



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 3/4 • anno XVII • marzo/aprile 2020

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



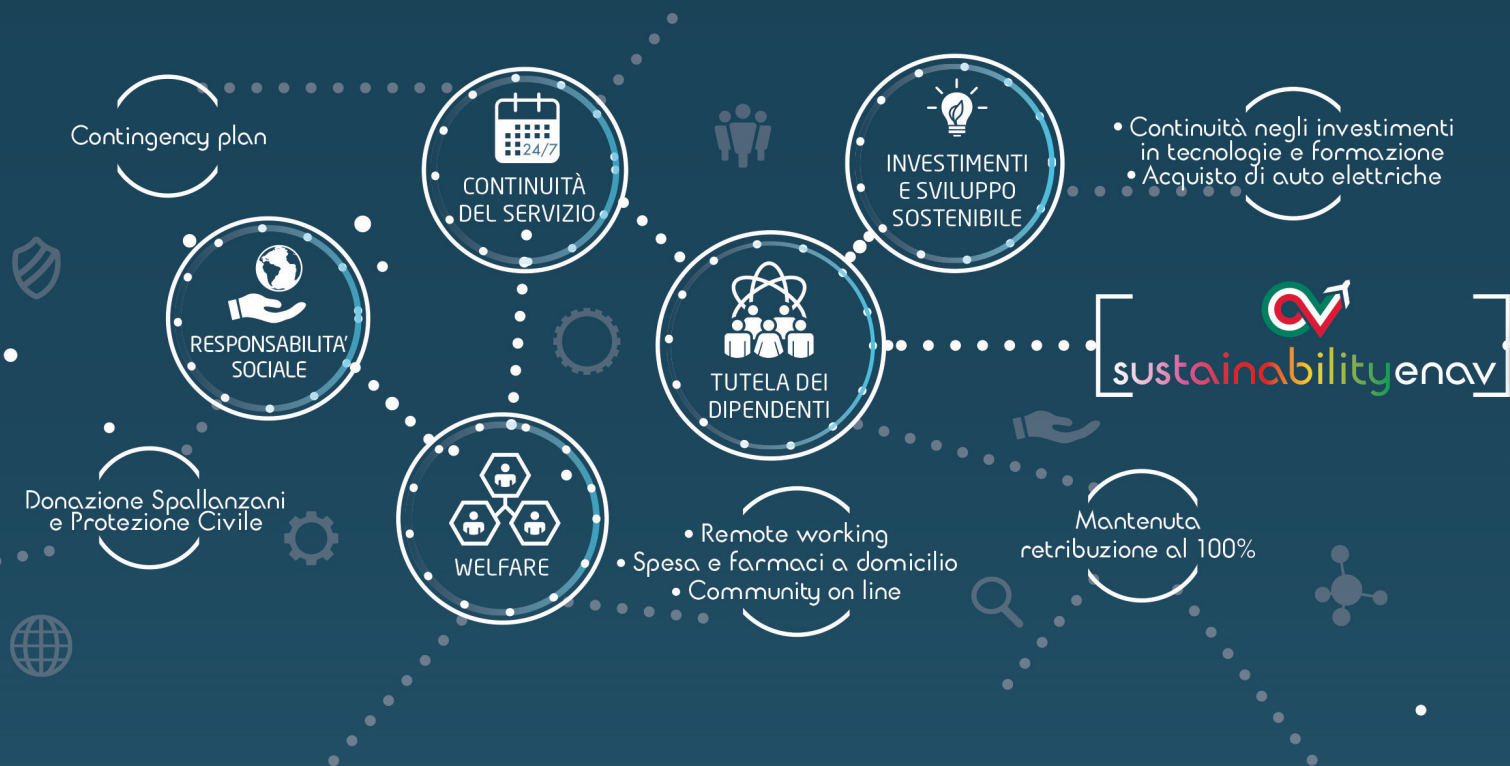
MILANO ACC
Come la struttura
ha affrontato
l'emergenza Covid



**BERGAMO
ORIO AL
SERIO**
Epicentro
dell'emergenza



**LAVORO
AGILE**
Gli strumenti per
lavorare da casa



Emergenza Covid: Enav investe sulle persone

In un momento di grande incertezza causato dalla pandemia COVID-19, che si è tradotta in un crollo del traffico aereo (circa il 90% in meno dei voli), ENAV ha scelto di continuare a investire sulla corporate social responsibility, per aiutare chi ogni giorno combatte in prima linea contro il virus e al contempo per garantire la continuità del servizio, dare sicurezza alle persone, rinforzare il senso di comunità tra tutti i dipendenti del Gruppo e guardare al futuro.

Guarda tutte le azioni intraprese su: sustainability.enav.it

#torneremoavolare



di Roberta Neri AD Gruppo ENAV

editoriale

#torneremoavolare



Cari Colleghi, spero che voi e i vostri cari siate in salute.

Il momento che stiamo vivendo come paese e, nel nostro piccolo, come azienda, non ha precedenti e mi spinge a condividere con voi quanto stiamo già facendo e quanto possiamo fare per gestire la situazione attuale nella maniera più efficace ma anche, e soprattutto, quello che dobbiamo fare per guardare al futuro con ottimismo.

Noi svolgiamo un servizio strategico fondamentale per il nostro paese e mai come in questo momento è evidente l'importanza del lavoro delle nostre persone, garantendo il flusso di voli nel paese e fornendo tutto il supporto necessario all'ottimizzazione della logistica in questo contesto estremamente complicato. I nostri ACC e le nostre Torri di controllo nei principali aeroporti sono pienamente operativi, così come lo sono i nostri tecnici e manutentori. Anche se una parte dei nostri aeroporti minori sono ufficialmente chiusi, stiamo continuando a fornire i nostri servizi anche su questi impianti al fine di agevolare il traffico aereo per importanti spostamenti di materiale medico e sanitario sul territorio. Anche i colleghi che seguono le attività di gestione amministrativa e di struttura stanno facendo la loro parte, con modalità nuove di lavoro cui siamo poco abituati, ma con grande senso di responsabilità e impegno.

Nonostante la forte riduzione dei volumi di traffico gestito, inferiore al 90% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, principalmente per effetto del forte calo del traffico passeggeri, in queste settimane assistiamo a una stabilizzazione del numero dei voli cargo nella nostra penisola, sia per fare fronte alle notevoli criticità mediche che necessitano di trasporto di materiale sanitario verso le aree più critiche, sia come conseguenza del boom della logistica derivante del forte incremento delle spedizio-

ni di beni acquistati on-line da coloro che sono a casa per via del lockdown. In questo momento di incertezza e difficoltà senza precedenti è importante cogliere i segnali positivi, anche deboli, e provare a immaginare i nuovi macrotrend, come quello della logistica dell'e-commerce, che emergeranno dopo questa crisi. Io sono convinta che la nostra storia, le nostre competenze, la nostra visione orientata al futuro e all'innovazione ci consentiranno di rimanere un leader a livello mondiale nel nostro settore, emergendo dalla crisi prima e meglio dei paesi che ci circondano. L'Italia è sempre stata e rimarrà meta di attrazione a livello mondiale per il turismo; a livello economico siamo un paese che vive di esportazioni. Non c'è quindi alcun dubbio che il traffico nel nostro paese possa tornare su livelli precedenti alla crisi e noi dovremo trovarci pronti per soddisfare quella domanda.

