



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 10 • anno XVII • novembre/dicembre 2020



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

3rd Sustainability Day
17 Dicembre 2020
Live Streaming 11:00 - 11:45 am

SOSTENIBILITÀ
3° Sustainability Day
ENAV



SVILUPPO ATM
Sei anni di SESAR
Deployment Manager



INTERVISTA
Eamonn Brennan
DG Eurocontrol



sustainabilityenav



NET ZERO EMISSIONS ENAV 2022





di **Paolo Simioni**
Amministratore Delegato Gruppo ENAV

In questo anno appena passato, alcuni hanno pensato che la sostenibilità, nel periodo di ricostruzione dell'economia mondiale post pandemia, sarebbe passata in secondo piano, adducendo come motivazione che sarebbero servite "mani libere" dalla "burocrazia ambientalista" per far ripartire l'economia.

Le più recenti analisi hanno invece evidenziato come questa previsione fosse completamente sbagliata, dimostrando come la sostenibilità sia il tema che si sia maggiormente rafforzato nell'ultimo anno, anche nel nostro paese.

Il settore del traffico aereo, come è ormai sotto gli occhi di tutti, è uno di quelli che ha subito i maggiori danni dalla pandemia a livello mondiale: circa 120 miliardi di dollari di perdite nette nel 2020 (superiore alla previsione di 84,3 miliardi di dollari fatta a giugno), mentre per il 2021 è prevista una perdita netta di 38,7 miliardi di dollari, più profonda della previsione di 15,8 miliardi di dollari di giugno, secondo un'analisi della IATA, l'Associazione internazionale delle compagnie aeree.

I governi di tutto il mondo hanno cercato di sostenere il settore con fondi pubblici e probabilmente dovranno farlo ancora, ma si fa sempre più pressante l'esigenza di condizionare il loro sostegno concedendo facilitazioni e finanziamenti solo se si realizzeranno iniziative per un trasporto aereo più sosteni-

INVESTIRE NELLA SOSTENIBILITÀ

NELLA RIPARTENZA POST PANDEMICA

nibile. Contestualmente il Parlamento europeo, come è stato evidenziato anche durante il 3° Sustainability Day ENAV, ha definito obiettivi ben precisi per il prossimo decennio tra i quali emerge la decarbonizzazione delle imprese attraverso importanti investimenti sull'innovazione.

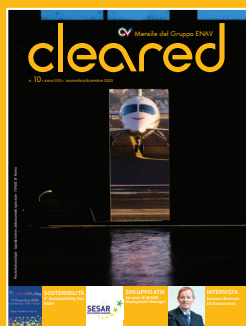
Bastano questi pochi esempi per comprendere come la sostenibilità, nella ripartenza post pandemica, dovrà essere al centro delle strategie dei governi e delle imprese esattamente nello stesso modo in cui lo era nel 2019, anzi probabilmente ancora di più.

ENAV, nella sua storia, ha sempre dimostrato non solo di saper comprendere i cambiamenti in atto, ma spesso di saperli anticipare investendo sull'innovazione dei sistemi e sulla professionalizzazione delle risorse. Così come siamo stati i primi in Europa a sviluppare il free route, consentendo alle compagnie aeree di ridurre le proprie emissioni di CO2, allo stesso modo abbiamo deciso di agire in modo veloce e deciso sulla riduzione delle nostre emissioni. Attraverso un piano di efficientamento dei consumi, acquisto e auto-produzione di energia da fonti rinnovabili e compensazione, ENAV si è posta l'obiettivo di divenire, entro il 2022, un'azienda ad impatto ambientale zero. La strategia che ci consentirà di raggiungere questo ambizioso obiettivo, passerà da una riduzione delle emissioni di circa il 23% nel 2021, per arrivare a oltre l'80% nel 2022, compensando poi quel 20% che ancora non riusciamo ad eliminare, attraverso l'acquisto di crediti di carbonio ovvero finanziando progetti di

tutela ambientale. Tutto questo superando e anticipando di quasi 10 anni i target dell'Unione europea.

Con il 2020 poi si è chiuso anche il nostro primo piano di sostenibilità triennale (2018-2020) che ci ha consentito, attraverso la realizzazione di importanti progetti, di fare un grande passo in avanti nell'integrazione della sostenibilità nelle strategie del Gruppo. Ora si apre una nuova fase: quella del consolidamento e dell'ulteriore crescita. Nel nuovo piano di sostenibilità 2021-2023, oltre all'obiettivo di arrivare alla net zero emission, proseguiamo nel percorso di riduzione delle plastiche monouso, nella sostituzione del parco auto con macchine ibride o elettriche, nell'ulteriore sviluppo della supply chain sostenibile, nell'efficientamento dei consumi e nel porre l'eccellenza tecnologica e operativa e la digital transformation sempre più al servizio del passeggero, dell'uomo e del benessere collettivo ma soprattutto, in questo nuovo triennio, dovremo fare tutti uno sforzo, a cominciare da me, per fare in modo che i nostri comportamenti, quelli di tutti i giorni, dentro e fuori l'azienda, siano sempre più consapevolmente orientati al rispetto dell'ambiente e alla responsabilità sociale.

Il periodo che stiamo affrontando, e che probabilmente dovremo affrontare, non sarà facile, ma io sono convinto, anzi sono certo, che anche in questa situazione sapremo fare la nostra parte e che in futuro, quando ci saremo lasciati alle spalle questo drammatico periodo, potremo essere fieri di ciò che abbiamo realizzato.



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, Nicoletta Tomiselli

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

Foto di copertina Italo Adinolfi

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

Impaginazione e Stampa Tipografare



3° SUSTAINABILITY DAY

La Sostenibilità di ENAV tra COVID e Climate Change nel futuro del trasporto aereo

3rd sustainability day

17 Dicembre 2020
Live Streaming | 11:00 - 11:45 am

La sostenibilità di Enav tra
COVID e Climate Change
nel futuro del trasporto aereo

di Sara Ponti Corporate Social Responsibility

Lo scorso 17 dicembre si è tenuta la terza edizione del Sustainability Day ENAV dal titolo “La Sostenibilità di ENAV tra COVID e Climate Change nel futuro del trasporto aereo”. All’evento, per la prima volta in forma digitale, hanno preso parte anche la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli e il Vicepresidente della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, Christoph Oetjen.

La correlazione tra molte tematiche di sostenibilità e la crisi pandemica è ormai fin troppo evidente, ed è su questo aspetto che si è incentrato l’intervento di apertura di **Nicoletta Tomiselli, responsabile Comunicazione**, che ha evidenziato come, da un recente studio realizzato su oltre 3.000 persone dislocate in otto paesi, sia emerso che, sulla scia della pandemia, le persone sono effettivamente più preoccupate e, non meno, di affrontare le sfide ambientali e sono più impegnate a cambiare

il proprio comportamento per promuovere la sostenibilità. I dati sono davvero sorprendenti: circa il 70% dei partecipanti al sondaggio ha affermato di essere più consapevole ora rispetto a prima del Covid 19 che l’attività umana minaccia il clima e che il degrado dell’ambiente, a sua volta, minaccia gli esseri umani. Il tema della sostenibilità, ha origini lontane, ma è solo in epoca relativamente recente che è cresciuta una maggior consapevolezza a livello globale. In particolare, con l’approvazione, nel 2015, da parte delle Nazioni Unite dell’Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile e dei relativi 17 obiettivi (cosiddetti SDGs) si prende atto che qualcosa debba cambiare nei comportamenti individuali e collettivi per evitare di esaurire le risorse che la natura ci ha messo a disposizione. Da qui l’individuazione dei tre grandi pilastri della sostenibilità: ambientale, sociale ed economico.

Come far coesistere aspetti così diversi in un contesto sempre più eterogeneo ed articolato è stato il focus dell’intervento dall’**Amministratore Delegato Paolo Simioni**, che ha voluto sottolineare come ricerca e innovazione tecnologica siano sempre stati tra i principali motori dello sviluppo economico di ogni paese e come la cosiddetta Quarta rivoluzione industriale, ovvero la Digital Transformation, con la disponibilità dei big data e della IOT (Internet Of Things) offra orizzonti inimmaginabili di sviluppo per il nostro modo di vivere.

