Mensile del Gruppo Enav

cleared

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

10 anno XIV – nov-dic 2017

EURNAT ICAO

59° ICAO EANPG

RETINA

REALTÀ AUMENTATA IN TORRE DI CONTROLLO

followme

LA NUOVA INTRANET DI GRUPPO

Foto di Lorenzo Cappelli

enav

techno sky
an enav group company

enav
asia pacific

Nuove importanti sfide da un panorama internazionale in continua evoluzione

di **Iacopo Prissinotti** *responsabile Strategie Internazionali*

L'economia è in ripresa e lo stesso vale per il traffico, le previsioni stimano una crescita europea pari all'1,7% annuo fino al 2023.
Se questo è certamente positivo, a livello europeo cominciano a diffondersi segnali di viva preoccupazione per una ripresa del traffico che non tutti i paesi saranno in grado di gestire in maniera efficiente.
Un sistema nazionale ed europeo efficiente e competitivo si basa su infrastrutture moderne, alti livelli di performance, standard di eccellenza nel campo della safety, della security e dell'ambiente senza trascurare gli aspetti sociali. Per rispondere a tali sfide l'Europa si è dotata, ormai da più di un decennio, del Single European Sky (Cielo unico europeo), iniziativa politica che, attraverso un pacchetto di regolamenti, ha creato alcuni strumenti mirati a sostenere la crescita del settore. Strumenti come la SESAR Joint Undertaking, il Network Manager, il Deployment Manager, il Performance Scheme ed i Blocchi Funzionali di Spazio Aereo sono alcuni degli esempi che, negli ultimi anni, hanno cambiato il modo di operare per ENAV, per i fornitori di servizi alla navigazione aerea e più in generale per tutti gli attori del settore.
Recentemente la Corte dei conti europea (European Court of Auditors) ha rilasciato un report in cui sintetizza gli esiti dell'analisi che la Corte stessa ha effettuato per verificare gli impatti del Single European Sky. La Corte, che è una delle principali istituzioni europee, ha il compito di tutelare gli interessi dei cittadini dell'Unione europea e opera per migliorare la gestione da parte della Commissione europea del bilancio dell'Ue. Quali sono i punti salienti del report e quali effetti avrà? Il report include elementi positivi ma segnala anche molte criticità ancora non risolte dal cielo unico. SESAR e le attività di ricerca e sviluppo insieme al Master Plan europeo hanno portato una visione comune ed hanno visto operare in maniera sinergica tutti gli attori del settore ma al tempo stesso i tempi sono stati ben più lunghi rispetto alle aspettative iniziali. Per quanto riguarda uno dei problemi chiave che si voleva risolvere, la frammentazione operativa e tecnologica, SESAR ed i FAB hanno contribuito ma siamo ben lontani dal risultato atteso. Il Performance Scheme ha portato la cultura dell'efficienza e della trasparenza a livello dei fornitori di servizi di navigazione aerea ma i risultati quantitativi sono inferiori alle aspettative: i ritardi dei voli sono stati in genere superiori ai target.
A seguito di questo report la Commissione prenderà celermente l'iniziativa per rifasare alcuni dei pilastri del Single European Sky; naturalmente questo avrà un impatto diretto sugli ANSP come ENAV.
Sicuramente sarà richiesto agli ANSP europei di aumentare gli sforzi per il miglioramento dell'efficienza attraverso l'innovazione tecnologica, lo sviluppo di nuovi modelli di business, rafforzando la cooperazione a livello internazionale. Su questa strategia, ENAV è già in corsa da diversi anni in un percorso mirato al consolidamento del proprio posizionamento strategico internazionale, per rafforzare la Società e assicurare, nel lungo periodo ed in un mercato in forte evoluzione, uno sviluppo stabile e robusto. Se la dimensione tecnologica e normativa rappresentano due pilastri chiave per le istituzioni europee e nazionali, ENAV, soprattutto nella dimensione internazionale, ha anticipato i tempi "guadagnandosi" la presidenza di uno degli organi dove questi temi vengono affrontati – lo Steering Board dell'Alleanza A6.
Quella degli A6 è oggi un'alleanza che rappresenta ben l'80% del traffico ed il 70% degli investimenti degli ANSP europei e vede la partecipazione dei service provider di Italia, Germania, Francia, Spagna, Inghilterra, Polonia, Svizzera, Austria, Croazia, Danimarca, Irlanda e Svezia. Dal primo gennaio 2018, per due anni, l'Amministratore Delegato di ENAV guiderà questa importante alleanza nelle sfide cruciali per il futuro del settore, vedendo ENAV in un ruolo di primo piano nei rapporti con la Commissione europea con EASA e con gli altri attori chiave del settore.
Stiamo definendo con i nostri partner le priorità della nostra azione nel biennio ma sicuramente gli obiettivi su cui l'alleanza focalizzerà i propri sforzi comprenderanno il coordinamento delle attività di Ricerca e Sviluppo in ambito SESAR, lo sviluppo e la razionalizzazione della catena CNS, il tema della digitalizzazione e virtualizzazione dei sistemi ATM, l'implementazione sincronizzata delle priorità tecnologiche ed operative dettate dal programma di "deployment" europeo nonché la cornice normativa applicabile a tutti gli stati membri Ue. Sino ad oggi ci siamo distinti per le tante sfide e novità che abbiamo portato nel contesto internazionale, anche a livello globale, i due anni che abbiamo di fronte a noi rappresentano un passo ulteriore per far affermare e rendere ancora più solido il posizionamento internazionale della nostra Società e, forti di questo posizionamento, pronti a rispondere alle sfide future. ■

Safety Across Industries:
"Just culture" and the Judiciary

di **Stefano Paolocci**
responsabile settore Report e Comunicazione

A novembre ENAV ha ospitato l'annuale conferenza sulla Just Culture, ultimo appuntamento del 2017 del programma **ES2** "Experience Scharing to Enhance Saftey", un'iniziativa di safety promotion che, nata nel 2010, persegue l'intento di **sviluppare**, **far conoscere** e **sostenere** le migliori **pratiche per la gestione** della Safety.

Partendo dalle esperienze concrete, la conferenza, titolata "***Just Culture & Judiciary - Quo Vadis? - Just culture across industries: Continuing to learn from each other***" ha voluto riunire gli operatori di vari settori produttivi e i magistrati per capire dove stiamo andando.

In questo contesto si è inserito l'intervento del **Presidente di ENAV**, Roberto Scaramella, che nel fare gli onori di casa e nel dare il benvenuto ai circa 150 partecipanti, ha aperto la due giorni di lavori con alcune fondamentali considerazioni che riteniamo necessario e utile riprendere.

Le società che operano nella cosiddetta area a ***rischio controllato*** hanno la necessità di conoscere e investigare gli inconvenienti: solo le realtà improntate alla Just Culture, ovvero a una cultura che incoraggia la **libera segnalazione degli eventi**, può accrescere la consapevolezza, favorire l'identificazione dei problemi e degli errori, contribuire a mitigare i rischi e guidare il miglioramento.

Questo approccio, tra l'altro, è il solo a poter facilitare la cooperazione tra professionisti e amministrazione della giustizia nei casi in cui vi sia evidenza di comportamenti inaccettabili.

In estrema sintesi, questo è stato il messaggio del Presidente, un messaggio che per forza di cose ha catturato l'attenzione dei convenuti: ENAV è l'**unico provider dei servizi di navigazione aerea** quotato in borsa e in molti volevano ricevere rassicurazioni sul ruolo della safety ovvero sulla capacità della **cultura aziendale di essere resiliente** rispetto a potenziali esposizioni e fluttuazioni di mercato.