Naturalmente il mio interesse, così come quello del Consiglio di amministrazione e del management, è di favorire e operare per un ritorno alla piena normalità anche del traffico passeggeri e, su questo fronte, stiamo lavorando in stretta collaborazione con tutte le istituzioni nazionali ed europee per dare un nostro contributo fattivo alla minimizzazione dell'impatto sul sistema del trasporto aereo. Rispetto ad altre realtà come le compagnie aeree o gli aeroporti, noi ANSP non possiamo mettere a terra gli aerei o chiudere i terminal, in quanto siamo chiamati, anche in situazioni come questa, a garantire il servizio di controllo del traffico aereo. Ogni discussione che stiamo portando avanti in Europa, congiuntamente con Enac, dovrà quindi partire dall'assunto del pieno rispetto dei cardini della regolamentazione europea e dal mantenimento del nostro attuale perimetro occupazionale. È con l'obiettivo di tutelare le nostre persone e

di garantire le loro condizioni economiche che abbiamo chiesto di utilizzare le ferie pregresse e di operare in lavoro agile.

È nostro dovere però guardare al futuro in quanto, prima o poi, il traffico aereo ritornerà a crescere e saremo chiamati a gestirlo con la massima sicurezza e puntualità che ci ha sempre contraddistinto. Dobbiamo quindi prepararci per anticipare la ripresa del traffico. Credo che sia importante cogliere l'opportunità derivante da questi mesi di ridotta attività operativa per portare avanti le iniziative di training e di sviluppo delle nuove tecnologie e concetti operativi necessari a rendere la nostra azienda resiliente nel lungo termine. Con questa finalità stiamo continuando a realizzare il nostro piano degli investimenti anche se, per quest'anno, per via delle difficoltà logistiche, alcune attività non critiche dovranno essere rimodulate o riprogrammate.

Oltre a dare il nostro contributo operativo alla gestione della crisi, abbiamo voluto dare un segnale concreto di ringraziamento a coloro che sono in prima linea nell'affrontare l'emergenza per il Covid-19 facendo una donazione all'Istituto Lazzaro Spallanzani e una alla Protezione Civile. Sono orgogliosa del successo della ulteriore raccolta fondi avviata spontaneamente dalle nostre persone e colgo l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno contribuito.

La nostra è un'Azienda strategica, un'azienda solida formata da grandi professionisti per cui non abbiamo alcun motivo per non guardare al futuro con ottimismo. Continueremo a investire nelle nuove tecnologie e nelle nostre persone in modo da essere pronti per catturare tutte le opportunità che sicuramente emergeranno post-crisi, fornendo un servizio professionale e di qualità ai nostri clienti e, insieme al paese, #torneremoavolare.



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

Foto di copertina Diego De Fazi

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



LA SCOSSA

Così l'ACC di Milano Linate ha affrontato l'emergenza: team stagni, sanificazione e remotizzazione nel rispetto della safety per garantire la continuità del servizio

di **Antonello Bogni** Deputy ACC Milano

Agli albori della Seconda guerra mondiale affermate e inattaccabili realtà industriali si ritrovarono ad un bivio: adeguarsi rapidamente alle mutate esigenze correlate agli eventi bellici o sospendere la produzione.

La reazione emotiva di un evento di portata storica come l'avvento di una guerra fra Stati o, relazionandola ai nostri giorni, la lotta improvvisa e feroce ad un nemico tanto invisibile quanto letale come il **Covid-19**, prefigura sempre scenari catastrofici accompagnati da paure e incertezze.

Tuttavia, le stesse paure di divenire vittime predestinate di un bombardamento o di un'infezione come nel caso del Coronavirus, sono sempre accompagnate da una reazione altrettanto istintiva e risonante.

Una scossa i cui risvolti positivi vengono alla luce magari non subito, ma i cui con-

seguenti effetti benefici si protraggono nel tempo. Sono le 19.30 di un martedì di marzo apparentemente qualunque. Attraverso **una Milano spettrale** per recarmi a lavoro presso l'aeroporto di Linate. Il compito di questa sera sarà quello di coordinare un intervento di sanificazione completa della **Sala operativa** del Centro di control-

La sfida sarà quella di assicurare che i team operativi non entrino in contatto fra loro

lo radar di Milano, programmato al fine di garantire la massima mitigazione possibile dei rischi correlati ad un potenziale contagio del personale in turno. Alle 23 il team

“smontante” dopo quindici giorni di lavoro cederà il passo al team “montante” il cui compito sarà quello di garantire il servizio di assistenza al volo, come avviene senza soluzione di continuità praticamente da sempre per tutto il traffico in sorvolo e per quello in avvicinamento ai principali scali del nord Italia. La suddivisione del personale in **team “stagni” sostituibili** in blocco in caso di contagio anche di un solo CTA, è soltanto una delle numerose (re)azioni messe in campo al fine di garantire un servizio essenziale come quello dell'assistenza al volo.

La sfida sarà quella di assicurare che i team non entrino in contatto fra loro, in un contesto che, affinché **l'intervento di sanificazione** risulti efficace, prevede la totale assenza di persone all'interno del locale da sanificare.



Tutto fila liscio e alle 23.15 il personale del Team montante occupa la Sala operativa riassumendo il controllo delle operazioni. **Chi era in volo non si è accorto di nulla.** Impensabile fino a qualche settimana fa ipotizzare che si potesse predisporre un'attività simile in così poco tempo. Operazione per nulla banale che poteva celare diverse potenziali insidie. **Ma l'unione fa la forza, in particolare nelle difficoltà,** e l'adrenalino contribuito di tutti produce un risultato che nel suo piccolo può definirsi "storico" per la storia operativa di ENAV. Un altro piccolo veloce passo nell'alveo dello sprint che tutte le funzioni aziendali stanno vivendo in questi giorni difficili. Applicazione urgente di protocolli sanitari, chiusura di aeroporti, layout rivisti, **lavoro agile**, riunioni telematiche, **training da remoto**, etc. Una ventata improvvisa di novità, che genera una scossa vitale per

Per la prima volta nella storia del Centro, **4 settori sono stati "remotizzati"** all'esterno della Sala operativa. La sala PSA (Sala Prove Simulazione e Addestramento) allestita per l'occasione, ospiterà il personale in turno che svolgerà il proprio delicato compito in un contesto inusuale. Il tutto dovrà risultare trasparente per l'utenza garantendo i **consueti livelli di safety**. I test effettuati nei giorni precedenti rassicurano circa il buon esito delle operazioni, tuttavia fatico a nascondere un po' di emozione per quella che è una novità assoluta mai prefigurata in precedenza. Alle 20 come previsto vengono attivati i settori remoti e **la Sala operativa viene liberata completamente.**

Sono l'ultima persona a lasciare i locali principali della Sala, ma prima di farlo mi sorprendo nel guardare le decine di consolle, tastiere e mouse, completamente ferme e prive di "vita". **Un luogo, che è un mondo a sé,** un posto di lavoro unico, dove decine di esseri umani interagiscono fra loro aiutati dalle "macchine" che consentono la fornitura del servizio di Controllo del traffico aereo.

Un mestiere che per quanto si cerchi di automatizzare e standardizzare, conserva sempre una grande componente di "artigianalità" ed emotività, imperniato com'è sulle **capacità del singolo** che deve relazionarsi continuamente con il lavoro

PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA DEL CENTRO 4 SETTORI SONO STATI "REMOTIZZATI" ALL'ESTERNO DELLA SALA OPERATIVA



dei colleghi che gli sono accanto, virtualmente sopra, sotto a comporre un puzzle complicato e affascinante.