La capacità di un sistema economico di sfruttare le nuove tecnologie, adattandosi a servizi e scenari in rapida trasformazione, ha continuato Simioni, è essenziale per assicurare ai cittadini prospettive di miglioramento degli standard di vita. In questo senso, ENAV rappresenta un’azienda strategica per il Paese, una realtà

in cui l'innovazione, lo sviluppo tecnologico e la crescita professionale delle persone costituiscono i driver attraverso cui valorizzare al meglio i nostri asset e il nostro contributo allo sviluppo sostenibile. Anche nel nostro settore, ha detto l'AD, l'intelligenza artificiale sarà fondamentale per acquisire abilità e funzioni sorprendenti in termini di impatto per il traffico aereo. Oggi siamo in grado, ad esempio, di disegnare traiettorie e prevedere conflitti di rotta tra aeromobili. Nel prossimo futuro saremo in grado di andare oltre, passare dalla fase

sviluppo sostenibile e nella definizione degli obiettivi che hanno caratterizzato il Piano di Sostenibilità triennale 2018-2020. Tutti i progetti del piano, circa 50, sono stati portati a compimento e tra questi vale la pena citarne alcuni particolarmente significativi: lo sviluppo della green supply chain – un sistema di monitoraggio che consente di integrare fattori sociali, etici e ambientali nel processo di analisi dei fornitori - l'inserimento di KPI ESG quantitativi negli MBO del management e del CEO, la finanza sostenibile con

ha messo in evidenza come tutti questi aspetti, così importanti ma anche tanto diversi ed eterogenei, debbano essere tenuti insieme da una volontà di fondo, un filo rosso che li unisce: la responsabilità delle scelte, la Governance (costituita ad opera delle Associazioni di impresa, di investitori professionali e di Borsa Italiana). La Presidente ha evidenziato come su questi temi sia in atto una forte evoluzione, tanto che lo stesso Comitato per la Corporate Governance ha sentito l'esigenza di effettuare una profonda revisione della principale fonte autodisciplinare delle società quotate italiane. Nel nuovo Codice, infatti, il successo sostenibile dell'impresa è al centro dei compiti dei Consigli di amministrazione, che saranno sempre più impegnati a rendere i business meno rischiosi e più profittevoli, grazie ad una visione integrata e di lungo termine che valuti l'impatto dell'attività di impresa e i suoi rischi sotto tutti i profili ed effettui un congruo bilanciamento tra la creazione di valore e gli interessi di tutti gli stakeholder. La Presidente ha concluso evidenziando come le persone rimangano sempre e comunque l'elemento centrale di ogni "agire per il bene comune." **L'evento, reso possibile grazie alla stretta sinergia con le strutture Brand Development e Digital and Innovation, è stato accompagnato da azioni di promozione web che hanno coinvolto aziende e professionisti a livello mondiale coinvolgendo oltre 5000 utenti che hanno visualizzato la trasmissione.**

predittiva (ti informo su cosa succederà) a quella prescrittiva (ti dico cosa devi fare per evitare l'evento negativo), perché i sistemi "imparando" dal passato saranno in grado di elaborare dati e proporre soluzioni, prima che il problema si presenti. L'AD ha poi ceduto la parola alla **Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli**, che ha messo in evidenza come la crisi attuale sia una delle più drammatiche nella storia di questo settore e come il Governo stia prendendo iniziative di sostegno al settore che coinvolgono tutti i player.

Il percorso di ENAV e tutte le iniziative passate e future messe in campo, sono state illustrate poi dal **responsabile Corporate Social Responsibility, Davide Tassi**. Gli Ambassador della sostenibilità, il Comitato endo-consiliare di sostenibilità e il Comitato manageriale di sostenibilità (composto da tutti i primi riporti dell'Amministratore Delegato) sono stati determinanti nella divulgazione di una nuova cultura aziendale improntata allo

il primo *Sustainability Loan*, l'analisi degli impatti, l'evoluzione dello stakeholder engagement in un più ampio e continuativo processo di stakeholder management, l'avvio della graduale sostituzione del parco auto con macchine elettriche e la progressiva eliminazione delle plastiche monouso. Davide Tassi ha concluso il suo intervento con un annuncio molto importante ovvero l'obiettivo di rendere l'azienda ad impatto ambientale zero nel 2022. Di carbon neutrality ha parlato anche l'ospite internazionale, **il Vicepresidente della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, Christoph Oetjen** che ha affermato come la neutralità climatica dell'industria sia uno dei principali obiettivi della Commissione europea. Oetjen ha anche spiegato come il Green Deal sarà il cuore della politica europea nel 2021 coinvolgendo tutte le modalità di trasporto, attraverso un approccio olistico e l'utilizzo dell'innovazione per diventare più "green". A concludere e tirare le fila dell'evento è stata la **Presidente Francesca Isgro'** che



Nel corso della trasmissione è stato proiettato un video promozionale che ha riscosso molto successo: protagonisti i bambini, testimonial spontanei delle tematiche di sostenibilità.



TECHNICAL OPERATIONS CENTRE

Nuovo modello organizzativo per la gestione della manutenzione degli impianti e dei sistemi per il Controllo del traffico aereo



di **Fabrizio Fiori** responsabile Maintenance Engineering Techno Sky

Il 2021 vedrà alla luce uno dei più rilevanti programmi del **Gruppo ENAV** degli ultimi anni: il **TOC (Technical Operations Centre)**. Esso è al contempo un luogo fisico ed un nuovo modello organizzativo per il governo della gestione della manutenzione degli impianti e dei sistemi, asset primari per il Controllo del traffico aereo.

Il TOC è frutto dell'esperienza maturata negli oltre 30 anni di servizio, unitamente alle esigenze di carattere gestionale e normativo e alle possibilità offerte dall'evoluzione tecnologica, e si pone ambiziosi obiettivi:

- centralizzare la governance e standardizzare processi e procedure di manutenzione;
- migliorare il governo della manutenzione condividendo la awareness sullo stato dei sistemi e dei servizi per la navigazione aerea;
- ridurre i tempi di intervento e del numero di anomalie, grazie alla possibilità di agire efficacemente a distanza e di monitorare i sistemi da remoto, anche al di fuori dell'intervallo oggi presidiato;
- aumentare la disponibilità dei sistemi "mission critical", migliorando al contempo gli indicatori di efficienza dei sistemi/servizi, nonché della percentuale di risoluzione di avarie sin dal primo intervento;
- aumentare i livelli di safety delle operazioni di manutenzione;
- ottimizzare l'utilizzo di dati e informazioni per migliorare la manutenzione predittiva;
- assicurare la geolocalizzazione degli impianti e delle attività, al fine di consentire l'assegnazione giornaliera dei task alle risorse (modulo di Workforce Management);
- valorizzare le competenze del personale tecnico ATSEP.

Per realizzare quanto proposto è stato avviato nel 2018 un ampio programma a **livello di Gruppo**, organizzato in cantieri progettuali, per coprire tutte le aree di intervento, **l'organizzazione del servizio, processi e procedure, safety e security**, ecc., e per poter affrontare in modo migliore la complessità delle nuove tecnolo-

IL PROGRAMMA HA PORTATO ALLA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA SALA DENOMINATA TECHNICAL OPERATIONS CENTRE NELL'EDIFICIO DI ROMA ACC



Il TOC prevede una configurazione ad **isole**, suddivise per dominio tecnologico, presso le quali saranno istituiti dei presidi costituiti da **Specialisti di Dominio** in grado di eseguire operazioni di manutenzione (realizzabili da remoto), attività di riconfigurazione e analisi dei malfunzionamenti mediante i sistemi di comando e controllo disponibili, la gestione dell'infrastruttura IT private cloud di ENAV e delle sue applicazioni operative.