Le parole di Roberto Scaramella hanno fugato qualsiasi dubbio, perché il messaggio di "promozione" della Just Culture è stato potente: riferendosi agli attuali sistemi di gestione e al recente cambiamento di "status" societario, il Presidente ENAV non ha lasciato spazio a **fraintendimenti** o a **zone d'ombra**, anzi, ha illustrato come, a seguito dell'entrata in borsa, la nostra Società abbia rafforzato e valorizzato ulteriormente i preesistenti presidi e sviluppato un "**Enterprise Risk Management**" di gruppo.

Un sistema complessivo che, facendo leva sul Safety Management System e, in generale, sui sistemi gestionali di controllo e verifica, aumenta la consapevolezza organizzativa e la capacità di gestire i rischi.

A prescindere dalla forma giuridica dell'impresa, le ***high risk organisation*** non hanno alternative: difesa e sviluppo del ***core business*** passano attraverso il miglioramento continuo dei sistemi po-

Il Presidente ENAV Roberto Scaramella.

sti a **salvaguardia delle diverse forme d'investimento**, siano essi investimenti di natura finanziaria, piuttosto che investimenti industriali e tecnologici ovvero i pregiatissimi investimenti sul capitale umano.
La chiave dell'intero sistema è quindi solo e soltanto una: gestire responsabilmente, prevenire sistematicamente e **mitigare al massimo i rischi**.
Concetti chiari, recepiti e rilanciati dai partecipanti durante la due giorni di lavori: che fossero rappresentanti dell'industria ferroviaria, marittima o sanitaria, che si trattasse di istituzioni, università o di rappresentanti della magistratura, tutti hanno portato un vissuto e un'esperienza utile a **rafforzare e valorizzare**, da un lato l'importanza della conoscenza e, dall'altro, la consapevolezza che il rischio non si può azzerare, ma si può e si deve mitigare con sistemi sempre **aperti al confronto** e mai barricati dietro la falsa protezione della *punizione*.
Essere giunti ad una valutazione condivisa della "Just Culture", avere consapevolezza che nelle organizzazioni a **rischio controllato** gli operatori "in prima linea", ma anche i manager, non dovrebbero essere punibili per le azioni, le omissioni o le decisioni prese in funzione della loro esperienza e formazione (i cosiddetti ***honest mistakes***, gli *errori onesti*), è la più notevole **conquista collettiva dei nostri tempi**. Così come è una conquista avere la consapevolezza di dover contrastare e prevenire le condotte inaccettabili ovvero le violazioni intenzionalmente volte a perseguire un interesse personale o, ancor peggio, a procurare **conseguenze dolose** e colpevolmente distruttive.
Le testimonianze portate dai rappresentanti del settore sanitario sono state rappresentative di una realtà che vede il personale medico e paramedico quotidianamente esposto al rischio: una prima linea che, costretta a far fronte agli effetti della **superficialità nel *design*** (progettazione e uso di strumentazioni mediche apparentemente simili, ma da impiegare in maniera o in contesti differenti) oppure della globalizzazione (commercializzazione di medicinali con packaging "troppo" somiglianti, pur se da utilizzare per finalità cliniche opposte).
Esempi di vita reale che dimostrano come la **condivisione permetta di migliorarsi** e di apprendere lezioni anche da eventi gravi, talvolta terribili.
Anche la puntuale ricostruzione della vicenda della Costa Concordia, troppo spesso trattata a **fini mediatici e non** per migliorare il sistema, è servita a delineare efficacemente lo spartiacque fra "**errore onesto**" e "**comportamento disonesto**": mai saltare a facili conclusioni, mai basare le azioni da intraprendere in forza al clamore mediatico o alle conseguenze, ma valutare i fatti e i comportamenti in termini accettabilità o inaccettabilità.

Non si può associare l'incidente ferroviario di Viareggio, del 2009, e la valutazione della "colpa cosciente" con l'incidente di Monte Sette Fratelli: confondere gli eventi per la **similitudine delle conseguenze,** sarebbe un errore terribile, un colpo di spugna inaccettabile per i progressi raggiunti in termini di cultura giusta.
Concludendo, la Just Culture Conference di Roma ha lasciato una consapevolezza: le ***High Risk Organisation*** devono favorire e incoraggiare le segnalazioni degli inconvenienti e devono investire in cultura della sicurezza e nei sistemi di prevenzione e mitigazione del rischi, perché non farlo sarebbe semplicemente inaccettabile.
Il passo da compiere è quello della conoscenza e della responsabilità: se comprendiamo le **debolezze** e le **fragilità** (individuali e organizzative) potremo misurarci, correggerci e migliorare... facendo quello che è giusto fare, facendolo al meglio, si può non aver timore della Giustizia. ■

59° Meeting dell'ICAO European Air Navigation Planning Group

Cresce il ruolo di ENAV in ICAO Regione EUR

di **Alessandro Ghilari** *responsabile Politiche, Normative e Partecipazioni Internazionali*

L'incontro annuale di ICAO EANPG (**European Air Navigation Planning Group**), che si è svolto a Parigi dal 30 ottobre al 3 novembre scorso ha visto un formato innovativo: per la prima volta infatti l'incontro dell'EANPG e del RASG-EUR (**Regional Aviation Safety Group** – EUR), il gruppo che sovrintende alle attività legate alla Safety, si sono tenuti in versione "congiunta".

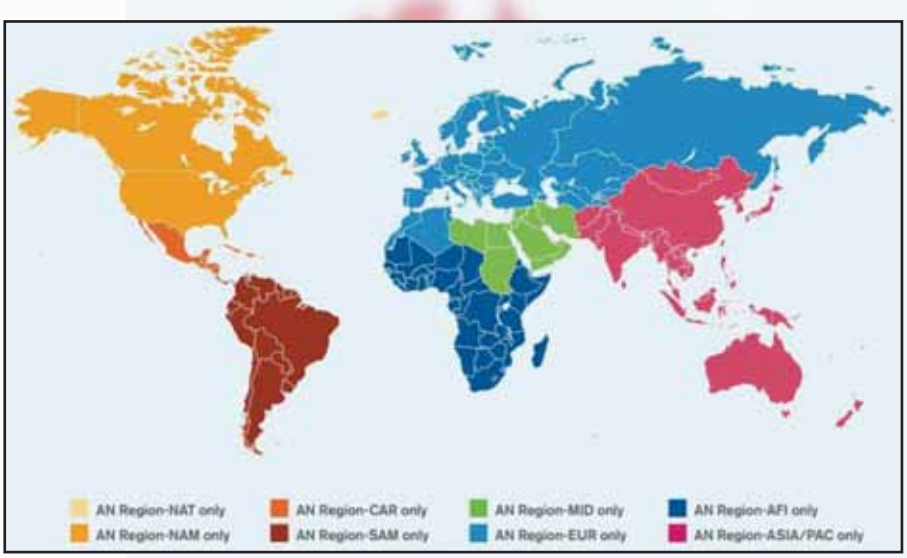
Questo **meeting congiunto** rappresenta il risultato delle attività poste in essere nel corso dell'anno per la revisione della **complessa struttura regionale** (che oltre a EANPG e RASG include circa 30 gruppi e una task force) per integrare e coordinare sempre di più le numerose attività regionali. Questo percorso evolutivo è previsto si concluda l'anno prossimo con la **fusione dei due gruppi** (EANPG e RASG-EUR) in un nuovo ed unico gruppo regionale denominato **European Aviation System Planning Group** (EASPG), che sarà supportato da una nuova struttura di gruppi regionali, per i quali dovranno essere **definiti dettagliatamente compiti e composizione.**