Il silenzio diventa improvviso e assordante. Non si era mai verificato che non ci fosse nessuno in quegli spazi. Un vuoto sorprendente in totale antitesi con la normale frenesia di una Sala operativa che con trenta settori brulica di energia 24 ore su 24. Scatto rapidamente un paio di foto "ricordo" e autorizzo il **primo intervento di sanificazione sanitaria.**

il mondo del **controllo del traffico aereo italiano** e che contribuirà a creare quel bagaglio di esperienze che torneranno utili in un futuro si spera più prossimo possibile, garantendo la fornitura del servizio con la consolidata esperienza operativa ma con alle spalle **una società mutata, più agile**, snella, reattiva, rapida.

"Non sarà la specie più forte a sopravvivere ma quella che si adatterà più rapidamente al cambiamento". **Il nostro cambiamento, la nostra scossa, per tornare a volare.**



BERGAMO ORIO AL SERIO NELL'OCCHIO DEL CICLONE COVID

di **Francesco Piludu** responsabile Orio al Serio Airport ENAV

È difficile raccontare dall'“**epicentro del contagio**” il momento che stiamo vivendo, quando tutto ormai è diventato un'emergenza nazionale, nell'emergenza mondiale.

Lo è soprattutto perché soltanto due mesi fa avevamo riportato il successo di questo piccolo grande aeroporto elencando i record raggiunti nel 2019 e raccontando di un'estate da favola. Dal 22 febbraio per i residenti della Lombardia è iniziata una vita nuova, nell'incredulità di affrontare le **prime restrizioni emesse** per contrastare la scoperta del primo focolaio di Codogno. I primi giorni della settimana successiva

sono stati i più difficili per noi perché pur nell'evidenza di come la vita sociale si fosse rallentata, **l'aeroporto continuava a viaggiare** come se niente fosse accaduto. Alcuni di noi cominciavano a porsi delle domande angoscianti in una atmosfera che diveniva via via più pesante, a motivo delle notizie giunte dalla città che testimoniavano l'insorgere dei primi focolai in alcuni comuni limitrofi. La situazione è andata sempre più peggiorando: i primi contagi all'interno del personale aeroportuale, **le riunioni con Enac e Sanità aerea, i primi contatti con ENAV Sede centrale**, ma il gigante aeroportuale sembrava non risentire

di quello che stavamo vivendo. I numeri rimanevano invariati e i passeggeri sempre presenti, mentre in ognuno di noi cresceva il disagio quando dalla città, come un tragico continuo tam tam, pervenivano le drammatiche informazioni di quello che stava accadendo negli ospedali della provincia. **Il gigante ha così incominciato ad indebolirsi** prima e ad inginocchiarsi poi quando, a seguito di una situazione sempre più di emergenza, le autorità regionali e nazionali hanno imposto **lo stop prima alla Lombardia e poi all'Italia intera**. Da qui i contatti più stringenti con Operations per affrontare l'emergenza anche nel no-

È EMERSO IN QUESTO
MOMENTO DI ESTREMA
DIFFICOLTÀ E SACRIFICIO
IL PROFONDO SENSO
DEL DOVERE CHE
APPARTIENE ALLA
NOSTRA PROFESSIONE

Al centro
dell'emergenza
ma...
#torneremoavolare

stro settore. In questo contesto non è stato facile orientarsi ed assumere le decisioni più opportune in quanto, nelle diverse fasi che si sono susseguite, abbiamo dovuto adeguare le chiare indicazioni di **segregazione del personale** con la necessità di dare risposta ad una domanda di traffico in costante decrescita ma sempre significativa. Oggi, mentre scrivo, tutto si è stabilizzato come in tutta Italia ma, ripeto, non è stato facile. In questi ultimi **quaranta giorni, che saranno indimenticabili** per tutti noi, ho riscontrato la piena disponibilità e collaborazione in tutte le componenti aziendali. Vorrei esprimere una particolare menzione a tutto il personale del Centro aeroportuale ed al sindacato locale, uniti



Non è stato facile orientarsi ed assumere le decisioni più opportune nelle diverse fasi che si sono susseguite

hanno saputo affrontare tutte le difficoltà che si sono presentate: dal continuo cambio di layout, dovuto all'evoluzione del traffico, **ai frequenti cambi turni derivati da improvvise assenze**, all'accettazione della fragilità di alcuni, fino a proteggere chi sfortunatamente ha avuto problemi di salute. Lo spirito di gruppo è presente

ora più che mai e traspare ogni volta che ho contatti con il personale. È emerso in questi momenti di estrema difficoltà e sacrificio il **profondo senso del dovere** che appartiene alla nostra professione. Già.... il senso del dovere... un concetto su cui in passato nutro forse qualche dubbio; in particolare se fosse realmente presente in ognuno di noi, appartenente a differenti generazioni e con esperienze diverse. Oggi ho una convinzione che penso unisca tutti i colleghi che in prima persona hanno affrontato questa emergenza nell'epicentro o vicino ad esso: Brescia, Milano i colleghi del Veneto, **NOI tutti abbiamo dimostrato un puntuale e forte senso del dovere**, richiesto sì dai nostri compiti istituzionali ma espresso nell'inquietudine e nella paura per la salute nostra e dei nostri cari. E questo rimarrà per sempre nelle menti e nei cuori di ognuno di **NOI**. Tutti ci domandiamo come sarà il futuro messi di fronte ad una realtà inimmaginabile, lontana da ogni più fantasistico pensiero. Non abbiamo risposta: noi continuiamo a lavorare avendo riscoperto più che mai quei valori presenti nella reazione dell'Italia intera, unita, compatta, solidale. Questi valori sono presenti in tutta la nostra Azienda e, se saranno mantenuti alti e costanti nel prossimo futuro, alimenteranno non solo la speranza ma soprattutto la certezza che ENAV e il nostro "piccolo grande" aeroporto **TORNERANNO A VOLARE**.

SIAMO TUTTI PARTE DEL PIÙ GRANDE ESPERIMENTO AL MONDO DI LAVORO-DA-CASA

di **Francesco Paterni** responsabile Digital and Innovation, **Luca Morelli** responsabile Comunicazione Interna, **Giorgio Maria Ghezzi** responsabile Careers, Learning and Development

Sulla nostra intranet FollowMe e su eDip è da qualche giorno disponibile una sezione tematica denominata “Lavoro Agile” dedicata alla nuova modalità di esecuzione del rapporto di lavoro basato sulla flessibilità organizzativa a cui siamo chiamati.

L’obiettivo del nuovo portale è quello di supportare tutti in una rivoluzione che non si fa con un annuncio ma che si costruisce passo dopo passo con gli strumenti che la tecnologia ci fornisce e che confluiscono sempre di più nel progetto del Digital Workplace che ENAV persegue da tempo.

L’emergenza Covid sta accelerando una rivoluzione come mai ci saremmo aspettati, ecco perché raccogliendo in quest’area le migliori modalità della nuova pratica “a distanza” possiamo offrire qui una serie di indicazioni e strumenti utili al nostro lavoro.

Sappiamo che passare al digitale non è un processo semplice, ma questo passaggio può rappresentare un momento essenziale per migliorare i nostri skill e garantire risultati concreti nel nostro lavoro.

Il portale è raggiungibile attraverso la Home page di FollowMe, quando presenti nelle sedi del Gruppo, così come direttamente al link <https://enavit.sharepoint.com/sites/LavoroAgile> dall’esterno della rete aziendale.

Copialo subito e mettilo sul desktop per trovarlo immediatamente!



#torneremoavolare

Lavoro Agile



Strumenti Agili

Comunicazioni Agili

Best Practices

È un servizio digitale della nuvola ENAV che non necessita di ulteriori attivazioni.

