Mensile del Gruppo Enav

cleared

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

9 anno XIV – ottobre 2017

MET WORLD EXPO 2017

I AMETEOROLOGICAL

FREE ROUTE

ESTATE 2017

SESAR 2020: ROADMAP ENAV

Foto di Andrea Santiprosperi
enav
techno sky
an enav group company
enav
asia pacific

Numeri crescenti

di **Maurizio Paggetti** *Direttore Servizi Navigazione Aerea Enav*

È ormai consuetudine che in questo numero vengano esposti i numeri relativi all'andamento del traffico estivo gestito da Enav e le variazioni registrate a livello nazionale nel dominio en-route e in quello aeroportuale.

Per quanto riguarda il numero di voli che hanno interessato l'area ECAC quest'anno il panorama risulta essere positivo. I dati infatti confermano un incremento del numero dei voli pari al 4,24% complessivo (dato Y-T-D riferito al 31 ottobre) con punte del 6,41 per la Spagna e del 4,35 % per il FAB BLUE MED. Anche l'Italia e quindi Enav ha registrato, al 31 ottobre, un dato interessante in termini di incremento nel dominio di rotta con una variazione del + 2,80 % in termini di voli gestiti, ed elemento ancora più significativo una variazione del + 3,48 % della distanza percorsa all'interno dello spazio aereo nazionale.

Questo primo dato offre un importante spunto di riflessione. Per la prima volta dopo diverso tempo ed in controtendenza rispetto alle precedenti stagioni, si evidenzia che ad un incremento di voli corrisponde un incremento almeno equivalente se non superiore di miglia percorse. In altre parole gli aerei sono di più ed ogni singolo volo rimane nel nostro spazio aereo per più tempo coprendo distanze più lunghe con benefici economici evidenti.

Accanto a questo dato operativo sicuramente incoraggiante che da una prima analisi è riconducibile all'introduzione delle operazioni Free Route al di sopra di FL 335 (circa 11.000 metri), si contrappone tuttavia un tasso di crescita che risulta essere quasi 1,5 punti percentuali al di sotto della media europea.

Il dato positivo si registra anche per gli aeroporti italiani con una crescita media del 3,22 % in termini di movimenti al 31 ottobre. Gli aeroporti che hanno contribuito al raggiungimento di questo risultato sono diversi; tra gli HUB si registra una crescita di Malpensa del 7,6% mentre permane negativo il dato di Fiumicino complice la crisi Alitalia con un - 5,6%; molto significativi sono gli incrementi registrati da Napoli e Catania con valori rispettivamente del 15,8% e del 13,1%.

In conclusione la stagione estiva appena terminata è da considerarsi soddisfacente sia il per numero di voli assistiti, sia per il livello di servizio garantito in termini di safety e puntualità e pone Enav in una posizione di eccellenza tra gli ANSP europei.

In questo scenario l'introduzione delle operazioni Free Route rappresenta una variabile rilevante per il raggiungimento dei nostri risultati.

La stagione estiva 2017 è stata infatti il primo banco di prova per la gestione delle operazioni nel nuovo spazio aereo e grazie al contributo di tutti, da chi l'ha pensato e sviluppato a chi ha lavorato nel nuovo ambiente, si è confermato un successo che ci pone come primo fornitore di servizi, tra i sei maggiori europei, ad avere implementato questo concetto operativo in largo anticipo rispetto alle tempistiche previste dalla regolamentazione europea.

Il mondo ATM nel 2018 sarà ancora caratterizzato dall'introduzione di nuovi concetti operativi (Data Link in primo piano) che porteranno ancora nuove sfide da affrontare e solo attraverso il cambiamento continuo orientato verso modelli operativi innovativi si potrà continuare a mantenere il primato a livello europeo.

La centralità delle parte operativa nella nostra società si concretizza infatti nella capacità di gestione degli incrementi di traffico sia in rotta, sia sull'aeroporto con il miglioramento continuo della Safety attraverso l'introduzione di modelli operativi efficaci e sempre all'avanguardia.

I risultati ottenuti con l'estate appena trascorsa evidenziano in modo inconfutabile che la strada intrapresa, focalizzata sull'innovazione e la ricerca di una sempre migliore prestazione operativa, è l'unica possibile per mantenere la posizione di preminenza che ci viene riconosciuta a livello europeo. Mi preme inoltre sottolineare che le competenze delle risorse impiegate in queste attività sono la chiave del successo della nostra Azienda. ■

ESTATE 2017

Operazioni Free Route, incrementi di traffico e non solo

di **Paolo Nasetti** *responsabile Operazioni di Rotta*

Ci eravamo lasciati nel numero di maggio (Cleared 5 / 17) presagendo ottimi risultati per la prima estate con **le Operazioni Free Route**, ed i fatti hanno dimostrato che tutta l'implementazione ha fortemente condizionato le pianificazioni registrando **eccellenti risultati** in termini di percorrenze rispetto all'estate 2016. Grazie alla nuova architettura dello spazio aereo, che consente pianificazioni dirette per lunghi tratti di rotta, e grazie alla continuità di **spazio aereo Free Route** con alcuni stati confinanti, il contesto operativo si prospettava sin da subito accattivante per le compagnie aeree.