Gli Specialisti di Dominio svolgeranno inoltre il coordinamento dei **Team mobili** di manutenzione che verranno istituiti su base territoriale e per ciascuno dei domini interessati, oltre ai **Team di aeroporto e ACC** già oggi esistenti, per l'esecuzione di manutenzioni preventive e correttive sui Sistemi ATM/CNS di competenza.

In particolare, ogni Specialista di Dominio, in ottica Workforce Management, potrà assegnare i ticket manutentivi allo specifico operatore tecnico facente parte del Team di riferimento, sulla base di diversi driver, tra cui il possesso delle competenze tecniche necessarie, la disponibilità di parti di ricambio o tool e la vicinanza al sito di intervento.

Alle isole di Dominio si affiancherà un'isola deputata a ricevere e registrare tutte le segnalazioni manutentive (ticket) a livello nazionale sui sistemi ATM/CNS, al fine di offrire un unico punto di accesso alle informazioni relative allo stato di efficienza dei Servizi per la Navigazione Aerea e di assegnare correttamente e speditamente

i task ai diversi Specialisti.

L'infrastruttura IT che ha reso possibile tutto ciò è stata interamente progettata e realizzata da **Techno Sky** e risulta incentrata su un substrato virtualizzato ad alta affidabilità, "garante" della piena disponibilità dei sistemi di telecomando e telecontrollo a servizio dell'operatività del TOC. La nuova infrastruttura IT centrale è stata quindi integrata con i sistemi periferici – in molti casi oggi disponibili solo localmente – grazie all'impiego della rete geografica E-NET che assicura la connettività operativa. Durante la fase di definizione architettonica, particolare attenzione è stata posta alla configurabilità e scalabilità dell'intero asset ponendo di fatto le basi per le implementazioni dei futuri sistemi di monitoraggio centralizzati, che sarà possibile portare in operazioni con una forte ottimizzazione dei costi IT. Inoltre, il modulo di Workforce Management, così come tutti gli altri moduli necessari all'espletamento dei processi logistici, sarà implementato dal nuovo sistema informativo logistico denominato **HAL** (Hybrid Architecture for Logistics), basato sulla suite IBM Maximo® e customizzato da **Techno Sky**. Dopo una complessa fase sperimentale, necessaria a validare il modello, nel corso del **primo semestre del 2021** si procederà all'avvio delle attività in operazioni.

La strada per il futuro della manutenzione è già segnata... non ci resta che percorrerla insieme.

gie basate su una fitta rete di integrazione e scambio di dati e risorse.

L'analisi si è concentrata sia sugli aspetti operativi di svolgimento delle attività da parte del personale che sugli aspetti tecnologici necessari affinché i diversi strumenti informatici in dotazione (al personale operativo e al TOC) possano fornire il supporto adeguato al modello e ai processi sottesi.

Tale programma ha portato alla progettazione e realizzazione della sala denominata **Technical Operations Centre** presso i locali del piano rialzato dell'edificio di Roma ACC, che svolgerà la funzione di Centro Nazionale dal quale sarà possibile accedere a tutti i principali sistemi di telecomando e telecontrollo necessari alla conduzione e manutenzione dei **Sistemi ATM/CNS** di competenza.





IDS AirNav



an enav group company

AeroSIG 2020

Aeronautical Special Interest Group

10 - 11 - 12 November 2020

di **Roberto Carmone** responsabile Design and Simulation Team Leader IDS AirNav

A novembre scorso si è tenuta la diciottesima edizione dell'AeroSIG (Aeronautical Special Interest Group) di IDS AirNav. Questi eventi annuali sono il momento culmine di un processo di rinnovamento dell'offerta di IDS AirNav ed allo stesso tempo occasione unica per tutti i clienti di incontrarsi e discutere di tematiche comuni legate all'uso dei sistemi di IDS AirNav e più in generale all'evoluzione del mondo ATM.

Come già avvenuto nel 2019, l'AeroSIG si è tenuto presso il **Centro congressi ENAV di Ciampino**, ma vista l'attuale situazione internazionale dovuta alla pandemia, l'evento in presenza, inizialmente previsto per giugno, è stato spostato a novembre e si è svolto in modalità virtuale, con il solo personale di IDS AirNav indispensabile a Ciampino. Questo per dimostrare, ancora una volta, la continua volontà da parte di IDS AirNav di raggiungere e coinvolgere tutti i **propri clienti**, facendoli sentire parte della continua crescita tecnologica che consente alla Società del Gruppo ENAV di rimanere leader sul mercato.

Analogamente a quanto organizzato in passato, l'evento si è svolto con differenti sessioni, una iniziale plenaria, replicata in

Un ottimo risultato che ha confermato l'interesse verso i prodotti di IDS AirNav anche in un momento così difficile per il panorama aeronautico mondiale

notturna per venire incontro alle esigenze di nord e sud America, Australia e Asia, ed alcune di dettaglio per area tematica tenute nei giorni successivi.

La sessione plenaria è stata, come da consuetudine, incentrata sulle novità dell'offerta tecnico-commerciale di IDS AirNav, sull'evoluzione futura dei sistemi e servizi forniti e sugli importanti interventi da parte dei clienti in merito alle loro esperienze sull'utilizzo dei sistemi di IDS AirNav. Le sessioni tecniche di dettaglio, invece, si sono focalizzate sui temi specifici dei vari prodotti offerti.

Se da un lato, a causa della situazione contingente legata all'impossibilità di ospitare

i clienti a Roma, l'organizzazione da remoto non ha consentito di avere il consueto contatto con le persone, lo scambio di idee, i momenti conviviali, dall'altro ha consentito l'accesso da remoto a oltre 200 invitati da tutto il mondo, raddoppiando di fatto la partecipazione rispetto agli anni scorsi.

Un ottimo risultato che ha confermato l'interesse verso **i prodotti di IDS AirNav** anche in un momento così difficile per il panorama aeronautico mondiale. Come ulteriore conferma del successo tecnico/commerciale dell'evento, sono state richieste nei giorni successivi alcune dimostrazioni da remoto dei prodotti a catalogo, con un possibile ampliamento nei confronti di alcuni clienti dei prodotti di IDS AirNav così come nuove opportunità commerciali.

Considerato il successo dell'evento, la partecipazione in presenza alle prossime edizioni si affiancherà alle connessioni remote, potendo raggiungere un sempre maggior numero di clienti. I commenti ricevuti, richiesti come di consuetudine a valle dell'evento, hanno ulteriormente confermato che il team IDS AirNav - ENAV ha lavorato in modo professionale e tempestivo.

Arrivederci all'AeroSIG 2021!

#TORNIAMOAVOLARE... ADESSO ANCHE IN UGANDA!



di **Vincenzo Ficili** responsabile Flight Operations

Quando il management ENAV ha ritenuto realizzabile la missione **Flight Inspection and Validation** in Uganda, nonostante la situazione pandemica fosse tutt'altro che risolta, si è iniziato a lavorare come siamo soliti fare: precisione ed ottimismo, calcolo e valutazione delle variabili, progettazione e proiezione in un futuro colmo di rispetto di nuove regole e prescrizioni. Ma, come è insito nel nostro modus operandi, i problemi vengono visti come sfide e nuove opportunità per una crescita professionale e personale.

Siamo saliti a bordo del nostro Piaggio, forti della nostra "sana negatività". Sì, un periodo, questo, teatro del ribaltamento delle abitudini di socializzazione e approccio lavorativi, in cui gli ossimori fanno da padrone, dove "distanza" è sinonimo di cura e rispetto per il prossimo, dove "assenza di contatti" si può tradurre con attenzione alle regole del vivere civile.

L'hashtag **#torniamoavolare** non è soltanto un augurio, ma un obiettivo da raggiungere, una "missione" da realizzare. Si può affermare che adesso è una realtà: **si è ripreso a volare** su terre lontane.