L'area è navigabile con ogni dispositivo, anche personale, da tablet, PC e Smartphone con inserimento di credenziali aziendali e con autenticazione multifattore.

Il portale è articolato in 3 aree così denominate: Servizi e supporto, Comunicazioni agili, Best practices.

All'interno troverete le principali applicazioni digitali per il nostro "lavoro agile", come Office 365 e la nuova piattaforma di collaborazione e comunicazione unificata Microsoft Teams insieme a Skype for Business e Citrix.

Sono disponibili inoltre in primo piano il portale eDip e la piattaforma di eLearning Totara per una maggiore fruibilità e accesso.

È infine presente un'area dedicata ad articoli ed approfondimenti sul tema del lavoro agile al quale è possibile partecipare inviando il proprio contributo sull'argomento a: comunicazione@enav.it

Per affrontare questa innovazione organizzativa dobbiamo applicare al meglio questi strumenti che la tecnologia ci offre non sempre facili da gestire, sviluppando le potenzialità di ognuno.

Per questo il portale potrà fornire a tutti quello zainetto di competenze digitali che ognuno deve avere in questo percorso di miglioramento professionale in cui le persone sono un asset fondamentale per l'azienda.

È un percorso lungo e sfidante che si basa sulla fiducia nelle proprie risorse per essere sempre più produttivi, evitando gli errori e mettendo in piedi un piano operativo pronto a questa emergenza.

Cultura, tecnologia e nuovi spazi di lavoro sono i pilastri del lavoro agile che dobbiamo imparare a gestire meglio.

Be smart da casa nella maniera giusta!

Collegati al <https://enavit.sharepoint.com/sites/LavoroAgile>



HUMAN FACTOR

ENAV SUPPORT PROGRAMME

I PEER ENAV a supporto dei colleghi operativi

di Nicoletta Lombardo responsabile Human Factor

CISIAMO. È il motto simbolo della discreta e forte **rete di solidarietà** che i PEER ENAV stanno tendendo in aiuto di tutti i colleghi operativi in possibile difficoltà per l'**emergenza Covid**, con un programma di supporto che mette la comunicazione al primo posto. L'ascolto in presenza o telefonico viene da loro offerto a quanti desiderano condividere nella riservatezza e nell'anonimato, difficoltà altrimenti difficili da palesare, ricevendo dall'ascolto un sollievo e un riconoscimento utile al loro vissuto. Il panorama attuale impostoci da Covid-19,

certamente confonde e destabilizza, toglie prevedibilità e comprensione ad un fenomeno mai vissuto precedentemente, che sembra annullare ogni capacità individuale di gestire e di mantenersi registi della propria esperienza.

Le capacità di coping, di adattamento e superamento costruttivo delle avversità, in simili frangenti sono messe a dura prova per tutti, con un peso comprensibilmente diverso per ciascuno. **I PEER ENAV** sono coinvolti come tutti in questo scenario, e quindi in tutto e per tutto da pari, appartenenti alla stessa dimensione

I PEER ENAV sono coinvolti in questo scenario e quindi in tutto e per tutto da pari appartenenti alla stessa dimensione lavorativa e allo stesso panorama di esperienze

lavorativa e allo stesso panorama di espe-

HUMAN FACTOR

enav

SUPPORT PROGRAMME UN VALORE AZIENDALE DA CUSTODIRE DA FAR CRESCERE

Il Programma di Supporto denominato **Inside Support Programme/Critical Incident Stress Management** (ISP/CISM), compliant al Reg. EU (ISP/CISM), ha come obiettivo la prevenzione, il sostegno e il recupero del professionista incorso in un evento o in una situazione problematica che genera stress.

Si realizza attraverso un percorso confidenziale ed efficace che coinvolge la persona, per garantirne il well-being e la sicurezza delle operazioni. Le misure messe in atto sono di tipo proattivo ed applicano i principi della just culture; tali misure sono finalizzate a rafforzare le strategie per fronteggiare gli eventi della vita ed a sviluppare la resilienza verso gli stress psicologici. Il supporto tra pari, **Peer Support**, è parte fondamentale e integrante del Programma di Supporto.

RIFERIMENTI:
OTT | HUMAN FACTOR
nicoletta.lombardo@enav.it
320 56 95 105

ISP/CISM CONOSCERE IL SUPPORT PROGRAMME F.A.Q.

ORA PIÙ CHE MAI IL FATTORE UMANO VUOLE CARATTERIZZARSI PER LA SOLIDARIETÀ PER LO SPIRITO DI APPARTENENZA PER L'ORGOGGIO CHE NON DEVE SPEGNERSI E PER LA CUSTODIA DELL'OTTIMISMO E DELLA FIDUCIA

rienze. Ora più che mai il loro altruismo e la loro vocazione a porgere ascolto alle difficoltà si rivela di importanza fondamentale. Ora più che mai il **Fattore umano** vuole caratterizzarsi per la solidarietà, per lo spirito di appartenenza, per l'orgoglio che non deve spegnersi e per la custodia dell'ottimismo e della fiducia. Perché ogni volta che si condivide un'esperienza, ogni volta che ci si affida all'altro, che ci si racconta e si riceve ascolto, si custodisce una speranza. Distribuito sul territorio e coordinato dalla struttura Human Factor, il Team Peers nazionale è a disposizione di tutto il personale operativo. **Noi CISiAmO.**

COSA È IL SUPPORT PROGRAMME (SP)?

Un programma di supporto è un insieme di misure che gli operatori devono porre in essere per consentire, agevolare ed assicurare l'accesso del personale operativo al supporto dei pari o, se del caso, al sostegno di un professionista della salute mentale al fine di affrontare e superare eventuali problemi che possano pregiudicare la capacità di esercitare in sicurezza i privilegi della loro licenza (Enac: 20/01/2020).

QUALI SONO LE MISURE/GLI STRUMENTI DEL SP?

- percorsi di training e di sensibilizzazione, a fini preventivi volti a rafforzare la resistenza del personale agli stressor ed a sviluppare caratteristiche di resilienza
- interventi strutturali di supporto attraverso l'attività del Peer o, se del caso, al sostegno di un professionista della salute mentale
- programmi specialistici, integrati e multidisciplinari per il recupero della persona

QUALI SONO LE SITUAZIONI PER CUI RICORRERE AL SP?

- situazioni di stress a seguito di eventi critici operativi o personali
- situazioni di crisi personali (es. problematiche familiari/malattia...)
- situazioni di difficoltà emerse durante l'iter di addestramento o nel raggiungimento degli standard professionali richiesti

COSA È IL CISM?

È un'assistenza strutturata, rivolta al personale operativo, per aiutare a riconoscere e gestire le reazioni da stress a seguito di eventi critici lavorativi o privati.

COSA È UN EVENTO CRITICO?

È qualsiasi situazione che genera nelle persone reazioni emotive particolarmente forti, tali da interferire con le loro capacità di "funzionare", sia nel momento stesso che in seguito. La reazione ad un evento critico è soggettiva. Lo stress che ne deriva dipende da diversi fattori, tra cui la predisposizione individuale di quel momento e la percezione dell'evento.

COSA È IL SUPPORT PROGRAMME PER ENAV?

È uno strumento per promuovere a tutti i livelli la cultura della resilienza, resistenza, supporto e well-being; il recupero del personale operativo che ha bisogno di aiuto è un valore riconosciuto come patrimonio comune, con impatto positivo sul singolo, sul servizio ATS, sulla Safety.

COME FA A RAGGIUNGERMI?