Se questo è un tema interno al funzionamento dei gruppi, numerose altre sono state le materie trattate nel corso del meeting e sulle quali si sono confrontati i **119 partecipanti**, in rappresentanza di **35 Stati** e **11 organizzazioni internazionali.**

L'EANPG è l'organo che ha la **responsabilità di pianificare e coordinare** tutte le attività inerenti la navigazione aerea nella Regione ICAO EUR, abbracciando i temi della safety, security, normativa, performance, procedure di volo, AIS, cooperazione civile-militare, meteorologia, ceneri vulcaniche, solo per menzionare alcuni esempi. **Temi di notevole importanza** che ci portano a seguire attivamente e con continuità i lavori di EANPG e della **complessa struttura regionale**, senza dimenticare il lavoro svolto dagli esperti ENAV anche nei principali gruppi a livello globale. Tra le materie delicate in discussione, quella relativa al conflitto tra Ucraina e Federazione Russa nell'area della Crimea è sicuramente la più **spinosa e controversa**. Entrambi gli Stati sono membri della Regione ICAO EUR e nel corso del meeting hanno presentato le rispettive posizioni sulle attività in corso per la "**normalizzazione**" della situazione nell'area della Crimea e delle acque internazionali sul Mar Nero. Sebbene il **focus** sia quello operativo, per una piena e sicura riapertura degli spazi aerei dell'area sarà difficile trovare una soluzione operativa fino a che non ci sarà la **volontà politica** dei due Stati di trovare un accordo, accordo che al momento, al di là delle dichiarazioni formali costruttive, sembra lontano. Proprio per **favorire il dialogo** tra le parti, incluse le compagnie aeree e gli Stati limitrofi (al momento ci sono grossi impatti sui **flussi di traffico** che stanno mettendo in seria difficoltà alcuni Stati al confine con l'area), è stato deciso di riattivare la **task force** che già in passato aveva operato per identificare soluzioni possibili.

L'evento di quest'anno è significativo anche perché rappresenta un primo passo in **preparazione** di un biennio che si preannuncia molto intenso: vedrà infatti due eventi importanti di ICAO a livello mondiale, la Air Navigation Conference, che si terrà a Montreal dal 9 al 19 ottobre 2018, e la General Assembly, che si terrà a Montreal a fine 2019. I due eventi sono infatti cruciali per il mondo dell'aviazione ed in particolare per i **fornitori di servizi alla navigazione aerea,** per questo sarà importante continuare il lavoro che ENAV svolge con le autorità nazionali ed in particolare con Enac nonché con le organizzazioni internazionali, Commissione europea, EASA, Eurocontrol, ECAC e CANSO, per menzionare le principali, per **contribuire alla definizione** del prossimo futuro dell'aviazione civile internazionale.

Per concludere sull'incontro di quest'anno dell'EANPG e proprio con **riguardo al ruolo** che ENAV gioca nel contesto internazionale, va segnalato che abbiamo ottenuto la vice-presidenza dell'EANPG, un riconoscimento al ruolo che l'Italia ed ENAV giocano da tanti anni nelle attività di ICAO e più in generale nello **scenario internazionale**. Sicuramente un bel riconoscimento, un'opportunità da far fruttare e al tempo stesso una **ulteriore sfida** da affrontare. ■

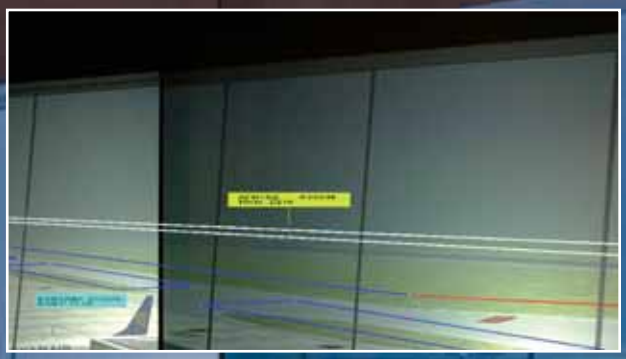


In azzurro la Regione EUR di ICAO.

Retina

La realtà aumentata in Torre di controllo

di **Carlo Alfredo Persian** *C.A. Bologna*
e **Antonio Nuzzo** *responsabile Standardizzazione, Sistemi ATM, Com. e Sorveglianza*



L'utilizzo della realtà aumentata si sta diffondendo in molti settori, dalle semplici applicazioni per i cellulari fino ai più sofisticati sistemi utilizzati per scopi industriali. Il **settore aeronautico** è stato tra i primi a vedere l'impiego di sistemi di realtà aumentata, basti pensare agli ***head-up display*** dei velivoli militari già disponibili negli anni '80. Un notevole sviluppo si è avuto anche nel settore dell'automotive: **navigatori e sistemi integrati di connessione** vengono visualizzati sul vetro dell'automobile tramite ***layers*** head up.

Con **RETINA** (Resilient Synthetic Vision for Advanced Control Tower Air Navigation Service Provision) la realtà aumentata entra anche in Torre di controllo. Si tratta di un progetto di ricerca esplorativa nell'ambito del **SESAR2020** che vede ENAV impegnata in primo piano assieme a Università di Bologna, Eurocontrol e CRIDA, mentre LUCIAD rappresenta il **partner industriale** del consorzio.

A novembre si sono tenute nel **laboratorio di realtà virtuale** dell'Università di Bologna le attività di **validazione del progetto**: i CTA di ENAV si sono trovati a valutare l'utilizzo delle tecnologie di **realtà aumentata** proposte da RETINA come supporto alla gestione del traffico in condizioni di normale e bassa visibilità.

I risultati preliminari si sono mostrati molto promettenti in termini di riduzione del ***workload*** del controllore ed aumento della ***situational awareness*** soprattutto in condizioni di bassa visibilità.

Il progetto RETINA inizia nel febbraio 2016 con l'analisi dello **stato dell'arte** delle tecnologie di realtà aumentata in funzione delle possibili applicazioni in Torre di controllo. Anche in questa fase il **contributo di ENAV** è stato significativo: grazie all'expertise operativo sono state selezionate le tecnologie più utili per la gestione del traffico aereo. Si tratta degli ***Head Mounted Display*** e degli ***Spatial Display***. I primi consistono in speciali occhiali (Microsoft Hololens) che forniscono a chi li indossa "layers aggiuntivi" (ovvero un'immagine sintetica super impressa) che si **sovrappongono all'immagine esterna** al fine fornire specifiche informazioni. I secondi in-

vece consistono in **display** che vengono posizionati su di un vetro (in questo caso sarebbe il vetro della Torre di controllo) generando su di esso i "**layers aggiuntivi**".
Particolarmente importante è stata la fase successiva: la **definizione del concetto operativo** che ha compreso anche la "customizzazione" delle tecnologie selezionate per l'utilizzo nella gestione del traffico di aeroporto. Sono infatti stati definiti tutti i requisiti dei vari layers utilizzati dagli ***Head Mounted Display*** e dagli ***Spatial Display***.
È in questa fase che i CTA di ENAV hanno richiesto, ad esempio, di poter avere super impressi sulla visione esterna i dati meteo necessari ad autorizzare un traffico al decollo o all'atterraggio. È subito evidente come questa possibilità riduca le ***head down operations:*** il controllore non dovrà andare a cercare tali informazioni nei sistemi meteo ma potrà averle a disposizione tramite la realtà aumentata mentre osserva il traffico in finale o durante la corsa di decollo. Un altro sviluppo interessante è stato quello relativo alle ***label:*** l'idea è stata quella di avere per ogni aeromobile o veicolo sull'area di manovra una specifica label al fine di identificarlo e di avere informazioni aggiuntive attualmente disponibili tramite i **sistemi di sorveglianza** (velocità, quota, ecc.) o quelli di supporto (ad esempio il parcheggio o il messaggio di ready). Uno specifico ***color coding*** è stato utilizzato per differenziare arrivi (in giallo) dalle partenze (in ciano) mentre il colore rosso è stato utilizzato per