In verità la nostra attività non si è mai fer-

mata. Con la scrupolosa osservanza di tutte le norme vigenti, si è **continuato a svolgere il servizio** per garantire la funzionalità dell'infrastruttura nazionale e di alcuni Paesi nelle immediate vicinanze (Romania, Lituania, Croazia e Albania). È stata una rinnovata gioia staccare le ruote da terra sapendo che saremmo atterrati prima a Heraklion, faro culturale del Mediterraneo, oltre che turistico, ed in seguito ad Hurgada, città dalle barriere coralline e acque turchesi sulla costa egiziana. Ultimo pit-stop a Khartoum, la città dei due Nili: il Nilo Bianco, nome mutuato dalla particolare colorazione dovuta alla ricchezza di sodio presente nelle sue acque e il Nilo Azzurro che dall'alto, prima dell'atterraggio, si riesce a distinguere nettamente dal primo. Meravigliosa congiunzione di storia, civiltà e chimica, la stessa chimica, intesa nell'accezione "poetica" del termine, che ci induce a sperimentare nuove formule per migliorare le nostre prestazioni. **Destinazione finale Entebbe**, Uganda, sulla costa settentrionale del Lago Vittoria, teatro della famosa "operazione thunderbolt" nel lontano luglio 1976.

Sono stati giorni di intenso lavoro di squadra e di sinergia tra equipaggio di volo, tecnici di terra e tutto il personale della CAA locale, coinvolto nell'obiettivo di raggiungere l'arduo risultato di riaprire al

servizio operativo tutta l'infrastruttura di aiuto alla navigazione aerea, omologare nuovi sistemi di navigazione e validare un nuovo set di procedure PBN, il tutto sotto la forte pressione del coefficiente tempo. Infatti i permessi di sorvolo aereo per il rientro in Italia erano già stati emessi e, in questo periodo, non procrastinabili.

Da sottolineare come la realtà comunicativa e quella fattuale sono tangibilmente mutate: le attività sono iniziate e si sono concluse con un meeting su Teams; il contatto fisico ed i rapporti interpersonali vissuti in un tempo che ci appare ormai tanto distante, ci sono mancati tantissimo. Questo non ha fermato **la nostra voglia di fare e di collaborare** e, l'apprezzamento finale, che ha fatto da eco alle parole dei nostri interlocutori "virtuali", ci ha riempito il cuore di gioia e di orgoglio per aver concluso positivamente la nostra attività di ispezione.

È infine arrivato il momento del rientro: si fa ritorno a casa. Stesse tratte dell'andata ma con tempi più lunghi, perché il vento che ci ha aiutato all'andata adesso lo troviamo "contro".

Ma, citando un aforisma del grande filosofo Seneca, mentore lontano ma apprezzabile in tante occasioni della mia vita: *"Non possiamo dirigere il vento ma possiamo orientare le vele"*.



PREVISIONI DI TRAFFICO AEREO PER IL FUTURO... VACCINO PERMETTENDO!

di **Paolo Nasetti** responsabile ATM System Evolution and Strategic Services Planning

Il 2020 nel momento in cui sto scrivendo questo articolo si accinge a finire e con lui questo anno da dimenticare anche per il trasporto aereo.

Come sappiamo tutti, **il trasporto aereo è stato uno dei settori maggiormente colpiti** dalla pandemia da Covid 19 e, dal momento in cui siamo usciti dal primo lockdown generalizzato, giornalmente analizziamo le variazioni della domanda di traffico e quali sono gli aspetti che ne influenzano i mutamenti. In coordinamento continuo con il **Network Manager**, grazie anche ad un appuntamento fisso che abbiamo tutti i lunedì, l'analisi viene effettuata su base europea con un processo di Collaborative Decision Making che ha portato all'applicazione di misure atte ad eliminare qualsiasi vincolo alla pianificazione delle compagnie, garantendo la programmazione dei **percorsi più diretti possibili e il miglior profilo verticale**, con

Il Network Manager ha identificato tre scenari possibili che legano la velocità di ripresa del traffico alla disponibilità del vaccino nel 2021 e 2022

l'intento di contribuire all'abbattimento dei costi dei voli, per quanto di competenza degli ANSPs.

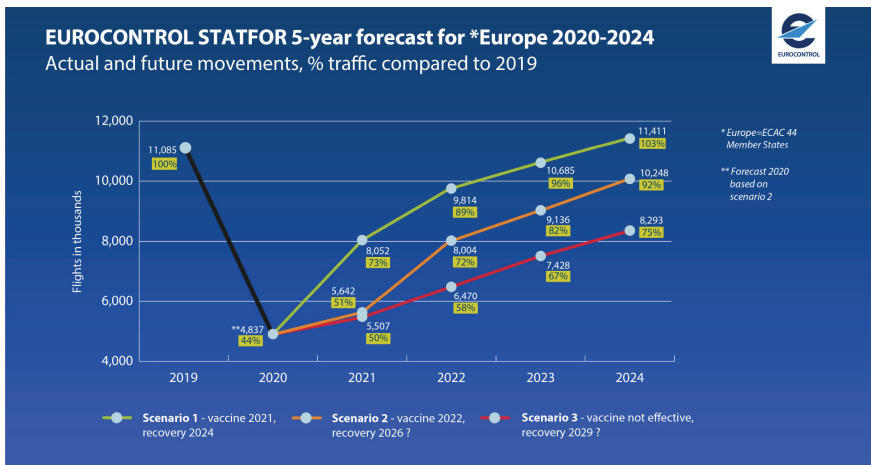
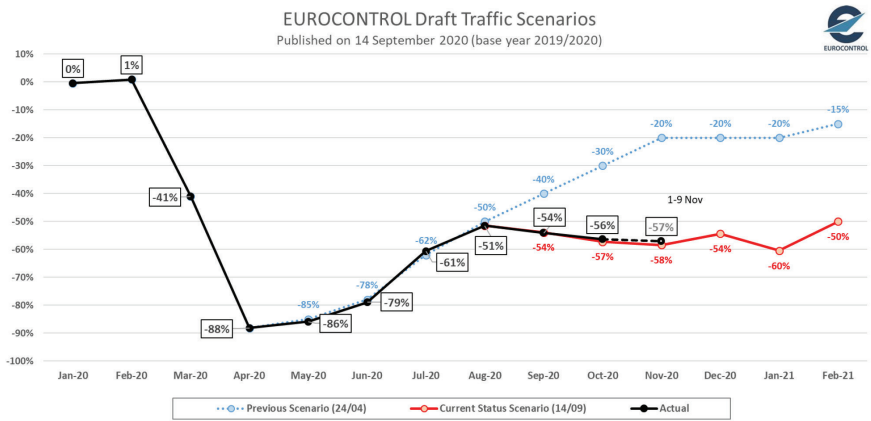
Quello che comunque analizziamo con un misto di ansia e speranza, è l'analisi anch'essa aggiornata settimanalmente della domanda di traffico, le previsioni su come avverrà la ripresa del traffico e in quanto tempo torneremo alla normalità.

Dopo le previsioni ottimistiche rilasciate durante il lockdown, secondo cui il traffico europeo avrebbe raggiunto livelli pari all'80% del traffico 2019 entro il mese di novembre 2020, il 14 settembre il Network Manager ha rilasciato una seconda versione che revisionava al 42% il traffico previsto per il mese di novembre, con previsione di raggiungimento del 50% nel mese di febbraio 2021.

Nel frattempo, l'organismo preposto allo studio delle previsioni sia a breve che a medio e lungo termine, la struttura Staffor del Network Manager, ha continuato ad analizzare i dati per consolidare, nel mese di novembre, le **previsioni su base quinquennale per l'area ECAC**, che identificano tre possibili scenari di ripresa del traffico, legati alla disponibilità ed efficacia dei vaccini anti-covid. I tre scenari legano la velocità di ripresa del traffico rispettivamente alla disponibilità



CON IL VACCINO DISPONIBILE LA SUMMER 2021 DOVREBBE PORTARE LA DOMANDA DI TRAFFICO NEL NOSTRO SPAZIO AEREO DI COMPETENZA AL 70% NEL 2019 ALL'87% NEL 2022 E AL 96% NEL 2023



del vaccino nel 2021, nel 2022, e alla sua efficacia.