Ti raggiunge tramite informative aziendali come questa e tramite i colleghi Peer. Soprattutto è a tua disposizione per farti raggiungere.

CHI È IL PEER?

Il Peer è un controllore del traffico aereo, opportunamente formato, che mette volontariamente a tua disposizione: ascolto, H24 (di persona o telefonico), confidenzialità e riservatezza.

NON CONOSCO PEER DI PERSONA. COME NE TROVO UNO?

Una lista dei Peer con relativi numeri di telefono è disponibile su tutti gli impianti e sulla intranet aziendale. Non è necessario conoscersi di persona, perché la cultura e l'esperienza lavorativa fanno degli operatori un gruppo di individui con modi di esprimersi e di raccontarsi comuni.

QUANDO POSSO CHIAMARE UN PEER?

Quando cerchi un aiuto per non superare da solo l'impatto emotivo di un evento critico lavorativo o privato o di una situazione cronica di stress che mina la tua serenità e la tua performance operativa. Puoi chiamare un Peer e chiedere una telefonata in qualunque momento, con la certezza di essere sempre benvenuto nella condivisione del tuo vissuto.

TEAM NAZIONALE PEER

SUPPORT PROGRAMME

(*) solo SUPPORTO POST-EVENTO OPERATIVO

<p>TORINO LONGO VALENTINA 334 83 61 263 MANCUSO GIOVANNI 338 90 85 06</p> <p>GENOVA ITALIANO GIUSEPPE 348 01 36 486</p> <p>MILANO ACC ALASIA MAURO 329 90 63 265 BENEDETTI CARLO 347 84 58 531 BOSA RICCARDO 347 70 61 441 MAICU PAOLO 347 75 15 227 MATRELLA PATRIZIO 334 35 50 682 PISANI MARCO 339 11 50 376 TEODORI MARCO 320 06 95 602</p> <p>MALPENSA STOCOLA ENRICO 329 16 39 768</p> <p>LINATE DI FELICE ALESSIO 320 33 37 407 TORRES CIRO 334 54 90 471 VALERI MARTA 392 12 91 752</p> <p>ORIO A SERIO LUCIANO CRISTINA 339 37 51 969</p> <p>PADOVA ACC CAVESTRO LUCA 347 22 68 100 CESARINI FABRIZIO 328 13 48 963 CHIAVINATO JACOPO 349 15 77 429 DE IULIIS ROBERTO 347 51 34 199 PICCIRILLI FRANCO 335 54 32 102 ROSSETTO ANDREA 392 69 06 105</p> <p>TREVISO RENDINA ELISABETTA 347 52 42 087</p> <p>VENEZIA LORENZON MONICA 320 46 26 876 VIANELLO CARLO 347 97 91 876 VIGANDEL PAOLO 347 95 09 165</p> <p>VERONA FERRETTI FULVIO 333 85 52 857 NOVELLI MATTEO 338 87 03 538</p> <p>BOLOGNA GALLO GIANLUIGI 335 69 18 511</p> <p>FIRENZE DELLA BRUNA SILVIA 347 58 58 800</p>	<p>ROMA ACC BIASIBETTI GIANLUCA 329 90 63 264 * BARSANTI OLIVER 333 30 33 770 * CANDELORI BEATRICE 329 77 09 112 FORTE GIOVANNI 349 63 95 240 * GIACOMINI ENRICO 328 17 99 763 GIUGANINO MONICA 347 90 55 153 PANERA PAOLA 348 47 09 226 * ROCCHI GIOVANNA 335 79 58 516 RUSSO ROBERTO 320 08 56 241</p> <p>FIUMICINO FANTERA RICCARDO 388 47 80 375 LUCCI MARIANO 335 64 47 705 MOTTOLA MATTEO 349 75 33 043</p> <p>CIAMPINO GIORDANI DARIO 393 42 86 679 TUPINI ANDREA 329 21 63 874</p> <p>NAPOLI CAIAZZO GENNARO 347 96 49 831 RUSSO SALVATORE 349 69 42 831 SCHIANO MORIELLO PAOLO 393 43 62 272</p> <p>LAMEZIA VERBARO MARCELLO 349 10 81 358</p> <p>BRINDISI ACC CIAVARELLA MIRKO 338 73 63 431 DANIELE DAVIDE 340 39 30 340</p> <p>BARI DEVITO DOMENICO 329 36 45 226</p> <p>OLBIA DIONISI MARCO 348 35 40 395 FORTE CORRADO 347 35 36 918</p> <p>ALGHERO FIORI ANDREA 380 77 28 884</p> <p>CAGLIARI INGLISA MARCELLO 347 34 39 550</p> <p>CATANIA DI MARZIO NICOLA 347 94 69 966</p> <p>PALERMO DI FRANCO GIOACCHINO 334 82 77 860 EVOLA VINCENZO 339 88 33 202 FORTINO ANTONELLA 338 36 27 907</p>
---	--

.....

TEAM NAZIONALE PEERS - CISiAmO



we keep looking up
to the skies

EMERGENZA COVID-19 UN'OPPORTUNITÀ PER LA MARKETING COMMUNICATION

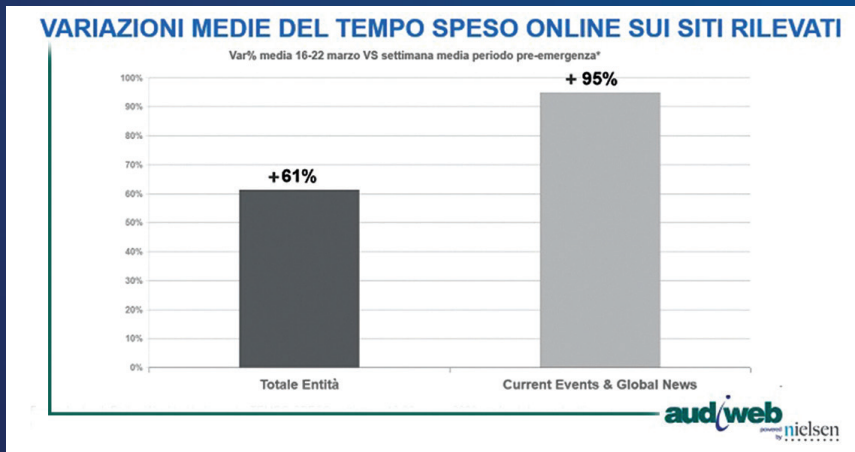
Il Gruppo ENAV sempre più “digitally oriented to the future”

di **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development

Il lockdown legato all'emergenza Covid-19 ha cambiato il lavoro e le abitudini online di molte persone. Lo “smart working” e il “lavoro agile” sono diventati infatti la quotidianità per molti dipendenti. Interessanti, in tale contesto, sono i ri-

media del **+61%** rispetto alle settimane pre- Covid-19 e, più in particolare, cresce del **95%** sui siti di news online (sottocategoria Current Events & Global News). Tra il 2 e il 9 marzo, in concomitanza dei provvedimenti più restrittivi attuati dal

settimana in cui le restrizioni sono state estese a tutte le regioni italiane, il trend raggiunge il **picco di variazione media pari al +73.2%**. Nei giorni successivi, tra il 16 e il 22 marzo, **l'incremento medio si attesta a +72%**



Dida Tabella 1:

*Fonte: Audiweb Daily / Weekly, variazione media TEMPO SPESO settimana 16-22 marzo 2020 confrontata con *settimana media pre-emergenza COVID-19 calcolata tra il 22/1 e il 16/2. - Audiweb powered by Nielsen Base: individui 13+ anni.*

circa rispetto a prima dell'emergenza. Anche a livello europeo notiamo, per i diversi paesi interessati dall'emergenza Covid, un andamento similare ai dati rappresentati. Analizzando i nostri strumenti di *digital communication*, aggiornati costantemente,

sultati dell'ultima analisi condotta da *Audiweb/Weekly* sull'andamento dell'audience online in Italia nel **periodo di tra il 2 e il 22 marzo**. È stato infatti registrato un importante incremento di visitatori sui siti presi in esame rispetto all'andamento dei consumi in periodi di normalità.