la label dei veicoli quando interessano la pista. Il contributo di ENAV è stato fondamentale per adattare le label all'utilizzo operativo in torre. Lo scenario operativo scelto per le attività di validazione è stato l'aeroporto di Bologna. Tale scelta è stata motivata dalla necessità di testare le nuove tecnologie su di uno scenario reale in cui le condizioni di bassa visibilità siano relativamente frequenti e con una intensità di traffico di livello medio.
L'ambiente delle Torre di controllo di Bologna è stato fedelmente riprodotto nel laboratorio di realtà virtuale dell'Università di Bologna: 3 grandi

schermi sono stati utilizzati per riprodurre l'***out of view*** della torre mentre specifici sensori hanno permesso di tracciare la posizione dei CTA nel simulatore in modo da modificare la visione esterna in funzione dei movimenti degli stessi. Così è stato possibile ottenere un **grado di realismo** molto spinto permettendo di testare in modo realistico il comportamento dei CTA nella gestione del traffico con l'utilizzo delle nuove tecnologie.
Le simulazioni sono state organizzate in tre gruppi ("**batches**"), uno per ogni condizione di visibilità (CONDI VIS1, 2 e 3). Per ogni gruppo lo stesso campione di traffico è stato gestito prima senza l'utilizzo della realtà aumentata in modo da avere una baseline di riferimento e poi utilizzando lo *Spatial Display* e quindi l'*Head Mounted Display*.
Sono quindi stati effettuati 3 esercizi per ogni condizione di visibilità. In ogni esercizio, specifici sensori sono stati utilizzati per misurare l'head down time e il numero di "**switch**" dello sguardo (numero di volte in cui il CTA abbassa lo sguardo verso i monitor ovvero lo distoglie dall'*out of view*) in modo da poter avere valori oggettivi da confrontare. Sono inoltre state raccolte le impressioni dei partecipanti relativamente alla **situational awareness** ed al **woarkload** con e senza i sistemi di realtà aumentata.
Gli esercizi di validazione hanno dimostrato che l'utilizzo della realtà aumentata riduce il tempo di *head down* ed il woarkload dei CTA aumentando la *situational awarenss* soprattutto in bassa visibilità. I benefici più grandi sono stati rilevati negli esercizi con condizione di bassa visibilità: la **percezione** riportata dai partecipanti è stata quella di poter condurre un controllo a vista (aumentata, è il caso di dirlo!) in una condizione in cui il traffico viene normalmente gestito con il supporto determinante dei **sistemi di sorveglianza.**
Anche se siamo ancora un pò lontani da un possibile utilizzo in operativo a breve termine, questa esperienza è risultata molto promettente ed ha oggettivamente mostrato come la **realtà aumentata** abbia un grande potenziale e possa essere un valido strumento di supporto nella **gestione** del traffico aereo. ■

FESTIVALMETEOROLOGIA 2017

di **Marco Tadini** *responsabile Meteorologia*

Giunto alla sua terza edizione, anche nel 2017 il **Festival della Meteorologia** di Rovereto si è confermato un importante momento di confronto tra le diverse realtà che compongono il ***puzzle*** della meteorologia italiana.
Un puzzle mai così vicino, come quest'anno, al suo **completamento**, con l'importante traguardo già raggiunto della scelta di Bologna quale sede del nuovo **centro di calcolo europeo** per le previsioni a medio termine e l'altrettanto cruciale obiettivo, sempre desiderato ma mai raggiunto, di una maggiore sinergia tra tutte le realtà meteo nazionali: ***Italia Meteo***, la nuova Agenzia Nazionale per la Meteorologia, pare finalmente in arrivo con la nuova legge di stabilità.
È in questo contesto che ENAV ha partecipato all'evento di Rovereto con un **proprio stand**, arricchito quest'anno dalla presenza di Techno Sky, che ha presentato il proprio nuovo concentratore di dati meteo **EDAMS 4.0**, che per ridotte dimensioni (inferiori a quelle del fratello maggiore, che costituisce il cuore dei nostri sistemi aeroportuali EAWOS), ben si adatta a sistemi meteo che si collocano nella fascia d'interesse tipica del pubblico del Festival. Durante la quattro giorni i colleghi Michele D'Onofrio e Roberto Toccaceli della funzione Operazioni ed Esercizio Tecnico Techno Sky hanno tenuto una conferenza dal titolo: "**A new meteo system datalogger concept for a more valuable logistic management**".

Dalle università ai semplici appassionati, dagli **enti meteorologici regionali** a quelli a maggior valenza territoriale, tutti si sono dimostrati interessati alle possibilità di una **stazione a basso costo**, di facile installazione e manutenzione, nonché in grado di collegarsi, anche wireless, ad un'ampia **fascia di sensori** normalmente disponibili sul mercato. ■

BLUE MED FAB
Implementation Programme

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

Il 4 ottobre scorso, a Malta, il ***Governing Board (GB)***, l'organismo decisionale del BLUE MED FAB composto dai rappresentanti dei quattro Stati membri, ha approvato l'edizione aggiornata, a oltre due anni dalla precedente, del ***BLUE MED Implementation Programme (BM-IP)***, il documento programmatico contenente le attività da realizzare nel biennio 2018 / 2019. Il BM-IP è una sintesi di tutte le attività normative, tecniche e operative, volte a migliorare e armonizzare la gestione del traffico aereo nel FAB in termini di capacità, efficienza, *safety,* riduzione dell'impatto ambientale e coordinamento in ambito civile / militare. Il programma di implementazione è articolato su tre filoni principali che fanno capo a:

- ***Air Navigation Service Providers Committee*** (ANSPC),
- **National Supervisory Authorities Committee** (NSAC),
- **Civil / Military Coordination Committee** (CMCC).

Il programma delle attività dell'ANSPC, presieduto dal Direttore Servizi Navigazione Aerea Maurizio Paggetti, prevede, per i quattro ***Working Group*** (OPS WG, operativo; TEC WG, tecnico, SAF WG, dedicato alla *safety* e HR WG, in materia di *human resources*), oltre trenta differenti attività da portare avanti nel prossimo biennio, molte delle quali periodiche – ossia da realizzare ciclicamente, più volte l'anno. Alcuni dei *deliverable* previsti sono già noti capisaldi nell'implementazione del BLUE MED FAB, come ad esempio:

- **Free Route CONOPS**, il cui obiettivo è definire e costantemente affinare il concetto operativo di *Free Route Airspace - FRA)* in BLUE MED (dall'implementazione in corso dei voli diretti notturni a Cipro e in Grecia, all'implementazione coordinata fra Italia e Malta del FRA, fino a scenari più ambiziosi a livello di FAB);
- **BLUE MED FAB Flight Efficiency Plan** (FEP) annuale, un report periodico sui miglioramenti dell'efficienza in BLUE MED, da condividere con gli utenti dello spazio aereo;
- **BLUE MED Surveillance Maintenance Plan and Status Report**, volto a realizzare un piano coordinato e sempre aggiornato della manutenzione degli apparati di sorveglianza, al fine di minimizzare gli effetti delle manutenzioni stesse sulle operazioni;
- numerosi report sullo status dell'implementazione dei progetti richiesti dalla Commissione europea, come l'implementazione dell'Air-Ground Data-link (AGDL), della Performance Based Navigation (PBN), delle nuove reti di comunicazione nazionali e internazionali, solo per citarne alcuni.