Lo scenario più ottimistico, che si sta concretizzando grazie all'effettiva disponibilità del vaccino in Europa per la fine di dicembre o dai primi giorni di gennaio, prevede la più veloce ripresa del traffico con valori che, raffrontati ai volumi del 2019, raggiungerebbero il 73% nel 2021, l'89% nel 2022, il 96% nel 2023, per arrivare al 2024 con valori pari o leggermente superiori al volato 2019 (+3%).

Lo scenario 2 non ha più ragione di esistere, ma ciò che ancora rimane possibile, fino a che non sarà effettivamente riscontrata l'efficacia del vaccino, è lo scenario 3. Con la speranza di scongiurare tale eventualità, l'ipotesi prevede che nella summer 2021 avremmo una domanda pari al 50% del 2019, il 58% nel 2022, il 67% nel 2023 ed il 75% nel 2024, quindi un incremento dell'8% annuo.

Analizzando il dettaglio delle **previsioni per l'Italia**, il trend atteso non può che

essere in linea con le su descritte previsioni rilasciate per l'area ECAC. **Con il vaccino disponibile, la summer 2021** dovrebbe portare la domanda di traffico nel nostro spazio aereo di competenza al 70% nel 2019, all'87% nel 2022 e al 96% nel 2023. Nel 2024 raggiungeremmo il pareggio, con possibilità di crescita del 3% anche in Italia, sempre rispetto al 2019.

Nel caso di vaccino inefficace, ci attesteremmo fra 1 e 3 punti percentuali sotto i valori indicati per l'area ECAC (rispettivamente 47%, 56%, 65% e 74% nei prossimi quattro anni).

Ovviamente in entrambi i casi esistono due variabili, fra loro legate, che potrebbero portare la curva della domanda di traffico verso l'alto o verso il basso: la fiducia delle persone all'utilizzo dell'aereo come mezzo di trasporto assolutamente sicuro ai fini del contenimento del contagio e la decisione delle compagnie aeree di riattivare o meno determinate tratte, in conseguenza di come varierà la richiesta

dei passeggeri, allo scopo di garantire alle compagnie un coefficiente di riempimento tale da non volare in perdita.

Anche in questo periodo abbiamo verificato come le previsioni che settimanalmente vengono rilasciate dal Network Manager hanno sempre un delta di tolleranza, che è conseguenza delle varie misure adottate dai singoli Stati per il contenimento del contagio e che hanno portato alla cancellazione di tratte per il repentino abbattimento della domanda. Questo significa che, nella malaugurata ipotesi di inefficacia del vaccino, le previsioni rilasciate per lo scenario 3 saranno sicuramente meno attendibili di quelle rilasciate per lo scenario 1.

Vogliamo assolutamente essere ottimisti, **confidando nella volontà di un rapido ritorno alla normalità**; tutti hanno voglia di recuperare il tempo perduto in questo anno, dettato da scelte prudenti proprio negli spostamenti, anche quando erano possibili, per limitare i possibili rischi.



SESAR

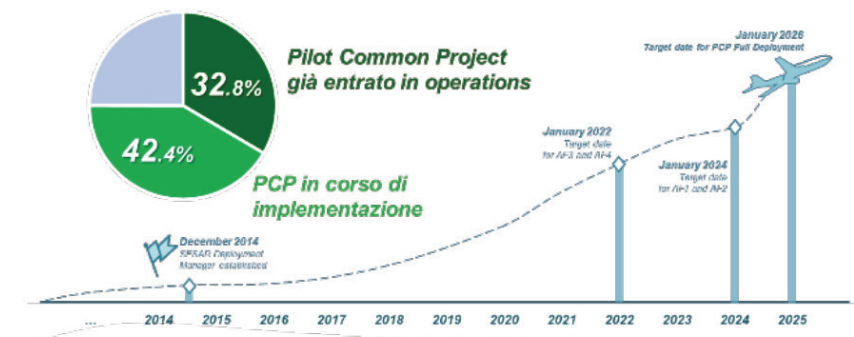
DEPLOYMENT MANAGER

LA SPINTA VERSO LA MODERNIZZAZIONE ATM

Sei anni di SESAR Deployment Manager e l'adozione del Common Project 1

di Mariagrazia La Piscopia SESAR Deployment Alliance

Nel 2014, la designazione della SESAR Deployment Alliance, un consorzio di ANSP, airlines e Aeroporti, nel ruolo di **SESAR Deployment Manager (SDM)** rappresentò una nuova fase nella gestione delle attività di modernizzazione tecnologica in Europa: sei anni dopo, il SDM ha dimostrato la rilevanza di un approccio *industry-oriented* che consenta agli *operational stakeholder* di gestire e sincronizzare gli **investimenti tecnologici in ambito ATM**, anche attraverso l'accesso a finanziamenti EU, direttamente coordinati dal SDM stesso. L'approvazione del SESAR Deployment Programme, a valle della promulgazione del **Pilot Common Project (PCP)**, il progresso e l'accelerazione nell'implementazione e adozione di nuove tecnologie, il lancio di circa 350 progetti finanziati e il completamento di oltre 150, oltre alla definizione di soluzioni condivise per migliorare l'efficienza e sicurezza dei sistemi di comunicazione e sorveglianza, hanno



fatto del SESAR Deployment Manager una *success story* a livello europeo.

SDM Annual Event 2020

Il SDM Annual Event 2020 del 25 novembre, tenutosi come *virtual meeting*, ha rappresentato una perfetta occasione per riflettere sugli anni passati. Oltre 300 rappresentanti della comunità degli stakeholder ATM, tra cui la **Commissione europea, INEA, EDA, EUROCONTROL e**

SESAR JU, hanno avuto modo di rimarcare i successi delle attività di *deployment* degli ultimi anni, di evidenziarne il valore aggiunto e possibili miglioramenti, di analizzare gli impatti della crisi del 2020 e di identificare i principali sviluppi futuri legati ai processi di sincronizzazione e modernizzazione tecnologica. Durante i vari *keynote* e *panel* della giornata, è stato sottolineato come circa un terzo del contenuto del SESAR Deploy-

ment Programme sia già oggi in operazione, nonostante le *deadline* del regolamento arrivino fino al 2026.

Inoltre, è stato ricordato da tutti i partecipanti come questi sforzi d'investimento non siano solo questione di *compliance* con i regolamenti, ma come essi rappresentino uno strumento strategico per migliorare le prestazioni del network.

I benefici complessivi legati ai progetti coordinati dal SDM corrispondono a circa € 12 miliardi. Non solo: i soli progetti già oggi completati garantiranno una riduzione dei ritardi di 13,5 milioni di minuti, nonché risparmi operativi per € 775 milioni nei prossimi 10 anni. Una volta completati, i 343 progetti coordinati dal SDM permetteranno di risparmiare 2.3 mln tonnellate di *jet fuel* e di ridurre le emissioni di CO₂ di circa 7.2 mln tonnellate: l'equivalente di 15 milioni di nuovi alberi piantati in Europa.

Il SDM Annual Event è stato inoltre occasione per la Commissione di confermare gli obiettivi comuni dei prossimi anni: supportare la ripresa dell'aviazione in Europa lavorando assieme per garantirne la resilienza e la sostenibilità ambientale: il futuro del *deployment* di SESAR dovrà proseguire lungo il percorso delineato dalla *SESAR Deployment Alliance* negli ultimi anni, costruendo un link ancora più stretto con la dimensione operativa e mantenendo la fiducia e coinvolgimento degli *stakeholder*.