La prima evidenza degli ottimi obiettivi raggiunti si legge nei mutati flussi di traffico. In particolare si rilevano forti incrementi nello spazio aereo assegnato all'**ACC di Brindisi**, con aumenti di traffico che hanno avuto punte del 12.29% a giugno, 11.46% a settembre e 12.87% ad ottobre, con un corrispondente **incremento di miglia volate** di 20.06% a giugno, 15.67% a settembre e 16.74% ad ottobre registrando, dall'inizio dell'anno al 31 ottobre, un incremento di traffico del 8.82% con 12.78% di miglia volate in più rispetto al 2016.

Questi valori, sommati agli **incrementi di traffico** di +1.96% di Milano, +2.25% di Padova e +4.02% di Roma, con relativi incrementi di miglia rispettivamente di +0.12%, +2.32% e +3.55% permettono di consolidare al 31 ottobre 2017 un **incremento di traffico globale** di +2.80% con +3.42% di miglia volate in più nello spazio aereo italiano, un livello di crescita per i quattro ACC che si attesta prossimo alla previsione di **High Scenario prevista dal Network Manager.**

L'analisi dei dati rivela un **forte aumento di traffico** fondamentalmente su due direttrici: **Est / West** e **Nord / Sud**, lato adriatico, con coinvolgimento, per entrambe le direttrici, dell'**ACC di Brindisi** insieme rispettivamente agli **ACC di Roma e Padova**. L'incremento di traffico sulla dorsale adriatica è molto significativo in quanto si verifica nonostante l'offerta economicamente più vantaggiosa garantita dai provider dei paesi balcanici, consentendo di affermare come le compagnie aeree abbiano apprezzato uno dei principi su cui **si basa l'offerta Enav: rotte dirette e profili ottimali in un contesto** ad elevata puntualità, **dove il ritardo è pari a zero minuti.**

foto di Tiziano Bedin

In conclusione, dal 26 marzo al 30 settembre il traffico **Free Route** ha rappresentato circa il 53% del traffico totale e, grazie all'organizzazione dello spazio aereo, questo traffico ha beneficiato di un risparmio medio di circa 10NM, con un **minor consumo di circa 65 Kg di carburante per singolo volo** ed un conseguente beneficio ambientale di 210KG di minor emissione di CO_2 per volo assistito.

Qualcuno di voi si starà chiedendo quali siano stati i benefici in termini di **safety,** fra qualche pagina scoprirete i primi risultati più che positivi.

La continua evoluzione non si ferma qui. Oltre all'obiettivo di abbassare a FL305 il limite inferiore dello spazio aereo Free Route, saranno riviste le linee di **responsabilità degli spazi aerei assegnati ai 4 ACC**. L'osservazione dei mutati flussi di traffico che hanno interessato il nostro spazio aereo nei mesi estivi ha permesso di consolidare quali siano le correnti più volate e, di conseguenza, come debbano essere modificati i **limiti laterali delle aree di responsabilità** dei singoli ACC, per evitare traiettorie che volino stabilmente lungo i confini fra due ACC o addirittura che entrino ed escono più volte da due Centri contigui (tecnicamente: voli rientranti). Questo permetterà di adeguare le aree di responsabilità alle mutate pianificazioni delle compagnie aeree, alleggerendo il **workload dei CTA** grazie alla diminuzione delle necessità di coordinamento.

E poi? **Nuova label integrata e operazioni Data-Link** anche per i restanti 3 ACC, dopo l'avvenuta implementazione di Brindisi, ma di questo parleremo più avanti! ■

I ameteorological

Enav al Meteorological Technology World Expo 2017

a cura di **Giulio Gamaleri** *responsabile Brand Development*

Enav si attesta come una primaria realtà nel settore dei servizi dedicati alla meteorologia. I nuovi sistemi e le tecnologie messi a punto dalla Società rientrano infatti a pieno titolo nell'offerta internazionale dedicata al settore. Ne è un esempio il contratto chiuso con la "*Libyan Civil Aviation Authority* (**LCAA**)" che vede **Enav** impegnata nella fornitura del nuovo sistema meteorologico per l'aeroporto di Mitiga.

In tale contesto la Società, presente sin dalla prima edizione della manifestazione e tra le prime aziende ad aderire all'evento, ha deciso di rafforzare, da protagonista, la sua partecipazione al **Meteorological Technology World Expo** o **MET**, che si è svolto dal **10** al **12 ottobre** presso il RAI Convention Centre di **Amsterdam**.