Tra il 16 e il 22 marzo **il tempo trascorso dagli utenti in rete** segna infatti una variazione

Governo per specifiche aree del Paese, si registra inoltre una **sostanziale crescita dell'audience online**, con una variazione media del **+37%** e del **29,5%** se si considerano solo i contenuti video.

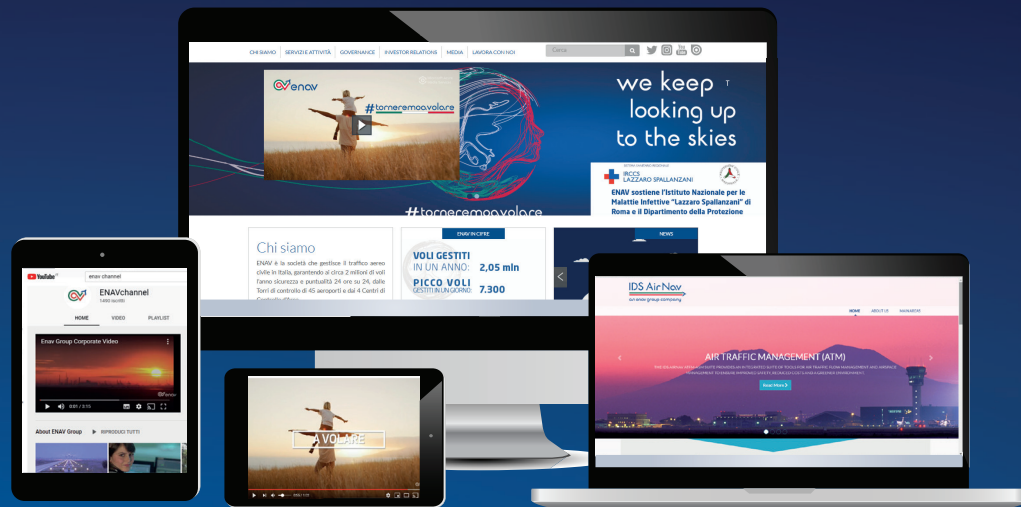
Tra il 9 e il 15 marzo, la

rileviamo che il sito istituzionale di ENAV, nella considerazione della peculiarità del settore rappresentato, ha avuto un rilevante incremento di visitatori pari a **+ 28%** rispetto allo stesso mese di marzo del 2019 raggiungendo **60.584 visite e oltre 180.000 pagine consultate**. Il canale YouTube di Gruppo ha registrato **7.344 contenuti video visualizzati con un incremento del 107%** rispetto a marzo 2019; trainante è stata anche la pubblicazione del video **#torneremoavolare**, realizzato all'inizio dell'emergenza, che ha riscosso migliaia di visualizzazioni e condivisioni anche a livello internazionale. In particolare, il team **ENAV - IDS AirNav**, ha colto questa sfida per promuovere l'offerta commerciale sfruttando al meglio i canali di informazione digitale.

Si è infatti proceduto ad una nuova implementazione grafica ed editoriale **di tutto il materiale promozionale e commerciale del Gruppo**.

Sono state realizzate, in sinergia con le strutture coinvolte, **nuove schede prodotto**, in formato *digital* e cartaceo, un nuovo video promozionale relativo all'offerta commerciale ENAV-IDS AirNav-Techno Sky e dei video di dettaglio relativi a prodotti e servizi. Si è proceduto inoltre ad un aggiornamento del filmato istituzionale con particolare riferimento alla presentazione di IDS AirNav e d-flight. Per quanto concerne **d-flight**, in coordinamento con Enac, è stato realizzato un video in computer grafica volto a illustrare la nuova normativa relativa all'utilizzo dei droni sul territorio nazionale.

È inoltre in fase di implementazione, in stretta sinergia con la struttura Digital and Innovation, una



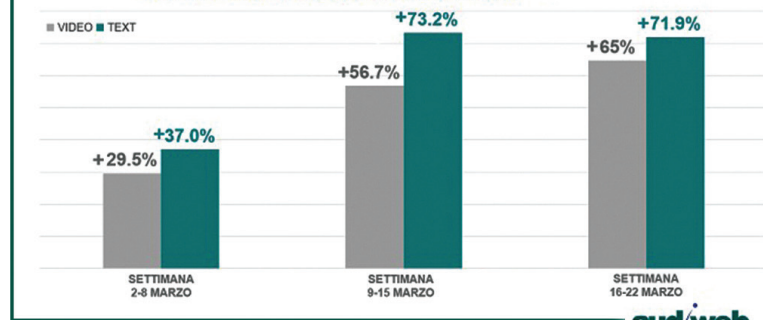
showroom virtuale che permetterà ai clienti di visualizzare, in modalità agile e dinamica, l'intera gamma dei numerosi **"Services and Solutions"** di Gruppo disponendo di informazioni dettagliate, sia testuali che multimediali, nonché la possibilità di interagire direttamente con la figura commerciale di riferimento. Im-

ricerche e promozioni commerciali volte a promuovere i brand di Gruppo.

Tutto ciò ci consentirà, anche in questo periodo di forte criticità, di continuare a guardare con fiducia **"up and ahead"**..., attraverso nuovi strumenti e opportunità di business... ricordando che presto **#torneremoavolare...**

AUDIENCE: INCREMENTI MEDI DEI BRAND RILEVATI VARIAZIONI MEDIE RISPETTO ALLE SETTIMANE PRE-EMERGENZA*

DATI AUDIWEB WEEK 2-22 MARZO 2020



portante sarà anche la nuova modalità di realizzare **incontri, workshop ed eventi**: attraverso nuove piattaforme customizzate ad hoc si potranno coinvolgere ospiti e relatori, anche in grande numero, consentendo al pubblico un'interazione a 360° e un confronto live tra i partecipanti. Attraverso **testate internazionali online di settore** sono inoltre pubblicate notizie,

Dida Tabella 2:

Fonte: Audiweb Daily / Weekly, variazione media UTENTI UNICI settimane 2-8 marzo 2020, 9-15 marzo 2020, 16-22 marzo 2020. Confronto su *settimana media pre-emergenza COVID-19 calcolata tra il 22/1 e il 16/2. - Audiweb powered by Nielsen Base: individui 2+ anni.

#torneremoavolare



AEROPORTI A BASSO TRAFFICO

Viaggio all'interno del Cluster 1
Parma, Cuneo, Albenga e Torino Aeritalia

di **Mario Zanlari** Head of Cluster 1 - Low Traffic Airports

Come scritto da chi mi ha preceduto, “noi siamo piccoli ma cresceremo” o comunque ce la metteremo e ce la metteremo tutta per crescere. Questo è il leitmotiv dei quattro aeroporti di cui ho assunto la responsabilità dal novembre 2018: **Parma, Cuneo, Albenga e Torino Aeritalia**.

Aeroporti determinati a crescere, soprattutto perché convinti di essere fondamentali sia per lo sviluppo economico del territorio che per la collettività, **contribuendo ad esempio al Servizio sanita-**

**Tre dei quattro aeroporti
tranne Cuneo Levaldigi
sono centenari
essendo stati costruiti
prima o durante la Prima
guerra mondiale**

rio, ospitando nelle proprie infrastrutture gli elicotteri del servizio Hems presenti sia

a Torino Aeritalia che a Cuneo. Convinzione che peraltro condivido pienamente.