Dal PCP al CP1

Durante l'evento è stata confermata la trasformazione del PCP in Common Project



155 projects out of 343 are in operation bringing benefits to passengers

On passengers time
we save:

On the environment
we save:

By 2030

13,5m
minutes

555m
EUR

280k
tonnes of fuel

880k
tonnes of CO₂

220m
trees

Benefici di performance connessi all'implementazione dei Common Projects

1 (CP1), sulla base delle proposte e delle revisioni formulate proprio dal SDM. Il nuovo regolamento ha ricevuto opinione positiva allo scorso **Single European Sky Committee #77** e recepisce le principali richieste ed esigenze degli *stakeholder* così come veicolate dal SDM. Il nuovo testo del CP1, che verrà formalmente pubblicato nell' *Official Journal* dell'Unione europea nelle prossime settimane:

- riformula alcune sezioni della precedente Regulation, garantendo maggiore chiarezza per gli *stakeholder* chiamati a implementare le descritte "funzionalità" operative;
- elimina l'obbligo di implementare tecnologie non ancora del tutto mature, o quelle considerate non essenziali per il miglioramento delle prestazioni complessive del *Network*;
- estende alcune delle *deadline* per il completamento dell'implementazione di 12/24 mesi, alla luce della crisi dovuta alla pandemia Covid 19 che ha investito il settore nel corso del 2020;
- rivede il perimetro geografico dell'implementazione di alcune specifiche funzionalità, anche in merito all'uscita formale del Regno Unito dall'Unione

europea;

- include nuovi elementi – come l'integrazione AMAN / DMAN, l'Extended AOP, l'Initial Trajectory Information Sharing ground distribution – che hanno raggiunto un appropriato livello di maturità per l'implementazione.

Il contributo di ENAV alle attività del SESAR Deployment Manager

Fin dal 2014, ENAV ha sempre mantenuto un ruolo di leadership nelle attività svolte in ambito SESAR Deployment. Non ha solo partecipato a 34 progetti coordinati dal SDM, di cui 23 già conclusi, ma ha anche ricoperto ruoli centrali nel funzionamento del SDM e nella definizione delle strategie di *deployment* europee. Partecipando attivamente a queste attività e ricoprendo ruoli apicali nei processi decisionali, ENAV ha così garantito che **i cicli di innovazione tecnologica e le proposte di revisione delle roadmap normative** fossero sempre in linea con le proprie esigenze operative e con le strategie di investimento aziendali, assicurando più in generale che la voce degli ANSP fosse costantemente ascoltata a livello comunitario.





MEETING ICAO EASPG EUROPEAN AVIATION SYSTEM PLANNING GROUP

di **Silvio Zappi** responsabile Regulation and Relations with International Organizations

Dall'1 al 4 dicembre 2020 si è tenuto in modalità webex il secondo meeting dello **European Aviation System Planning Group (EASPG)** di ICAO. Hanno partecipato all'incontro ben 184 rappresentanti di 43 stati, 10 organizzazioni internazionali e attori dell'industria. **EASPG è il gruppo di riferimento per la regione EURNAT ICAO**, formato da esperti nominati dagli Stati, con lo scopo di supportare l'implementazione e gestire il monitoraggio dei piani regionali ICAO, quali l'*ICAO European Regional Aviation Safety Plan (EUR RASP)*, l'*Air Navigation Plan for the European Region (EUR eANP)* (ICAO Doc 7754), l'*EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030)* e di numerosi altri documenti. EASPG è stato istituito nel 2019 a seguito della combinazione dei gruppi *European Air Navigation Planning Group (EANPG)* e *European Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR)*. **La creazione del nuovo EASPG** è inserita in una più ampia riorganizzazione della struttura dei vari gruppi di lavoro ICAO a livello regionale, al fine di rispondere sempre meglio alle esigenze della aviazione nella regione EUR. La revisione dei gruppi di più alto livello, incluso quello che raccoglie i DG delle Autorità per l'aviazione civile, è ormai conclusa e si sta continuando ai livelli più tecnici; un'attività che doveva concludersi nel 2020 ma che, causa Covid 19, si protrarrà nel 2021.

A tal proposito, sono stati diversi gli **impatti del Covid sull'aviazione** e anche sulle attività dei diversi gruppi regionali. Non a caso uno dei primi argomenti trattati è stato proprio legato al *Covid 19 Supply Chain*, che ha portato all'adozione di una Conclusion con la quale gli Stati e gli attori del settore vengono sollecitati a intraprendere tutte le dovute attività per il supporto **alla distribuzione del vaccino**: preparazione ed esecuzione di campagne di sensibilizzazione, coordinamento a livello nazionale per gli aspetti di safety e security, sviluppo di un

piano d'azione che tenga conto dei rischi, etc. In tal senso, proprio per far fronte all'atteso aumento dei voli cargo (**IATA ha riferito che fornire una singola dose a 7,8 miliardi di persone riempirebbe 8.000 aerei da carico 747**) e più in generale alla richiesta di disponibilità di risorse in termini di infrastrutture/processi/personale/informazioni, che saranno dedicate alla distribuzione dei vaccini, IATA ha pubblicato recentemente un documento con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dei rischi esistenti e di facilitare e garantire la preparazione degli Stati e dell'industria quando i vaccini per Covid 19 saranno approvati e disponibili per la distribuzione. Questo documento può essere scaricato dal sito web IATA utilizzando il seguente collegamento: [iata.org/cargo](https://www.iata.org/cargo).

Nel corso dell'evento ICAO ha evidenziato che molte delle attività svolte dai gruppi tecnici hanno risentito del forte impatto dovuto alla pandemia in essere, che ha portato alla cancellazione o posticipo di alcuni incontri oppure all'indisponibilità di alcuni esperti a contribuire ai lavori dei gruppi stessi. Malgrado questa leggera flessione delle attività, durante il meeting sono stati trattati numerosi temi di rilievo per ENAV, in particolare sono stati presentati 23 Working Paper e circa altri 30 documenti tra presentazioni e Information Paper, sono state adottate 14 Conclusion e 18 Decision, riguardanti diversi temi. Più nel dettaglio, per quanto riguarda la parte Meteo sono state presentate le risultanze del 30° METG (MET Group) meeting, che ha visto la revisione di vari EUR Document tra cui l'*EUR SIGMET and AIRMET Guide (EUR Doc 014)* per l'allineamento dello stesso ai recenti emendamenti dell'Annesso 3, l'*EUR OPMET Data Management Handbook (EUR Doc 018)* ed altri. Sono state fornite informazioni sulle risultanze del 26° incontro del Frequency Management Group (FMG), durante il quale è stata approvata la prima versione del nuovo ICAO EUR

Doc 042 "8.33 KHz Regional Implementation Plan" e sulle risultanze della *First AFS to SWIM Transition Task Force (AST TF/1)*, che ha recentemente sostituito il precedente *Aeronautical Fixed Services Group (AFSG)*.

Sono stati inoltre presentati aggiornamenti relativi a:

- *EUR Aviation System Block Upgrades (ASBU) implementation Monitoring Report per l'anno 2019*, per il quale è stato evidenziato un trend incrementale per le implementazioni degli ASBU Block 0.
- *2020 EUR Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Safety Monitoring Report*, che ha ribadito la compliance per i primi mesi del 2020, con i *Target Levels of Safety (TLS)* prestabiliti.
- *Regional Performance Framework*, nell'ambito del quale è stato evidenziato come la situazione Covid 19, anche in questo caso, abbia influenzato la raccolta dei dati degli Stati relativi alle performance. Sono state inoltre approvate le modifiche all'*ICAO EUR Doc 030 EUR Region Performance Framework*.

Il gruppo ha inoltre approvato alcune modifiche al PANS-ATM (Doc 4444) relativamente a *Delegation Responsibility for Separation*, ha deciso la chiusura dell'*All Weather Operations Group (AWOG)* e l'istituzione del nuovo *Regional Working Group on Aerodrome Operations (RWGAO)*, con focus sulle operazioni di aerodromo che include temi quali: *All Weather Operations, Performance Based Aerodrome Operating Minimum (PBAOM), Surface Movement Guidance and Control System (SM-GCS), CSAs e obstacle management, new technologies and operational concepts*.

Un meeting atipico in modalità virtuale, ma comunque importante **per il progresso del lavoro sui temi chiave dell'aviazione**, che soprattutto in questa fase si trova ad affrontare nuove sfide.