Altri *deliverable* sono invece innovativi e lungimiranti, quali ad esempio:

- **BLUE MED direct routing between city pairs** per migliorare i collegamenti diretti fra città selezionate in ambito BLUE MED;
- lo studio per analizzare l'impatto del possibile utilizzo dei sistemi di sorveglianza satellitare ADS-B nel FAB;
- numerose iniziative di *safety* in tema di *Just Culture*, di condivisione efficace delle informazioni in caso di incidenti *cross-border* (ossia ai confini tra gli spazi aerei degli Stati membri), o volte a identificare le 5 priorità di sicurezza operativa ATM in BLUE MED.

Le rimanenti attività descritte nel BM-IP sono assegnate agli altri due comitati, l'NSAC e il CMCC.

Tutti gli obiettivi del programma sono dettagliati a livello del singolo *task*, al fine di garantire un rigoroso monitoraggio e l'identificazione di eventuali raccomandazioni da sottoporre all'attenzione dei comitati o del *GB* stesso qualora abbiano rilevanza per il *Single Sky Commitee* (Comitato del Cielo Unico). Il monitoraggio del BM-IP faciliterà inoltre la collaborazione nell'affrontare gli eventuali problemi identificati. ■

clearednews

Traffico nei cieli italiani +5,1% a novembre

Dalla lettura dei dati di Eurocontrol, organizzazione europea per la sicurezza del traffico aereo, si apprende che a novembre le rotte di sorvolo dello spazio aereo italiano (con o senza scalo) hanno registrato una crescita del 5,1% su base annua.
Si conferma quindi la forte ripresa del traffico iniziata ad aprile e proseguita anche nei mesi estivi, dopo un debole inizio anno. Un ennesimo dato positivo quello di novembre, nonostante la restrizione dello spazio aereo libico, che impatta negativamente sui collegamenti tra Europa e Africa e quindi influisce sulla perdita delle tratte che prima attraversavano lo spazio aereo italiano. A ciò si aggiunge la situazione di riassetto di Alitalia. Nel periodo gennaio-novembre 2017 i volumi di traffico sono aumentati del 3,9% rispetto al pari periodo dello scorso anno. Per il mese di dicembre è attesa una variazione sostanzialmente analoga a quella di novembre che dovrebbe così confermare una crescita del 4% per l'intero 2017, un'accelerazione del trend dopo il +1,6% dell'anno precedente.

Pubblicato l'aggiornamento della Black List Ue

La Commissione europea ha aggiornato la Ue Air Safety list, l'elenco delle compagnie che non rispondono agli standard internazionali di sicurezza e per questo soggette a bando o restrizioni alla propria operatività all'interno dell'Unione europea. Entra nella Black list delle compagnie pericolose Avior Airlines (Venezuela), mentre ne escono Mustique Airways (Saint Vincent e Grenadine) e Urga (Ucraina), a seguito di miglioramenti apportati nei dispositivi di sicurezza. "Il nostro obiettivo è offrire il più alto livello di sicurezza nei cieli europei - ha dichiarato il Commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc . La Ue Air Safety List rimane uno dei più efficienti strumenti per raggiungere questo obiettivo. Stiamo dimostrando che con il nostro aiuto le compagnie possono essere rapidamente rimosse dalla lista quando affrontano i loro problemi legati alla sicurezza. Il lavoro viene ripagato e spero che l'esempio di Mustique Airways e Urga possa essere di ispirazione per altre compagnie". La compagnia venezuelana Avior Airlines è stata aggiunta alla lista a causa delle carenze evidenziate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (Easa) durante la procedura di valutazione per l'ottenimento della certificazione TCO, di cui hanno bisogno le compagnie di Paesi terzi per effettuare trasporto aereo in Europa. Al contrario Mustique Airways e la compagnia aerea Urga hanno apportato significativi miglioramenti dal punto di vista della sicurezza dal momento della loro inclusione nella lista, nello scorso mese di maggio, venendo quindi cancellate dall'elenco delle compagnie pericolose. In conseguenza dell'ultimo aggiornamento, la Black list è composta da 178 compagnie aeree: 172 compagnie certificate in 16 diversi Paesi, a causa di carenze nella sicurezza individuate dalle Autorità per l'aviazione; 6 compagnie individuali, Avior Airlines (Venezuela), Iran Aseman Airlines (Iran), Iraqi Airways (Iraq), Blue Wing Airlines (Suriname), Med-View Airlines (Nigeria) e Air Zimbabwe (Zimbabwe). Altre 6 compagnie sono soggette a restrizioni e possono volare in Europa solo con determinati tipi di aerei: Afrijet e Nouvelle Air Affaires SN2AG (Gabon), Air Koryo (Repubblica Democratica della Corea), Air Service Comores (Comore), Iran Air (Iran) e TAAG Angola Airlines (Angola).

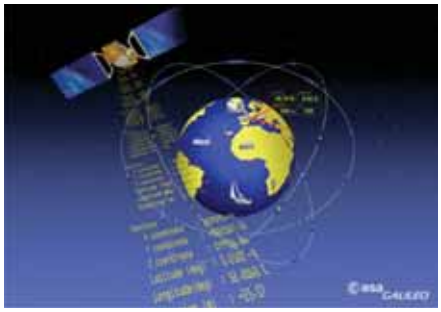
Assaeroporti: passeggeri in aumento a novembre

Sono stati 11.816.420 i passeggeri transitati negli aeroporti italiani nel mese di novembre, in aumento del 5% rispetto allo stesso mese 2016. Positivi anche i dati relativi al traffico cargo, con 99.126,2 tonnellate movimentate, in aumento del 6,3% rispetto a novembre dello scorso anno. Nel dettaglio, leggermente negativo il risultato dell'aeroporto di Roma Fiumicino, con 2.833.610 passeggeri, -2,6% rispetto a novembre 2016 e in leggera crescita l'aeroporto di Ciampino (+1,2%) con 477.260 passeggeri. Passando agli aeroporti milanesi, positivo il risultato di Malpensa, con 1.598.444 passeggeri (+11%); in diminuzione, invece, del 4,7% i passeggeri all'Aeroporto di Linate (725.254).

ASSAEROPORTI
Associazione Italiana Gestori Aeroporti

Particolarmente positivi i risultati del traffico passeggeri negli aeroporti di Pescara (+57,4%), Napoli (+49,8%), Palermo (+25,6%); più contenuto, ma comunque positivo, il risultato degli aeroporti di Verona (+17%), Cagliari (+11,2%), Bari e Catania (+8%), Bergamo (+7,4%), Venezia (+6,8%), Bologna (+5,4%). Negativo, invece, l'andamento del traffico passeggeri negli aeroporti di Ancona (-20,9%), Alghero (-15,9%), Torino (-1,5%). Complessivamente, nel periodo gennaio-novembre sono stati 163.473.192 i passeggeri transitati negli aeroporti del nostro Paese, in aumento del 6,6% rispetto allo stesso periodo 2016.

In orbita altri 4 satelliti del sistema di navigazione satellitare Galileo



Altri quattro satelliti del sistema di navigazione satellitare Galileo sono adesso in orbita. I satelliti sono stati lanciati da un Ariane 5 dalla base europea di Kourou, in Guiana Francese. Con questo lancio salgono quindi a 22 i satelliti in orbita sui 26 previsti dalla costellazione, 24 dei quali operativi più 2 di riserva. Altri quattro saranno lanciati nel 2018, sempre con un razzo Ariane 5. Galileo è un sistema di navigazione e localizzazione satellitare europeo, concepito per usi civili e in grado di offrire indicazioni sul posizionamento ad altissima precisione. Il programma ha cominciato a offrire i primi servizi tramite la localizzazione satellitare il 15 dicembre 2016.