Tre dei quattro aeroporti, tranne Cuneo Levaldigi, sono centenari essendo stati costruiti prima o durante la Prima guerra mondiale. **La progettazione dell'epoca li ha strutturati** sulla base delle città di quegli anni, posizionandoli nelle zone periferiche. Caratteristiche che ai giorni nostri, con l'ampliamento delle stesse città che si trovano ad averli “inglobati”, li penalizza sotto il punto di vista operativo in quanto, gli spazi sottodimensionati con



DATI CHE CARATTERIZZANO IL CLUSTER 1 ENAV

Apt Albenga: 7 FISO e responsabile della manutenzione del sistema AVL

Apt Torino Aeritalia: 7 FISO e responsabile della manutenzione del sistema AVL della piazzola elicotteri del servizio HEMS

Apt Cuneo: 7 CTA/TM1 e responsabile della manutenzione del sistema AVL

Apt Parma: 9 CTA/TM1 e responsabile della manutenzione del sistema AVL

piste di lunghezze ridotte, limitano il transito ai soli aeromobili di piccole dimensioni; eventuali ampliamenti sono difficili se non impossibili alla luce delle normative in vigore. Così non è per l'aeroporto **Giuseppe Verdi di Parma**, sede dell'Head of Cluster, dove è previsto un investimento importante sull'infrastruttura "allungamento della pista" per predisporre in un

In queste piccole realtà ENAV è riconosciuta come la Società di riferimento da parte di tutti gli stakeholder a partire dal Gestore aeroportuale



È PROPRIO GRAZIE A QUESTI PICCOLI AEROPORTI CHE LA SANITÀ RIESCE A MANTENERE ALTI STANDARD QUALITATIVI

prossimo futuro ad accogliere i voli Cargo. Per quanto riguarda l'aeroporto di **Albenga**, l'attuale nuovo gestore prevede di modernizzare l'aeroporto, soprattutto intervenire sulle infrastrutture di accoglienza, ed offrire servizi esclusivi per i jet privati e l'aviazione di business che opera nel territorio; in questo momento sono in corso i lavori di ammodernamento dell'aerostazione.

L'aeroporto di **Torino Aeritalia**, utilizzato principalmente per l'attività turistica, punta sulla formazione (volo a vela e a motore), tant'è che nel giugno del 2010 la scuola di volo ha toccato il vertice di frequenze di 102 allievi nelle due specialità, raggiungendo circa 21.000 movimenti nel 2019. L'aeroporto di **Cuneo** invece è ca-

ratterizzato da movimenti di aerei privati che utilizzano lo scalo, specialmente nel periodo estivo, come parcheggio per i Jet privati di coloro che si recano in vacanza in Costa Azzurra.

Le attività private hanno dei picchi importanti anche durante la Festa del Tartufo di Alba, il Gran Premio di Montecarlo e le numerose fiere del vino nelle Langhe.

In queste piccole realtà **ENAV è riconosciuta come la Società di riferimento** da parte di tutti gli stakeholder, a partire dal Gestore aeroportuale, e questo implica un impegno continuo supportato anche dal personale disponibile presso la Sede centrale.

Gestire quattro aeroporti, se pur a basso traffico, ha incrementato le mie responsabilità e mi ha permesso di arricchire e

allargare le mie conoscenze a nuove realtà e migliorare il mio contributo a favore dell'Azienda.

Un'ultima cosa, non di minore importanza... **aeroporti piccoli di nome ma non di fatto...** una parte della comunità che li ospita, spesso li reputa poco utili o pressoché inutili in quanto non riscontrano traffici aerei degni di importanza. Forse anche colpa della poca informazione.

Ma è proprio **grazie a questi piccoli aeroporti che la sanità** riesce a mantenere alti standard qualitativi. Il servizio di trasporto organi o servizio ambulanza che può appoggiarsi a questi aeroporti riesce a velocizzare i tempi di intervento, ottimizzando le procedure e mantenendo alta l'asticella della sanità italiana.



RESPIRARE DI NUOVO

a cura della **Struttura Organizzativa Safety**

“**Q**uesta malattia attacca i polmoni, ricordandoci quanto dipendiamo dal respiro. In greco, in latino, in ebraico, in sanscrito, nella lingua indù, la parola spirito significa proprio respiro, aria che si muove, vento. La domanda è: perché tutte queste lingue, tra le tantissime parole che avevano a disposizione, sono andate a prendere proprio questa per nominare quella parte dell'essere umano che noi chiamiamo spirito?”.

Aprire con un pensiero di Vito Mancuso, teologo e docente, non è stato un caso: il nostro mestiere, di quell'aria che si muove, del vento che la genera, ne ha fatto una professione.

È con quell'aria soffiata dai polmoni che articoliamo frasi codificate con cui, da sempre, garantiamo una sorta di “distanziamento sociale” finalizzato alla salvaguardia di vite umane: 1000 piedi, 5 miglia, sono declinazioni di una sicurezza

La Safety in collaborazione con altre strutture societarie si è impegnata in prima linea supportando tutte le attività connesse alla fornitura del servizio ATS

che abbiamo insita nel nostro DNA e, forse, persino nel nostro spirito.

Niente di più vero nell'affermare che con il nostro mestiere abbiamo a cuore la vita delle persone.

L'impatto che la pandemia di Covid-19 sta avendo è sotto gli occhi di tutti: le misure adottate dai governi e dalle imprese sono stati e saranno fondamentali per contenere la diffusione del virus e per contrastarla

semmai tornasse. Certo è che, i vari lockdown mondiali, hanno messo a rischio la salute del sistema aereo e addensato nubi minacciose sul futuro nell' *aviation system*. Non c'è dubbio che supereremo questa sfida, ma adesso, quello che ci mette in crisi, è l'opacità degli effetti a lungo termine, il dubbio che i vari professionisti dell'aviazione possano o meno continuare a svolgere un ruolo cruciale nel mondo che verrà. Eppure, una serie di elementi attuali dovrebbe già da sola farci dire: sì, ce la faremo.

Prendiamone alcuni più congeniali a chi scrive piuttosto che altri: per esempio garantire la continuità del servizio in modo sicuro.

La capacità di farlo quando la domanda era elevata, non deve assolutamente mutare in questo momento in cui, al contrario, la domanda sembra essere in continuo declino. Rimpiangeremo i momenti di picco e