Il MET costituisce l'evento internazionale più importante, a livello mondiale, dedicato alle aziende e organizzazioni che utilizzano tecnologie e servizi di ultima generazione del settore meteorologico. Ma non solo, in questa edizione si sono anche affrontati temi di grandissima attualità come quello delle misurazioni dei cambiamenti climatici.

La manifestazione, giunta alla settima edizione, ha stabilito infatti quest'anno un record di presenze con **200 espositori** e più di **4.000 partecipanti** provenienti da oltre **100 Paesi**, wordwide.

La tre giorni è stata dunque l'occasione per proporre le attività di **Enav** dedicate al settore **meteorologico**, basate su un consolidato *know-how* e frutto della forte esperienza acquisita nel delicato e complesso campo aeronautico.

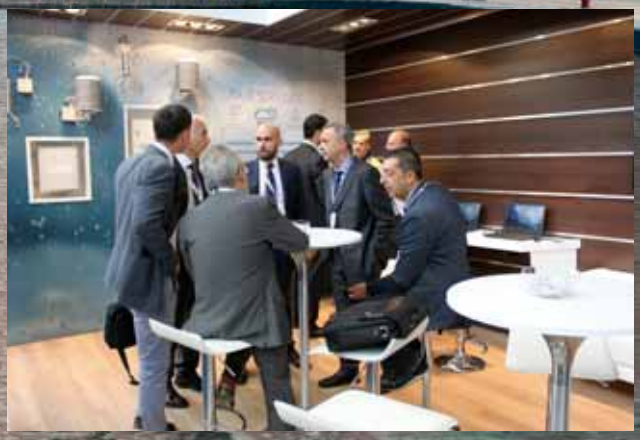
In un'ottica di **ottimizzazione** dei costi, pur mantenendo i suoi alti standard di qualità espositiva, la Società ha partecipato alla manifestazione utilizzando una sezione, customizzata per l'occasione, dello stand realizzato per il "*World ATM Congress di Madrid*", stand che ha riscosso un ottimo successo sia in termini di visibilità che di frequentazione.

I prodotti meteo internazionalmente commercializzati dal nostro Gruppo hanno suscitato il vivo interesse dei numerosi esperti e visitatori presenti in fiera. Prodotti meteo non solo dedicati al comparto aeronautico ma anche dedicati a settori quali i trasporti, l'agricoltura e alle rilevazioni meteo di carattere previsionale.

Un nutrito numero di *hosted buyers* si sono presentati presso lo stand **Enav** appositamente predisposto, attraverso un'area demo e un'area ospitalità, per incontri mirati B2B. Numerose le delegazioni internazionali e i professionisti che hanno assistito alle sessioni *demo live*, appositamente pianificate, relative ai prodotti **ATIS** - Automatic Terminal Information Service, **E-AWOS** - Automatic Weather Observation System e ai **Training Services** meteorologici.

Particolare interesse ha rivestito la presentazione della nuova postazione/centralina di rilevamento dati **Enav**, la **EDAMS 4.0**, una soluzione innovativa ed efficace, a costi e dimensioni contenuti, dedicata alle osservazioni atmosferiche di superficie.

L'evento è stato anche l'occasione per la promozione dei servizi Aireon nel mercato Europeo, promozione che rientra nelle attività **Enav** concordate con la Società partecipata USA. Ciò ha reso ulteriormente *effective* la presenza di Enav, che è risultata essere tra i veri protagonisti dell'intera manifestazione. ■