Magazine Contact

cleared

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

EDITORE
ENAV SpA

Direttore Responsabile
Nicoletta Tomiselli

Comitato Editoriale
Corrado Fantini
Maurizio Gasparri
Mauro Iannucci
Luca Morelli
Umberto Musetti
Maurizio Paggetti
Iacopo Prissinotti
Vincenzo Smorto
Nicoletta Tomiselli

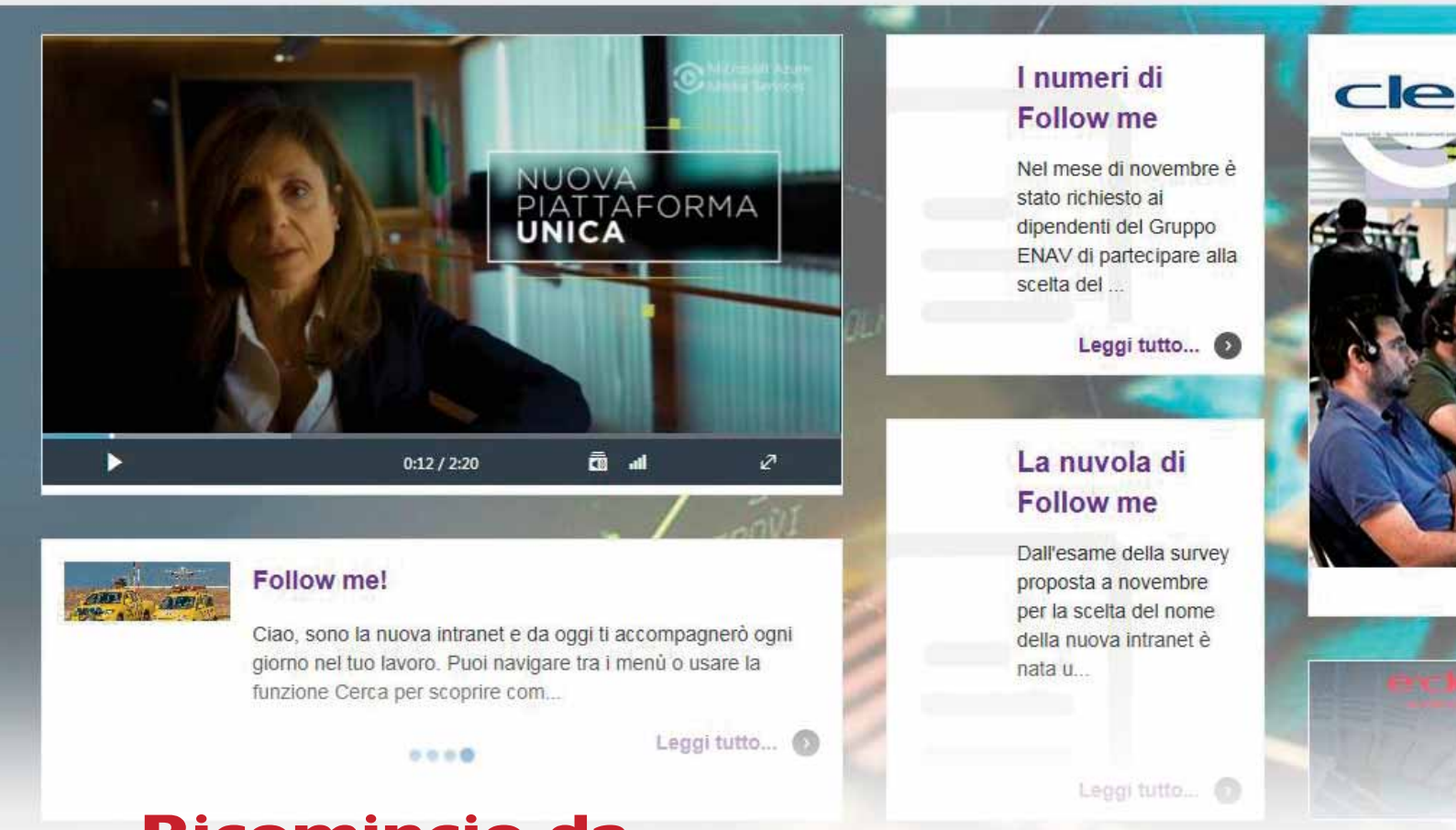
Coordinamento Editoriale
Luca Morelli

In Redazione
Gianluca Ciacci,
Oriana Di Pietro,
Luca Morelli,
Maria Cecilia Macchioni *(grafica)*

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

Videoimpaginazione e Stampa
Paolo Lazzari - LITOGRAFTODI srl
Todi (PG)

Foto di copertina: Martina Buso



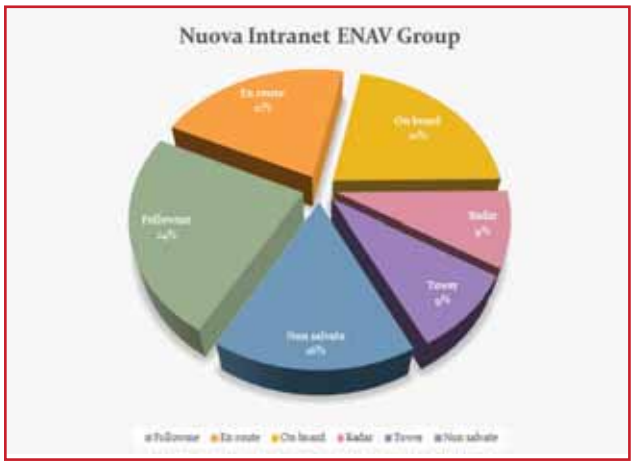
Ricomincio da...

Follow me

Le vecchie intranet di ENAV e Techno Sky vanno in pensione, al loro posto arriva la nuova intranet Follow me

di **Luca Morelli** *responsabile Comunicazione Interna*

Alla fine abbiamo **cambiato** anche il nome! Lo abbiamo fatto con un sondaggio via mail che ha consentito a tutti i dipendenti del Gruppo di partecipare per scegliere il nome della nuova intranet aziendale che "suonava" meglio. Si chiama "**Follow me**" il **nuovo portale di comunicazione interna** che dallo scorso 29 dicembre ha preso il posto di E.NAVigare, in pensione dopo 13 anni di onorata carriera, e della intranet Techno Sky, proprio come la vettura gialla così definita munita di radiotelefono collegato con la Torre di controllo, capace di **scortare** gli aeromobili alla piazzola assegnata, attraverso le vie



di scorrimento di ogni scalo aeroportuale. Il **nuovo portale** avrà una rinnovata veste grafica e nuove funzionalità abilitanti, offrendo a tutti un nuovo spazio digitale aziendale, dove tutti i processi chiave saranno gestiti attraverso **modalità innovative**. Nel primo periodo, e fino alla fine del mese di Gennaio 2018, **Follow me** si affiancherà ai portali E.NAVigare e Techno Sky allo scopo di assicurare una adeguata **fase di familiarizzazione** e avviamento operativo. Dopodiché sarà l'unico portale intranet di Gruppo.

La nuova piattaforma, nata dall'intensa collaborazione tra tutte le **funzioni aziendali**, risponderà il più possibile alle esigenze di tutto il personale della Società costituendo un **ecosistema digitale** dove tutte le applicazioni e i processi sono gestiti attraverso nuove modalità interattive. Presto potremo accedere ad applicazioni e dati tramite qualsiasi **dispositivo** fisso o mobile **aziendale**, in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo, operando dall'ufficio, in viaggio, sul campo, su tutte le strutture operative rimanendo così sempre connessi con l'ambiente di lavoro e con il proprio team.