IL GRUPPO ENAV @ GATM 2020 – DUBAI



RECONNECTING THE INDUSTRY

25 NOVEMBER 2020

CLAIM FREE ONLINE PASS

di **Paolo Petrillo** responsabile International Initiatives and Brand Promotion

La trasformazione delle principali manifestazioni fieristiche da eventi svolti in presenza a forum, fiere e conferenze gestiti su piattaforme virtuali a causa dell'attuale situazione pandemica globale, ha visto confermare la ferma volontà di **ENAV di essere presente attraverso la partecipazione delle società del Gruppo e del loro know-how tecnologico** ai più prestigiosi eventi commerciali internazionali svolti in modalità *digital*.

ENAV ha così preso parte il 25 novembre scorso alla Conferenza “**Global Air Traffic Management (GATM) 2020**” di Dubai, l'evento internazionale annuale organizzato negli Emirati Arabi Uniti e giunto alla terza edizione, che quest'anno si è tenuto in **modalità virtuale fully digital** con Panel e tavole rotonde dedicati. GATM è infatti la piattaforma ideale che supporta l'intera comunità dei fornitori di servizi dedicati al Controllo del traffico aereo **nell'area geografica del Middle East e North Africa (MENA)** e rappresenta un momento di elevata visibilità per illustrare l'offerta commerciale del Gruppo.

Oltre **2300 potenziali clienti e società** del settore provenienti da **91 Paesi** si sono collegati al *forum* con una media di ascolto di oltre 3 ore per utente. Si è registrata una forte affluenza da parte di aziende e organizzazioni del **Middle East**

e North Africa e **rappresentanti delle autorità dell'aviazione civile** provenienti da più di **15 Paesi**.

Numerose società internazionali hanno così avuto la possibilità di presentare i loro prodotti e le loro tecnologie come soluzioni più appropriate per supportare la completa ripresa del **settore ATM**.

ENAV ha illustrato l'intera offerta commerciale di Gruppo e le proprie innovazioni tecnologiche che hanno reso la nostra azienda una solida realtà sul mercato internazionale, consentendole di ottenere una posizione preminente nel campo dei servizi rivolti alla navigazione aerea, con particolare riferimento al settore dei **droni** e dello **sviluppo sostenibile**.

Uno spazio espositivo virtuale ha consentito **incontri B2B** e una maggiore percezione della nostra realtà internazionale attraverso una sezione interattiva dedicata, modalità che ha garantito una presentazione puntuale dei servizi e delle soluzioni del Gruppo, presente inoltre come **Exclusive Registration Partner** della manifestazione.

L'intervento di **Cristiano Baldoni**, CEO di d-flight, con lo speech “**ENAV's group competences, technologies and capabilities for a smarter sky**” nell'ambito del Panel dal titolo “*Harmonizing UTM with ATC to create the world's smartest sky*” ha

enfaticizzato come lo sviluppo di nuove capacità e nuove linee di business, come i **droni** e le **soluzioni tecnologiche offerte da IDS AirNav**, creino le condizioni per una proiezione del nostro Gruppo verso risultati ancora più ambiziosi di quelli finora raggiunti con particolare riferimento al mercato internazionale.

Lo **speech di Davide Tassi**, responsabile Corporate Social Responsibility, nell'ambito del Panel dal titolo “**Driving Greener Growth**” presso l'**Aviation Sustainability Conference**, evento virtuale svolto in contemporanea al GATM, ha infine illustrato i temi legati al nostro essere azienda, come player mondiale nel mondo della tecnologia che avanza verso un modo di vivere che deve essere sempre più **sostenibile**.

Gli interventi dei nostri relatori sono stati seguiti **attraverso un collegamento web che ha consentito di interagire direttamente con i partecipanti** al termine della presentazione dei panel.

All'evento hanno partecipato **ANSP internazionali, società aeroportuali, organizzazioni governative e società del settore ATC** tra cui: **DANS (Dubai Air Navigation Services)** main partner dell'evento, Boeing, Hungarocontrol, Indra, Atech, Honeywell, GE Aviation, Innov'ATM, Entry Point North, Frequentis, Enaire, Airbus, SANS e Sita.



JUST CULTURE



ANCORA TU?



di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Il Regolamento (UE) n.376 è stato rilasciato ormai più di sei anni fa, precisamente il 3 aprile 2014. L'obiettivo, trattando di segnalazione, analisi e monitoraggio degli eventi nel settore dell'aviazione civile, era sia di aumentare il già elevato livello generale di Safety ma anche, per quanto possibile, quello di ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti.

Fra i *facilitatori* di questo processo c'era la protezione potenziata dei dati della persona sotto l'egida di una solida e sana Just Culture, il tutto finalizzato ad un sempre più forte impulso del reporting.

Quindi da un lato la regola aurea per cui, aumentando le segnalazioni (ovvero gli inconvenienti segnalati), si accresce la conoscenza delle potenziali falle di sistema e, di riflesso, anche la possibilità di correzione/mitigazione preventiva (il classico processo di Safety insomma); il tutto amplificato da una cultura giusta nei con-

L'efficace attuazione degli obblighi del regolamento relativi all'istituzione di sistemi di segnalazione obbligatoria e spontanea di eventi ha determinato un notevole aumento del numero degli stessi

fronti del personale impegnato nelle attività connesse alla professione.

Obiettivi certamente ambiziosi, ma anche auspicabili per un'industria che, come quella dell'aviazione civile, ha nel proprio DNA il miglioramento continuo dei livelli di Safety. Di questi sei anni di attività c'è oggi un report ufficiale della Commissione europea

(il COM 2020/733 del 16 novembre 2020) che, nero su bianco, ha esaminato il percorso presunto e fattuale tirando, in un certo senso, le somme.

Partiamo subito dalle buone notizie citando proprio un paio di incisi del report.

Il primo: “[...] l'efficace attuazione degli obblighi del regolamento relativi all'istituzione di sistemi di segnalazione obbligatoria e spontanea di eventi ha determinato un notevole aumento del numero degli stessi raccolti a partire dalla sua entrata in vigore”; ma, soprattutto questo: “[...] si può pertanto concludere che il regolamento, dalla sua entrata in vigore, ha contribuito in una certa misura alla riduzione degli incidenti e delle relative vittime nell'UE”, sono testimonianza dell'ottima ricaduta del regolamento nell'*aviation system* europeo.

Rose e fiori insomma, ma è solo così?

Purtroppo no, perché nel report riecheg-

gia un allarme che, per quanto fortemente contrastato, continua a riproporsi in modo preoccupante: “[...] sono state tuttavia individuate alcune carenze nell’attuazione di talune disposizioni. In particolare, una parte significativa degli Stati membri non ha designato un *organismo per la cultura giusta* conformemente al regolamento, il che ha indotto la Commissione ad avviare procedure di infrazione”. L’impressione che la lingua batta sempre dove il dente duole e che la Just Culture, per molti Stati e molte organizzazioni, ricopra il ruolo del molare tormentato, ci sembra ormai chiara.

Eppure, la nostra esperienza come organizzazione ci dice che esistono, eccome, ambiti d’azione in cui è possibile intervenire, magari anche solo sollecitando il

condo le necessità dettate dall’emergenza Covid 19 e svolta esclusivamente online attraverso quattro successivi webinar di mezza giornata fra la fine di ottobre e lo scorso 17 novembre, ha confermato il coraggioso messaggio che ha sempre contraddistinto l’evento: sistemi giudiziari e Cultura Giusta possono dialogare, ma hanno bisogno di luoghi in cui poterlo fare. Sebbene ovvio nella sua coerenza, il fatto di poter mettere a disposizione dei più disparati protagonisti uno spazio di confronto, non è invece mai stato così scontato: differenze culturali, sistemi burocratico-giudiziari distanti e una sorta di diffidenza reciproca, sono spesso stati d’ostacolo anche solo ad un momento di incontro.

La Just Culture Conference è riuscita, anno dopo anno, a farsi legittimare, am-

così come da un’organizzazione, il Manifesto è tenacemente costruito su questi principi:

- 1 - *Ensure freedom to work, speak up and report without fear*
- 2 - *Support people involved in incidents or accidents*
- 3 - *Don’t accept unacceptable behavior*
- 4 - *Take a systems perspective*
- 5 - *Design systems that make it easy to do the right things*

Ognuno, a suo modo, singolo testimone del senso più profondo della Just Culture. Una qualità che forse, quest’anno più che mai, ad ENAV è stata in qualche modo palesemente riconosciuta: siamo infatti stati l’unico ANSP a poter trattare la nostra esperienza organizzativa in termini di Just Culture².