SESAR2020
La Roadmap di validazione Enav

di **Daniele Teotino** *responsabile Coordinamento Attività SESAR JU*

Completato con successo il periodo di avvio, entra nel vivo la seconda fase del Programma di ricerca e sviluppo europeo SESAR, denominata **SESAR 2020**.
Elemento centrale del Programma sono le validazioni, ovvero le attività di ricerca che mirano a testare i benefici prestazionali - le ***Key Performance Area*** (KPA) - delle nuove soluzioni studiate, in sinergia con tutti i partner SESAR, con l'obiettivo di efficientare i servizi ATM. Le validazioni sono svolte attraverso la realizzazione di specifiche e complesse sperimentazioni in ambienti simulati o reali, quali *gaming exercise*, *fast time simulation*, *real time simulation*, *shadow mode* e, in ultimo, *live trial*.
SESAR 2020 vede ancora una volta Enav protagonista con più di 20 **validazioni** da condurre nell'arco della sola ***Wave 1*** (2016-2019). La **roadmap** Enav, definita in accordo agli obiettivi strategici aziendali e in continuità con il lavoro svolto in SESAR 1, indirizza numerosi concetti operativi trasversali a più domini, quali Aeroporto, Rotta / TMA, Network, SWIM e Trajectory Management, senza al contempo tralasciare gli aspetti inerenti le operazioni dei droni (Remotely Piloted Aircraft System - RPAS), tema di interesse crescente a livello mondiale.
Proprio sui droni è stata svolta la prima validazione real time effettuata da Enav in collaborazione con MATS, il Service Provider maltese, ed EUROCONTROL volta alla valutazione delle operazioni crossborder in spazi aerei non segregati sullo scenario di confine fra Italia e Malta.
Gli studi proseguiranno nel corso del 2018 con ulteriori sperimentazioni ad alto contenuto sia operativo che tecnologico. Diversi i temi trattati: si inizierà con i servizi avanzati di **Guidance A-SMGCS** - quali Virtual Block Control, data-link aeroportuale, routing / planning – e la gestione integrata delle sequenze di arrivo e partenza attraverso l'interazione **AMAN / DMAN**, per passare poi allo studio di innovative procedure di avvicinamento ad elevata precisione sia per aerei che per **elicotteri**. Nell'ultimo trimestre del 2018 saranno oggetto di ricerca i servizi di Torre remota su aeroporti multipli, le soluzioni avanzate per la gestione dello spazio aereo e il Demand / Capacity Balancing, nonché l'analisi dei Common Services e del **Virtual Centre**, concetto che prevede la virtualizzazione dei dati ATM attraverso la delocalizzazione del fornitore rispetto all'ente utilizzatore.
Il 2019 sarà invece rivolto a temi cruciali quali la gestione della **traiettoria 4D** attraverso la condivisione dei dati air-ground per l'ottimizzazione degli algoritmi di calcolo (Trajectory Predictor), gli approfondimenti sulle operazioni **RPAS** sia a terra sia in ambiente rotta / TMA e i nuovi studi sul **Free Route** e sull"Extended AMAN (XMAN) per la gestione delle sequenze di arrivo con orizzonte temporale di calcolo esteso. Verranno anche studiate le soluzioni di **Multi Sector Planning**, con inclusi i tool a supporto del controllore per la detezione e risoluzione dei conflitti, nonché l'**interoperabilità** ground-ground dei sistemi ATC (IOP), tematica che, per la sua elevata complessità tecnica, sta rappresentando un elemento di grande discussione all'interno del Programma.
Gli studi proseguiranno poi nel corso della ***Wave 2*** (2019-2021) i cui contenuti sono in corso di definizione e con avvio previsto per la fine del 2019.

Cos'è SESAR

SESAR – *the Single European SKY ATM Research* - è il Programma di Ricerca e Sviluppo per l'ammodernamento del sistema ATM europeo in accordo agli obiettivi del *Single European Sky* (SES) e alle priorità definite nell'*European ATM Master Plan*.

Obiettivo del Programma è superare la frammentazione nazionale esistente e convogliare gli sforzi di ricerca e di sviluppo di Settore verso sistemi di controllo di traffico aereo omogenei e moderni, in grado di garantire una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, con costi dimezzati, coefficienti di sicurezza 10 volte maggiori e ricadute ambientali 10 volte minori.

Il Programma, cofinanziato dalla Commissione europea e gestito sotto l'egida della *SESAR Joint Undertaking* (SJU), il partenariato pubblico-privato istituito nel 2008 con mandato fino al 2024, vede la partecipazione dell'intera Industria ATM europea, fra cui Enav.

Enav in SESAR

Il Programma SESAR si articola in due fasi.

La prima, denominata SESAR 1 (2008-2016), si è conclusa con successo a dicembre 2016 ed ha visto la Società impegnata su 98 progetti dei 320 previsti, di cui 20 con il ruolo di coordinatore. Nell'arco di SESAR 1 Enav ha condotto con successo oltre 35 validazioni.

La seconda fase - SESAR 2020 - ha un orizzonte temporale di 6 anni (2016-2021) ed è a sua volta caratterizzata da due periodi: *Wave 1* (2016-2019), attualmente in esecuzione, e *Wave 2* (2019-2021) con avvio previsto nel 2019. Enav in Wave 1 partecipa in 17 Progetti sui 25 disponibili, di cui 2 con il ruolo di coordinatore, e si avvale del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, i *Linked Third Parties* (LTP), opportunamente selezionati in base agli accordi tecnico-operativi già in essere e con l'obiettivo di garantire un portafoglio di professionalità esaustivo e differenziato. Gli LTP di Enav sono: Techno Sky, Nav Canada, IBM, IDS, BULATSA, MATS, NAIS, Deep Blue e CIRA. ■

Enav: soluzioni per elicot

Validata la prima procedura PBN per elicotteri nell'ambito delle attività di elisoccorso

di **Sviluppo Commerciale**

Nel 2015 avevamo annunciato la possibile apertura di un mercato nell'ambito dell'**elisoccorso**. Si sono succeduti lunghi tavoli tecnici, **complesse trattative commerciali** che ci hanno visti protagonisti per convincere le Direzioni Sanitarie ragionali dei reali benefici che le **nuove procedure PBN** (Performance Based Navigation) avrebbero potuto portare alle loro operazioni di volo.