Nel mese di novembre è stato richiesto ai dipendenti del **Gruppo ENAV** di partecipare alla scelta del nome della nuova intranet aziendale. Tutti i dipendenti sono stati invitati a selezionare il nuovo nome tra 5 alternative: TOWER, RADAR, FOLLOW ME, ON BOARD e EN ROUTE. Il **40,5%** dei questionari inviati sono risultati visionati dai dipendenti, di questi il **34,1%** sono stati completati (per un totale di **1436** risposte).

Il nome che ha avuto maggiori preferenze è stato **FOLLOW ME** con **403** consensi (28% di risposte) seguito da **ON BOARD** e **EN ROUTE** scelti rispettivamente da **366** e **365** colleghi (25,5% e 25,4% di risposte). Meno gettonati **TOWER** (152 consensi pari al 10,6% delle risposte) e **RADAR** (150 pari al 10,5%).

All'interno del sondaggio nello spazio libero "Hai un'idea migliore?": 467 colleghi (il 32,5% di chi ha risposto) hanno dato dei suggerimenti o legittimato la loro scelta esprimendo altre idee.

La nuvola di Follow me

Le frasi usate dai colleghi per **esprimere** delle nuove proposte nello spazio del sondaggio "Hai un'idea migliore", sono state disambiguate per far emergere dei significati univoci alle parole scritte. La nuvola di parole (***word cloud***) che ne scaturisce, è una rappresentazione visiva delle parole chiave emerse: più grande è il carattere, maggiore è la **frequenza** della parola chiave.

Tra chi ha risposto al questionario è importante sentirsi parte integrante dell'azienda ed è stato espresso attraverso le parole ENAV (ripetuta 156 volte), Group (18 volte), My (12 volte), We (10 volte) e Together (6 volte); il proprio lavoro è stato rappresentato con le parole Sky (46 volte), Fly (30), Air (27) e Space (9 volte); il mondo del web e dell'informatica con Net (59 volte), Web (12 volte) e Intranet (8 volte); e, infine, per 52 volte è stato scritto l'attuale nome della intranet "Enavigare" che ha accompagnato molti di noi per 13 anni e che risulta quindi **difficile abbandonare**. Il nuovo percorso però è tracciato e presto ognuno di noi sarà chiamato a partecipare attivamente ad una vera e propria **community**.

Insomma seguiteci. Let's go together, Follow me!

Rappresentazione visiva delle parole (word cloud) dei suggerimenti pervenuti.

Quo Vadis? Ovunque sia necessario e qualunque sia il percorso

Il programma "Experience Sharing to Enhance Safety" di Eurocontrol

di **Corrado Fantini** *responsabile Safety*

Il programma "***Experience Sharing to Enhance Safety***" di EUROCONTROL è una sorta di viaggio, un percorso giunto al suo settimo anno che, passo dopo passo, ha promosso la **sicurezza del trasporto aereo** e la condivisione delle esperienze al fine ultimo e solo del miglioramento. Come per tutti i viaggiatori, anche per la **Community della Just Culture**, arriva un momento nel quale hai voglia di guardare indietro, di fermarti un momento per **recuperare le forze** e **tirare le somme**, prima di **ripartire** con ancor più vigore ed entusiasmo. La conferenza di Roma è stata tutto questo: un'agenda ricca d'interventi e riflessioni (non solo aeronautiche, ma ferroviarie e mediche), la celebrazione di quanto si è innovato nella modalità "promozionale" (la ***pièce*** teatrale "The nuclear family"), la verifica dei punti d'incontro che siamo riusciti a stabilire tra industria, professionisti, mondo accademico e magistratura.

Il titolo della conferenza romana è la giusta sintesi del viaggio "***Just Culture & Judiciary - Quo Vadis? - Just culture across industries: Continuing to learn from each other***"... e l'interrogativo iniziale lascia ad ognuno il compito di fornire una risposta consapevole.

Il "**Quo Vadis?**" è una domanda posta a ogni compagno di viaggio, ma non solo l'interrogarsi sul "dove stiamo andando", ma anche il chiedersi "come vogliamo andarci". Un interrogativo **semplice ma impegnativo**, che affonda le sue radici in un remoto passato: ***"Domine, quo vadis?"*** (*Signore, dove vai?*), è la domanda che antichi scritti attribuiscono a San Pietro quando - in fuga dal carcere Mamertino - interrogò Gesù che rispose *"Romam, ut iterum crucifigar"* (*A Roma, per essere crocifisso una seconda volta*). Come dire, per quanto difficile possa essere, ognuno sa dove vuole o deve andare.

Ora, senza scomodare più del lecito né la storia,

né tantomeno la religione, **collegare** la domanda *Quo Vadis?* al connubio *Just Culture & Judiciary* può apparire arduo, ma in fondo, non è questa la meta che ci eravamo **prefissati**? Non volevamo creare un ponte, un collegamento tra chi gestisce il rischio e chi amministra la giustizia? **Sicuramente** non siamo ancora a destinazione, ma guardando indietro, è possibile desistere per il tratto che ancora dobbiamo percorrere, invece di rallegrarci per la strada che abbiamo già fatto?

I **principi** di Just Culture appaiono sempre più i principi del futuro e la loro applicazione concreta non dovrebbe limitarsi alle organizzazioni a **rischio controllato**, ma dovrebbe estendersi ad ogni attività umana.

Celebrare un successo è facile, anche avere consapevolezza dei propri limiti e dei propri fallimenti lo è. **Condividere i propri errori** per non ripeterli e per evitarne altri o evitarli ad altri, questo è un po' più difficile.

Abbandonarsi alla ***cultura della colpa***, cercare conforto nel "a me non potrà capitare" o nella ricerca del "capro espiatorio" che salva il sistema, quasi sempre ha portato problemi, ha impedito di prevenire e, nel migliore dei casi, ha portato a **banalizzare** le questioni. Confinare tutto nel perimetro della causa / effetto, senza comprendere le ragioni degli avvenimenti, porta alla **falsa equazione** per cui a ogni incidente corrisponde una causa (o più cause) di "prossimità", facendoci credere che basterà rimuoverla(le) per avere risolto il problema. Guardando indietro, invece, il viaggio nella Just Culture ci ha **insegnato** che il **progresso** e la **ricerca del miglioramento** diffuso è un problema complesso, un problema che non si risolve con una semplice equazione.

A volerle vedere, le dimostrazioni dell'inutilità della ***blame culture*** (cultura della colpa) sono infinite e un simile approccio ai problemi non dovrebbe avere più alcun credito nelle organizzazioni aeronautiche. Nemmeno lontanamente associabile alla cultura della giustizia, la *blame culture* è destinata a scontrarsi con la sua stessa limitatezza, con l'essere individualistica e inutilmente competitiva, **finalizzata** alla ricerca di un colpevole e della sua punizione: una sorta di malattia che resiste solo in talune realtà culturalmente arretrate e ignoranti. Certo non può essere la cultura di un'organizzazione, né tantomeno di una comunità o di un'impresa, non di un'impresa all'avanguardia **collocata nel futuro**.

Il futuro richiede **conoscenza** e - insieme all'informazione di cosa è andato bene (Safety II) - pretende l'informazione di ciò che non è andato bene o non è andato come atteso. È necessario ricordarsi che esiste la **fallibilità umana**, che l'affidabilità può migliorare e peggiorare, che la flessibilità è un valore importante come la stabilità e che gli inconvenienti non sono "**anomalie**" di un sistema "**perfetto**", ma variazioni della performance da comprendere e gestire responsabilmente.