LA JUST CULTURE
CONFERENCE
È RIUSCITA ANNO
DOPO ANNO A FARSI
LEGITTIMARE AMPLIANDO
IL CONSENSO
DEI PARTECIPANTI
E LA MATERIA
DEL CONFRONTO



confronto fra i vari attori coinvolti: uno di questi ci è stato sottoposto (e lo proponiamo volentieri) dalla coincidenza temporale che ha voluto la pubblicazione del report sul 376/2014 esattamente a cavallo con gli appuntamenti dell’Annual Just Culture Conference, appuntamento cruciale per chi ha investito e sta investendo su Safety Culture e cultura giusta.

L’edizione di quest’anno, ri-progettata se-

pliando il consenso dei partecipanti e la materia del confronto.

E non è un caso se proprio in questa edizione è stato presentato il primo “Just Culture Manifesto”: una proposta di valori e principi trasversalmente validi in grado di connettere le persone di tutti i settori industriali, indipendentemente dai ruoli rivestiti.

Sottoscrivibile da un singolo operatore,

E chissà che il nostro esempio e quello di chi, nella Just Culture Conference, ha sempre investito e creduto, non sia un pungolo per chi, ancora fermo su posizioni difensive, volontariamente si sta sottraendo a quel salto di qualità che, al di là della reprimenda o delle procedure di infrazione della Commissione europea, rappresenta un passo deciso verso una Safety più solida ed equa.

1 In inglese perché così redatto nella versione originale ovvero non ancora ufficialmente tradotto e rilasciato in altre lingue <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/5880.pdf>

2 “Just Culture within ENAV” <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/5869.pdf>



L'INTERVISTA

La parola a...

EAMONN BRENNAN

Direttore Generale di EUROCONTROL

Il settore aeronautico sta affrontando nuove sfide a causa del Covid 19. Quali sono le principali misure che EUROCONTROL ha adottato a supporto del settore?

Considerato l'impatto straordinario del Covid 19 sul settore aeronautico, è stato chiaro fin dall'inizio che EUROCONTROL dovesse agire rapidamente per aiutare tutti gli stakeholder non solo a livello operativo, ma anche, e soprattutto, a livello finanziario. All'inizio di aprile gli Stati membri di EUROCONTROL hanno preso l'importante decisione di posticipare il pagamento di 1,1 miliardi di euro in tariffe di rotta, attenuando gli oneri immediati di liquidità delle compagnie aeree. A giugno, EUROCONTROL ha raggiunto un accordo con un importante consorzio di banche internazionali al fine di predisporre un massiccio programma di prestiti per 1,3 miliardi di euro a supporto di quegli ANSP i cui ricavi sono stati decimati dal crollo del traffico. Nel corso della crisi abbiamo lavorato a stretto contatto con gli stakeholder operativi nella gestione dei cambiamenti dei circuiti di traffico per aiutarli a prepararsi per la ripresa, pur continuando a erogare i prodotti e i servizi che i nostri Stati membri e l'intero settore ci chiedono per gestire le loro attività quotidiane. Nei prossimi mesi continueremo a fare tutto ciò che è in nostro potere per sostenere i nostri stakeholder e aiutarli a tornare a tempi migliori.

La crisi ha messo in risalto l'importanza della cooperazione. In che modo possiamo sostenere la ripresa ed essere preparati per la crescita futura del traffico?

Il settore aeronautico ha lavorato davvero sodo per essere pronto alla ripresa, ma, alla fine, dipende tutto dai passeggeri, se vogliono o possono viaggiare. La normativa in continuo cambiamento e le quarantene esercitano ovviamente una pressione ancora maggiore sul nostro settore e non è assolutamente chiaro se portino vantaggio. C'è bisogno di più coerenza e chiarezza nell'identificazione del livello di rischio in

Europa, ma è anche necessario un maggior coordinamento nell'approccio adottato dai vari Stati ai test, prima e dopo il viaggio; bisogna incrementare la disponibilità e l'utilizzo dei test.

Le compagnie aeree, gli aeroporti e gli ANSP saranno diversi dopo il Covid?

Sicuramente ci saranno cambiamenti in tutto il settore. Dobbiamo concentrarci sul ricostruire un sistema aeronautico più efficiente, flessibile e, prima di tutto, più sostenibile. Già vediamo che le compagnie aeree stanno ritirando i velivoli più vecchi e meno efficienti. C'è la tendenza verso l'uso di carburante sostenibile per l'aviazione (SAF - Sustainable Aircraft Fuel). Riguardo all'ATM, la gestione del traffico aereo non ritornerà alla situazione delle estati 2018 e 2019, quando la grave carenza di capacità in alcuni Centri di controllo regionali ha implicato un aumento considerevole dei ritardi. Quest'estate c'è stato un calo significativo del consumo medio di carburante su alcune rotte, con molti miglioramenti: dai tempi di rullaggio inferiori, alle rotte più brevi ai migliori profili verticali. La collaborazione con ENAV ha permesso più di trenta accorciamenti di percorso per fornire traiettorie migliori agli utenti dello spazio aereo durante la crisi da Covid 19 e lo sarà almeno fino ad aprile 2021. La vera sfida è consolidare questa nuova efficienza e farla diventare la nuova normalità. Ipotizzando che i vaccini abbiano successo e vengano usati capillarmente entro l'estate del 2021, stimiamo di ritornare ai livelli di traffico del 2019 verso il 2024-25. Per questo dobbiamo agire adesso, per fare tesoro dell'esperienza di quest'anno. Il Network Manager EUROCONTROL sta operando a stretto contatto con i partner europei proprio su questo aspetto; e con ENAV si sta lavorando per consentire un rafforzamento di capacità durante l'estate del 2021, per perfezionare le previsioni di traffico, i cambiamenti della configurazione dello spazio aereo, e avviare la pianificazione e

l'implementazione di azioni di Operational Excellence. Stiamo anche valutando come migliorare le misurazioni, concentrandoci sul consumo complessivo di carburante invece che sull'estensione delle rotte.

Come vede il settore aeronautico europeo nel 2030?

Anche nella peggiore delle ipotesi, per allora contiamo di essere ritornati a livelli di traffico del 2019. Quello aeronautico sarà ancora uno dei settori fondamentali dell'economia europea. Comunque assisteremo a dei cambiamenti. Il Sustainable Aviation Fuel sarà sempre più diffuso e potremo anche iniziare a vedere gli effetti dei velivoli elettrici, almeno per le rotte più brevi. Anche l'ATM si sarà evoluto. In soli dieci anni non mi aspetto certo una rivoluzione, ma consentire agli utenti dello spazio aereo di volare su traiettorie più efficienti sarà sicuramente quello su cui ci si concentrerà sempre di più. Ciò vuol dire che si condivideranno più dati, sia a terra che in volo, e spero che a quel punto avremo iniziato ad adottare alcune di quelle entusiasmanti innovazioni che oggi sono in fase di ricerca o di sviluppo. Siamo impazienti di collaborare ancora di più con ENAV e le altre organizzazioni nell'ambito della New Partnership per accelerare insieme la modernizzazione del sistema ATM europeo. Ci aspettiamo che il Free Route sarà diventato la norma. Altri cambiamenti, come il passaggio verso una tariffa comune, sono praticabili, ma la realizzazione dipende dalla volontà politica. Quest'anno è stato assolutamente anomalo e ha avuto un impatto enorme su tutto il settore del trasporto aereo. Eppure, due aspetti mi fanno essere ottimista sul futuro: il primo fa riferimento alle persone che hanno comunque dimostrato un forte desiderio a viaggiare e il secondo è il modo in cui i colleghi di tutto il settore hanno lavorato insieme per essere pronti alla ripresa, in totale sicurezza, che sicuramente arriverà.

Foto di Giancarlo Romeo

enav.it



 enav
group