Dopo due anni di lungo lavoro la **nostra idea** potrebbe diventare finalmente una realtà.

Ma facciamo un passo indietro e proviamo a **ripercorrere con ordine** il processo che ci ha portato a questo successo.

Tutto è cominciato nel 2016 con l'aeroporto di Trento: ci siamo aggiudicati un **progetto** finanziato dalla GSA (european Global navigation Satellite systems Agency) per la pubblicazione di una procedura PBN per elicotteri. Il **percorso è stato lungo e tortuoso**: abbiamo avviato numerosi tavoli tecnici per sostenere la validità del nostro progetto, la maturità della tecnologia e i benefici che avremmo potuto offrire ad un **sistema così sensibile e strategico** come quello dell'emergenza sanitaria.

Per Enav è stata una grande sfida: il **quadro normativo** non era dei più semplici, fino ad ora, in Europa si è lavorato sempre in fase sperimentale e mai operativa. È stato, quindi, grazie alle forti **competenze specialistiche** e l'atteggiamento risolutivo dei nostri esperti che in stretta collaborazione con Enac, siamo riusciti a **raggiungere il traguardo** e a tagliarlo orgogliosamente per primi all'interno della Comunità europea.

Arriviamo al 12 ottobre 2017: aeroporto Caproni di Trento, ore 10:00 del mattino.

In una situazione meteo assolutamente favorevole, l'elicottero del **Nucleo dei Vigili del Fuoco di Trento** (a loro sono affidate le operazioni di elisoccorso) si è levato in volo con a bordo Enav, Enac con i tecnici ed i piloti di Leonardo Elicotteri

teri. Un nuovo capitolo

per eseguire in dettaglio tutti i test stabiliti dal Regolatore.

Missione compiuta!

Durante il volo la procedura PBN è stata validata ed analizzata, grazie anche al **software** messo a disposizione da Leonardo.

Queste **procedure di nuova generazione** rappresentano sicuramente una svolta epocale per le operazioni di soccorso sanitario.

Poter operare in IFR con procedure di **arrivo e partenza** da specifiche aree dedicate e in futuro creare un intero **network aeroviario nazionale** dedicato porterà vantaggi in termini di generale efficienza del sistema mai sperati fino ad ora.

Quel volo ha segnato quindi una **milestone** che ci auguriamo apra la strada a tutti gli ulteriori sviluppi che il nostro sistema necessita così come che l'esperienza pioneristica che stiamo sviluppando possa diventare una **competenza distintiva** per esportare il nostro **know-how** su altri mercati. ■

Elisoccorso

Giusto per fare un po' di chiarezza sulle attività che vengono svolte dagli elicotteri attrezzati per queste attività.

Gli interventi di elisoccorso sanitario in Italia sono classificabili in due categorie:

- Interventi primari, quando l'elicottero viene inviato direttamente sulla scena dell'incidente o del malore, eventualmente in contemporanea ad altri mezzi o squadre di soccorso, anche in ambienti impervi dove per raggiungere il Paziente viene utilizzato il verricello, in quanto non è possibile effettuare un atterraggio.
- Interventi secondari, nei casi in cui l'elicottero viene impiegato per il trasporto di un paziente critico da un ospedale all'altro, tipicamente verso un centro ospedaliero dotato di strutture specialistiche assenti nel presidio inviante.

Il percorso evolutivo dei Quadri DSNA - Vol. II

Il coaching: strumento di apprendimento pragmatico e comportamentale per leader

a cura di **Mauro Biagioli**
responsabile Formazione Manageriale e Specialistica

«In un mondo sempre più **complesso** e **contraddittorio** le persone normali sono chiamate a compiere quotidianamente **azioni straordinarie**...» i capi impianto ed i vicari sul territorio sono i garanti dell'eccellenza professionale di Enav in termini di **performance** e di **Safety**. Sono persone che a volte sentono la «solitudine» del ruolo e che attingono alle proprie **riserve personali di energia** e dedizione al lavoro per sostenere al meglio il peso delle responsabilità. Le **competenze tecniche** da sole non sono sufficienti a gestire le dinamiche manageriali che il ruolo richiede, sono necessarie **strategie, tecniche e strumenti di leadership** in grado di governare il cambiamento e anticiparlo.

Per apprenderle e diventare più consapevoli 26 capi impianto e 14 vicari **si sono allenati intensamente:** prima in aula durante 4 intense giornate di apprendimento esperienziale e successivamente con l'adesione volontaria ad un percorso di 5 sessioni individuali di coaching su **obiettivi di miglioramento** autodeterminati. 33 percorsi si sono già conclusi, mentre 7 vicari termineranno entro la fine dell'anno.