Sotto questo punto di vista, la conferenza di Roma è stata una tappa energetica; non è stata la meta finale del viaggio, ma è stata una **tappa fondamentale** che ha consentito a tutti i viaggiatori di celebrare con **soddisfazione** la strada già percorsa e di focalizzarsi al meglio sull'obiettivo. Non c'è stata nessuna crisi del settimo anno, anzi, è stata l'occasione per il richiamo del vaccino contro la **domanda sbagliata**, "chi è stato?", e ha confermato che i professionisti del settore aeronautico, medico, ferroviario o nucleare continueranno a porsi la **domanda giusta**, "perché?".

Riconoscere i caratteri collettivi e organizzativi impliciti in ogni rischio è un'impresa che deve necessariamente trascendere dagli errori o dai fallimenti, ecco perché la Conferenza di Roma **deve essere** raccontata e valorizzata. Mutando la prospettiva e approcciando le ***failures*** dal lato culturale, la Just Culture abbatte la prima barriera che si frappone al raggiungimento di elevati livelli di resilienza organizzativa e di proattività nella gestione dei rischi. La Just Culture è l'antidoto contro il **cinismo organizzativo**, la riduzione della motivazione al lavoro, la perdita del senso di responsabilità individuale e la disaffezione che, alimentando "**voci di corridoio**", si trasforma immediatamente nel più nocivo degli effetti collaterali: la punizione sociale.

Quindi, dove andiamo? **Ovunque sia necessario** e qualunque sia il percorso, perché la meta vale ogni sforzo. ■

Foto di Roberto Ascheri

L'INTERVISTA

La parola a…

Kornél Szepessy

CEO di HungaroControl

HungaroControl è al crocevia tra l'Europa centrale e quella orientale; quali sfide operative e tecniche state affrontando?

Sebbene sia un paese piccolo, l'Ungheria ha una posizione strategicamente importante per molti versi. Per quanto riguarda il traffico, siamo davvero al crocevia delle maggiori rotte nord-sud ed est-ovest, cosa che rende il nostro lavoro alquanto difficile, per via della grandissima complessità del traffico aereo. Questa complessità rappresenta da decenni una sfida impegnativa per noi, ma gli ultimi mesi e anni sono stati particolarmente difficili in questo senso, principalmente a causa dell'impatto del conflitto in Siria, a sud, e della crisi russo-ucraina ad est.

Oltre alla complessità, HungaroControl affronta le sfide di una crescita inaspettatamente rapida del traffico, ben al di sopra della media europea: a luglio del 2017, i sorvoli in Ungheria sono aumentati del 7,8% e gli arrivi e le partenze all'aeroporto internazionale di Budapest Liszt Ferenc sono incrementati del 9,9% rispetto a luglio 2016. Il traffico nello spazio aereo ungherese si è impennato del 20% in seguito alla crisi russo-ucraina e al disastro del volo Malaysia Airline 17 nei cieli dell'Ucraina orientale. Non da ultimo, dal 2014 l'ANSP ungherese continua a fornire servizi ATM nello spazio aereo superiore del Kosovo, con un incremento del 48,8% nel traffico aereo a luglio rispetto allo stesso periodo l'anno precedente.

Per far fronte a queste sfide, investiamo molto nel miglioramento delle nostre operazioni e della nostra tecnologia. Aggiorniamo continuamente il nostro sistema Thales ATC altamente automatizzato e siamo stati i primi in Europa a implementare le operazioni free route nello spazio aereo superiore già nel 2015 e recentemente è stato esteso allo spazio aereo rumeno e bulgaro di notte. HungaroControl è stato il primo al mondo a lanciare il suo sistema Remote Tower in un aeroporto di media capacità all'Aeroporto Internazionale di Budapest a novembre di quest'anno. Siamo anche molto attivi nello scenario internazionale nelle attività di Ricerca Sviluppo e Innovazione e facciamo del nostro meglio per essere sempre all'avanguardia dello sviluppo tecnologico.

Per il resto, non crediamo ci sia un vero confine tra l'Europa occidentale e quella orientale per quanto riguarda lo sviluppo tecnologico. Abbiamo visto ottimi esempi di ANSP est-europei con un altissimo potenziale di innovazione e tecnologia, e pertanto l'innovazione e la tecnologia sembrano essere indipendenti dalla posizione geografica.

Il programma SESAR, i FAB, la Performance: in che modo HungaroControl sta affrontando i cambiamenti introdotti dal Single European Sky (Cielo Unico Europeo) e qual è il ruolo della tecnologia in questo cambiamento?

Innovazione e cooperazione: credo sia questo il modo in cui possiamo affrontare e gestire le sfide dell'aumento del traffico aereo e del Single European SKY. Per quanto riguarda l'innovazione, HungaroControl si dedica da decenni alle attività di Ricerca e Sviluppo, e recentemente abbiamo anche iniziato a possedere il potenziale necessario per la partecipazione diretta ai progetti di ricerca europei. È questo il motivo per cui siamo entrati a far parte di SESAR 2020 e del SESAR Deployment Manager. Per quanto riguarda la cooperazione, siamo molto attivi nel promuovere i rapporti e la cooperazione con i colleghi degli ANSP all'interno del FAB Central Europe così come una più generale cooperazione dentro e fuori SESAR. Cerchiamo la cooperazione sia con gli ANSP che con altri operatori del settore. La cooperazione con gli ANSP che hanno un forte potenziale nell'innovazione è un elemento per il successo, e per questo vediamo con grande interesse le opportunità di lanciare progetti congiunti anche con ENAV.

Supportiamo pienamente l'obiettivo comune di rendere più efficace la performance del settore ATM europeo e di contribuire alla riduzione dei costi per i passeggeri. Pensiamo che il Performance Scheme dell'Unione europea sia un'ottima iniziativa, allo stesso tempo siamo certi che ci sia ancora molta strada da fare prima di riuscire a trovare soluzioni davvero adeguate ed eque ai problemi di performance del settore ATM europeo. La tecnologia gioca senza dubbio un ruolo chiave, può migliorare la capacità senza aumentare il numero dello staff ATCO, contribuendo dunque a ridurre i costi unitari dei servizi ATM. Parlando di tecnologia, penso che il mondo dei droni fornirà presto una sorta di orientamento anche al settore ATM.

Il ruolo degli ANSP sta cambiando: in che modo la cooperazione tra ANSP può contribuire alla realizzazione dei vostri obiettivi?

Penso che l'obiettivo ultimo dell'Unione europea sia il consolidamento del settore ATM europeo, e cioè la riduzione del numero degli ANSP collegando in maniera più integrata paesi e servizi. Da questo punto di vista, credo che gli ANSP più aperti all'innovazione e alla cooperazione con altri operatori del settore abbiano possibilità di gran lunga maggiori di sopravvivere nel lungo termine. HungaroControl è aperta a tale cooperazione ed è pienamente consapevole che si tratta dell'unico modo per raggiungere i propri obiettivi strategici. Come ho detto, siamo disponibili a operare con gli altri sia all'interno che al di là del quadro del FAB Central Europe, sia con gli ANSP che con altri operatori del settore e della produzione, come Frequentis, nostro partner in SESAR.

Quali sono le priorità chiave di HungaroControl per il futuro, sia a livello nazionale che internazionale?

Penso di aver già fornito una risposta a questa domanda. Lavoriamo duramente per costruirci una posizione solida, che sia in grado di assicurare, a lungo termine, la presenza di HungaroControl in un settore che sta vivendo cambiamenti radicali.

Foto di Roberto Careri

enav.it

enav.it

MISTO
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C111553