare i dati (e tutto quello che da essi può derivare) all'interno del loro contesto, industrializzando il più possibile i processi con cui possiamo raccoglierci e sviluppando adeguate modalità di "trasformazione" che rendano le informazioni disponibili anche informazioni di valore. Per questo, tornando all'analogia automobilistica, i **Safety Scientists** hanno la necessità di cooperare, di condividere, di scambiarsi conoscenza e per farlo, proprio come la moderna industria dell'**auto-motive**, hanno necessità di:

- standardizzare la caratterizzazione del dato, utilizzando specifiche tassonomie;
- verificare e controllare la qualità dei dati, effettuando **quality check** e **data-clearing**;
- condividere, con adeguati e differenziati livelli di accesso, dati e analisi dei dati;
- elaborare, anche in modo dinamico, i dati contestualizzati;
- definire **modelli statistici** e **report ad hoc**, specificatamente dedicati alle diverse platee di utilizzatori, a cui deve sempre essere fornito un razionale e l'indicazione della prevalente destinazione d'uso dello stesso.

Più gli ANSP e, in generale, le organizzazioni aeronautiche, investiranno sulla Safety Culture, e più si riuscirà a **standardizzare la raccolta**, l'analisi e l'utilizzo delle Safety Information. Solo così si attiverà un circolo virtuoso che consentirà di sperimentare forme di partenariato e cooperazione rafforzata capaci di produrre **report e statistiche** a valore aggiunto la cui diffusione determinerà l'ulteriore crescita della consapevolezza e, quindi, della Safety Culture.

Volendo attivare il "**circolo virtuoso**" della cultura, Enav non si accontenta di fornire le dovute informazioni all'Enac o all'ANSV, né può essere appagata per il **volontario e libero scambio** delle informazioni di Safety con CANSO, EUROCONTROL o con l'EASA e gli altri stakeholder.

Enav punta a fare cultura e a diffondere nella propria Organizzazione, non solo le "statistiche" di Safety, ma tutte le **informazioni utili** a rendere la gestione del traffico aereo un elemento capace di **aumentare la consapevolezza** del management e dello staff a tutti i livelli. Le statistiche renderanno l'idea delle performance raggiunte, ma solo l'aumento della Safety Culture garantirà quello **stabile e continuo miglioramento** della sicurezza che l'aviazione civile, nazionale e internazionale, intende realizzare. ■

NOTA: il sistema eE-MOR ha registrato 3.078 segnalazioni nel 2014, 4.064 nel 2015 e 4.458 nel 2016. Come riportato nel "Safety Report 2014-2015" tra queste segnalazioni non sono comprese quelle provenienti dall'ATM (ENAV e AMI). A tal proposito si evidenzia che ENAV ha inoltrato le segnalazioni registrate nel proprio reporting system nei formati richiesti dall'Autorità (file DEXTER per il 2014 e il 2015 e file e5x dall'entrata in vigore del Regolamento (UE) 376/2014) e solo a causa di problemi tecnici non è stato possibile integrare le segnalazioni dell'ATM nel report del 2014/2015.

ENAV.

WE LOOK UP.

LEADER IN PROVIDING SERVICES AND SOLUTIONS

OUR SERVICES:



Flight
Inspection



Aeronautical
Consulting & Design



Training



Engineering &
Maintenance



Met Services





enav.it