Mauro Biagioli, responsabile Formazione Manageriale e Specialistica Coach certificato ICF e STC.

Cos'è il coaching

Tra le tante definizioni possibili vi propongo la seguente: il coaching è un metodo che sostiene le persone nella scoperta delle strategie più funzionali al raggiungimento dei risultati desiderati. Il coach pone la sua professionalità al servizio delle persone che vogliono migliorare se stesse e la loro qualità di vita, diventando più consapevoli delle proprie capacità ed assumendo prospettive diverse e alternative rispetto al contesto.

Sintesi dei risultati del percorso evolutivo concluso dai 26 capi impianto e 7 vicari

91% Obiettivi di coaching raggiunti.
9 su 10 Gradimento del coach.
3,9 su 4 Valutazione docente e tutor in aula.

Considerazioni sull'aula

«Il corso più intenso e coinvolgente fatto in tutte le mie esperienze lavorative».
«Argomenti importanti che hanno la capacità di lasciare il segno».
«Un corso dinamico, coinvolgente e sicuramente interessante».
«Un corso come questo è fondamentale per chi svolge un lavoro come quello del capo impianto».
«Molto coinvolgente e interattivo. Le esercitazioni sono molto interessanti».
«Eccellente corso condotto da ottimi tutor».
«Il miglior corso Quadri in Enav».

Da sinistra: Dario Brioschi, Marco Bonov, Umberto Totti, Antonio Prete, Alessandro Torre, Mauro Biagioli, Maria Naldi, Alessandro Spader.

Considerazioni sul coaching

«Profonda autovalutazione personale».
«Facilità e naturalezza per cambiamenti difficili».
«Liberarsi dei propri *demoni*».
«Strumento essenziale per la crescita nel ruolo di capo».
«Mi sono trasformato in un'altra persona pur rimanendo me stesso».
«Ambiente magnetico che genera interesse e coinvolgimento emotivo».
«Esperienza che ha dato risultati oltre le più rosee aspettative».
«Esperienza unica e stimolante».

Da Sinistra: Aldo Crisafulli, Mario Zanlari , Mauro Biagioli, Pier Luca Larghetti, Antonino Carnemolla.

Considerazioni sul docente e coach

«Molto competente e preparato, abilissimo nel gestire l'aula».
«Rimane sempre nel solco tracciato anche dopo molte ore in aula».
«Coinvolgente, entusiasta, entusiasmante».
«Umanità, disponibilità e sensibilità».
«Empatia, chiarezza enfasi».

Umberto Totti, Formatore esperto di Leadership e Skill Coach.

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: Federico Pagliarini

Cosa è cambiato per le società con il Decreto 231?