TORNEREMO A VOLARE
OGNUNA DI QUESTE
ATTIVITÀ CE LO STA
DICENDO A CHIARE
LETTERE: IL TEMPO DI
RESPIRARE DI NUOVO È
DIETRO L'ANGOLO

le intense sequenze gestendo la noia. E non lo sarà nemmeno quando l'aumento rappresenterà quel segnale tanto atteso per cui molte cose torneranno ad essere simili a quelle che abbiamo conosciuto finora. Chissà, forse succederà l'inverso di quello a cui siamo abituati. Invece del calo autunnale, dopo l'estate si spera potremo gestire nuovi aumenti. A quel punto dovremmo esser bravi a riguadagnare gli skill come nella settimana che precedeva la Pasqua. E che dire della flessibilità e resilienza del nostro personale? In queste settimane, la crisi sanitaria ha rischiato di aprire crepe motivazionali fra chi, operativo, si è trovato in una sorta di deserto di Sala o di Torre, accompagnato da quello uditivo di un traffico rarefatto; e chi, impegnato nelle attività di ufficio, è stato catapultato in una modalità di gestione documentale, procedurale e relazionale mai vista, tutto dietro un monitor... difficile chiedere consiglio al collega un tempo al nostro fianco. Ma con la comunicazione, la cooperazione e la collaborazione ci siamo tutti scoperti, se non migliori, almeno più accoglienti. Quando la fase più critica della pandemia è stata quella di garantire la gestione del



traffico cargo che ha iniziato a popolare i cieli per trasportare dispositivi e risorse professionali "in carne ed ossa". Il personale operativo è stato messo nelle condizioni di rimanere in salute ed è stata adottata ogni misura necessaria in linea con le direttive e le raccomandazioni sanitarie globali e nazionali. Come dicevamo? Abbiamo a cuore le persone. Negli spazi vuoti creati per esempio dall'impossibilità di garantire attività formative/informative che prevedessero la presenza di gruppi di persone nello stesso

luogo e nello stesso momento, l'attività di Safety ha previsto l'aumento degli interventi comunicativi: per esempio, l'aver garantito da subito la presenza di una news quotidiana nel box del portale aziendale FollowMe è stato un segnale voluto, la Safety come presidio e certezza.

Allo stesso modo la Safety, in collaborazione con altre strutture societarie, si è impegnata in prima linea supportando, con le opportune analisi di rischio, tutte le attività connesse alla fornitura del servizio ATS inerenti le misure di reazione all'emergenza Covid-19. Misure che da un lato miravano a garantire l'incolumità del proprio personale e dall'altra ad assicurare la continuità dei servizi resi. Inoltre la Safety sta supportando lo sviluppo, per quanto di competenza e in coordinamento con le istituzioni europee (EASA ed Eurocontrol) e nazionali (Enac), del piano di rientro alle normali operazioni.

Anche la parte reattiva della Safety ha avuto il suo bel da fare: sebbene il parallelo fra "assenza di traffico uguale assenza di even-

ti" sia stato ovviamente confermato, quella che è stata approfondita, più di quanto facciamo quotidianamente (o in tempi normali), è stata l'analisi degli eventi. Persino l'attività NOSS, nell'altrettanto ovvia pausa da lockdown, ha garantito l'ulteriore balzo in termini di Safety: lo studio di interventi paralleli per lanciare osservazioni negli ACC di Milano e Roma nel secondo semestre del 2020. Torneremo a volare, ognuna di queste attività ce lo sta dicendo a chiare lettere: il tempo di respirare di nuovo è dietro l'angolo.



L'INTERVISTA

La parola a...
GREGORY ALEGI



Giornalista e docente Luiss

particolare l'ICAO potrebbero suggerire per rafforzare la fiducia dei passeggeri per accelerare la ripresa della domanda di viaggi aerei?

La domanda del trasporto aereo è tradizionalmente basata su fattori che vanno dal PIL delle varie nazioni alle relazioni economiche tra i luoghi collegati. In anni recenti la crescita è stata invece trainata dall'aumento dell'offerta, con modalità che vanno dalla creazione di vettori nazionali e *hub* nel Medio Oriente alle low cost europee, che fanno leva sul prezzo per attrarre un traffico superiore a quello che le destinazioni potrebbero altrimenti generare. In entrambi i casi, i vettori spesso fruiscono di forme di sostegno, dalla costruzione di magnifici aeroporti ai cosiddetti accordi di co-marketing, grazie ai quali possono offrire prezzi più bassi della concorrenza. Benché si tratti di fattori distorsivi del mercato, l'ICAO non ha particolari competenze in materia. La propensione al viaggio, soprattutto a quello "inutile" come il weekend a Barcellona per festeggiare il compleanno con gli amici, dipenderà piuttosto dalla capacità di rasserenare il clima dopo aver volutamente sottolineato i rischi del Covid-19. Buona fortuna ...

Le compagnie aeree low cost, regine oggi dei cieli, hanno basato il loro business su quello che oggi dovranno sicuramente ripensare, ovvero il distanziamento e il carico degli aeromobili. Come affronteranno queste sfide?

Lo sfruttamento intensivo dei velivoli – come numero di voli al giorno per macchina, ma anche come numero dei posti a bordo – è uno degli elementi chiave della profittabilità delle compagnie low cost. È evidente che, nel breve periodo, questi livelli di densità dovranno essere rivisti, almeno fino allo sviluppo di un vaccino che risolva il problema alla radice. Questo vuol dire

che per un paio d'anni le low cost dovranno ripensare il proprio modello di business basato soprattutto sui grandi volumi, con tutto ciò che comporta. È probabile che una parte dei costi saranno ridotti facendo leva sul personale, a partire dalla riduzione degli assistenti di volo. Ma con meno passeggeri caleranno le vendite a bordo e calerà l'interesse delle località minori a sostenere i voli per incentivare il turismo. Se riusciranno a superare questa fase, credo che le low cost potranno tornare a operare secondo le modalità precedenti.

A fine febbraio è scomparso a 95 anni il Gen. Lamberto Bartolucci che nell'81 guidò la smilitarizzazione dei controllori di volo, con un comportamento tanto equilibrato da indurre gli stessi controllori a chiederne la nomina alla guida del Commissariato per l'assistenza al volo (il papà di ENAV). Come ricorda quei giorni?

Ho avuto l'onore di frequentare a lungo il generale Bartolucci e posso testimoniare che annoverava quegli anni, all'allora Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo dell'Aeronautica Militare, come i più importanti della sua prestigiosa carriera, conclusa come Capo di Stato Maggiore della Difesa, il più alto incarico militare italiano. Approdato all'ITAV quasi per caso, avviò il passaggio dai sistemi fonetico-manuali a quelli informatici e soprattutto quello dalla gestione militare a quella civile. Di quel difficile momento ricordava con stupore sia la sollevazione dei controllori nell'ottobre 1979 – quando la soluzione era stata individuata e stava per essere applicata –, sia la mancata assunzione di responsabilità a diversi livelli politici. Ed era orgoglioso di come, nella generale sfiducia dei controllori civili, per i militari si fosse registrato consenso intorno al suo nome come commissario per la difficile transizione che avviò la nascita dell'attuale ENAV.

Professor Alegi, 11 settembre e Coronavirus, due eventi unici per il trasporto aereo. Che differenza tra i due avvenimenti e quali debolezze del sistema hanno evidenziato?

Tanto gli attacchi terroristici del 2001 e la pandemia del 2020 hanno messo in ginocchio il trasporto aereo, sottolineando la ridottissima autonomia finanziaria delle compagnie aeree. Gli elevati costi fissi richiedono enormi volumi di vendita, con margini piuttosto bassi. In pratica, quando si guadagna si guadagna poco e quando si perde si perde molto. Anche le compagnie più grandi e solide hanno quindi difficoltà nell'affrontare lunghe crisi, e le loro difficoltà si ripercuotono sull'intera filiera, dagli aeroporti ai costruttori, fino ai settori più direttamente collegati, come il turismo, impattando il PIL di un'intera nazione. In realtà, la crisi del 2001 era di tipo operativo, risolvibile con nuove procedure di sicurezza sotto il controllo degli operatori. La pandemia del 2020 è tutta esterna alle compagnie aeree e ricorda come nessun sistema, per quanto avanzato, sia mai slegato dall'ambiente e dalla società in cui opera.

La crisi che ha portato il COVID-19 costringerà il settore del trasporto aereo ad un ripensamento delle proprie regole. Quali sono le misure che i governi in

enav.it



 enav
group