Codice Etico Gruppo Enav e modelli organizzativi 231 Enav e Techno Sky

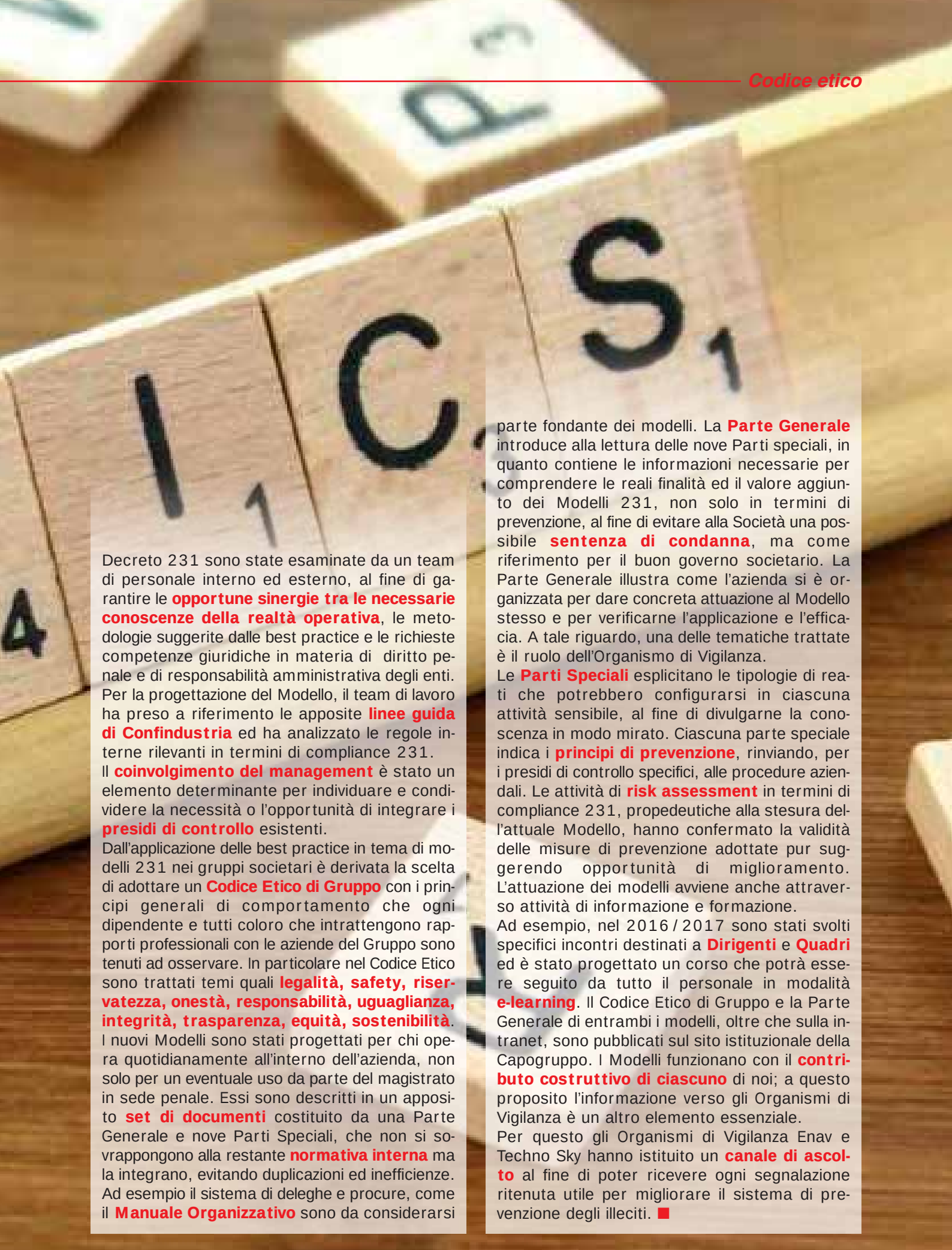
di **Vanda Gallinaro**
responsabile Supporto all'Organismo di Vigilanza e Compliance 231

Enav e Techno Sky hanno adottato un Modello per la **prevenzione dei reati** indicati nel **Decreto Legislativo 231**, emanato in Italia l'8 giugno del 2001, in applicazione della legge delega 300/2000 per **contrastare la corruzione**.

Questa norma ha introdotto una novità nell'ordinamento giuridico italiano: la **condanna delle Società**, oltre a quella delle persone fisiche, nel caso in cui gli illeciti contestati, quali ad esempio corruzione, riciclaggio, reati ambientali, reati derivanti da **mancati adempimenti** in materia di sicurezza sul lavoro, siano stati commessi nell'interesse o a vantaggio delle Società stesse. In questi casi, le **responsabilità** vengono accertate dal giudice penale e si aggiungono a quelle personali degli autori del reato.

La normativa, però, prevede la possibilità che le aziende si tutelino contro i **rischi di reati** commessi da un soggetto che decida di eludere le regole interne in modo fraudolento. Le imprese vengono infatti sollevate dalla responsabilità se dimostrano di aver adottato concretamente un **Modello di organizzazione, gestione e controllo** idoneo a prevenire i reati. Tale valutazione è effettuata dal giudice in fase processuale. Nel corso degli anni il Decreto Legislativo ha subito aggiornamenti: i reati sono stati modificati ed incrementati. Quindi anche i Modelli sono stati adeguati in considerazione dei nuovi reati e dei cambiamenti societari. Gli attuali Modelli Enav e Techno Sky, entrambi aggiornati nel 2017, si fondano, come richiede la normativa, su un'**attività di risk analysis** mirata ad identificare concretamente il profilo di rischio connesso alle sole tipologie di reati ipoteticamente configurabili negli ambiti di intervento delle società.

Questa attività, **propedeutica** alla realizzazione di un Modello valido sia in termini di esimenza da responsabilità delle aziende sia in termini di strumento di governance, è stata essenzialmente modellata sull'organizzazione delle società. Le possibilità di commettere reati indicati nel



Decreto 231 sono state esaminate da un team di personale interno ed esterno, al fine di garantire le **opportune sinergie tra le necessarie conoscenze della realtà operativa**, le metodologie suggerite dalle best practice e le richieste competenze giuridiche in materia di diritto penale e di responsabilità amministrativa degli enti.
Per la progettazione del Modello, il team di lavoro ha preso a riferimento le apposite **linee guida di Confindustria** ed ha analizzato le regole interne rilevanti in termini di compliance 231.
Il **coinvolgimento del management** è stato un elemento determinante per individuare e condividere la necessità o l'opportunità di integrare i **presidi di controllo** esistenti.
Dall'applicazione delle best practice in tema di modelli 231 nei gruppi societari è derivata la scelta di adottare un **Codice Etico di Gruppo** con i principi generali di comportamento che ogni dipendente e tutti coloro che intrattengono rapporti professionali con le aziende del Gruppo sono tenuti ad osservare. In particolare nel Codice Etico sono trattati temi quali **legalità, safety, riservatezza, onestà, responsabilità, uguaglianza, integrità, trasparenza, equità, sostenibilità**.
I nuovi Modelli sono stati progettati per chi opera quotidianamente all'interno dell'azienda, non solo per un eventuale uso da parte del magistrato in sede penale. Essi sono descritti in un apposito **set di documenti** costituito da una Parte Generale e nove Parti Speciali, che non si sovrappongono alla restante **normativa interna** ma la integrano, evitando duplicazioni ed inefficienze. Ad esempio il sistema di deleghe e procure, come il **Manuale Organizzativo** sono da considerarsi parte fondante dei modelli. La **Parte Generale** introduce alla lettura delle nove Parti speciali, in quanto contiene le informazioni necessarie per comprendere le reali finalità ed il valore aggiunto dei Modelli 231, non solo in termini di prevenzione, al fine di evitare alla Società una possibile **sentenza di condanna**, ma come riferimento per il buon governo societario. La Parte Generale illustra come l'azienda si è organizzata per dare concreta attuazione al Modello stesso e per verificarne l'applicazione e l'efficacia. A tale riguardo, una delle tematiche trattate è il ruolo dell'Organismo di Vigilanza.
Le **Parti Speciali** esplicitano le tipologie di reati che potrebbero configurarsi in ciascuna attività sensibile, al fine di divulgarne la conoscenza in modo mirato. Ciascuna parte speciale indica i **principi di prevenzione**, rinviando, per i presidi di controllo specifici, alle procedure aziendali. Le attività di **risk assessment** in termini di compliance 231, propedeutiche alla stesura dell'attuale Modello, hanno confermato la validità delle misure di prevenzione adottate pur suggerendo opportunità di miglioramento. L'attuazione dei modelli avviene anche attraverso attività di informazione e formazione.
Ad esempio, nel 2016 / 2017 sono stati svolti specifici incontri destinati a **Dirigenti** e **Quadri** ed è stato progettato un corso che potrà essere seguito da tutto il personale in modalità **e-learning**. Il Codice Etico di Gruppo e la Parte Generale di entrambi i modelli, oltre che sulla intranet, sono pubblicati sul sito istituzionale della Capogruppo. I Modelli funzionano con il **contributo costruttivo di ciascuno** di noi; a questo proposito l'informazione verso gli Organismi di Vigilanza è un altro elemento essenziale.
Per questo gli Organismi di Vigilanza Enav e Techno Sky hanno istituito un **canale di ascolto** al fine di poter ricevere ogni segnalazione ritenuta utile per migliorare il sistema di prevenzione degli illeciti. ■

Freddi numeri in una calda estate

FRAIT the Italian Job: quando l'efficacia del Safety Management System protegge ... se non dai raggi UV, almeno dalle SMI

di **Corrado Fantini** *responsabile funzione Safety*

Tutti speravamo nella ripresa del traffico aereo e tutti confidavamo in una ***summer season*** **brillante**, ma nessuno aveva pronosticato la percentuale d'incremento di voli che abbiamo gestito nel 2017 e, in particolare, i picchi della stagione estiva.
Mese dopo mese, il **continuo monitoraggio** del traffico segnalava incrementi rilevanti e, proprio durante l'estate, è apparso evidente che **l'implementazione del Free Route** stava producendo gli effetti sperati. Ma mentre tutti erano molto soddisfatti, c'era chi si domandava: avremo considerato in maniera adeguata le modifiche introdotte nel sistema funzionale ATM? I fisiologici ***fine tuning*** dei sistemi arriveranno per tempo? Il personale avrà modo di adattarsi ai nuovi ***working method***?

Porsi domande è tipico dei CTA, professionisti conservativi per definizione e scrupolosi per formazione, e se a questo scenario aggiungiamo la considerazione che la proattività è una caratteristica intrinseca del Safety Management System e che il processo di valutazione di Safety richiede sempre di prepararsi per il peggiore degli scenari possibili (*the worst credible scenario*), è evidente che - pur ritenendo di aver condotto per tempo e in maniera adeguata le necessarie attività preimplementative - cresceva la curiosità di poter leggere la storia che avrebbero raccontato i numeri relativi ai *lagging indicator*, ovvero il numero d'inconvenienti segnalati.
Per la Safety i più importanti indicatori sono i *leading indicator*, ovvero gli indicatori che misurano il livello di maturità nella gestione della safety (***Effectiveness of Safety Management***), il livello di Safety Culture dell'organizzazione, la presenza dei principi di Just Culture e l'adeguatezza e l'efficacia del ***reporting system*** e dei processi di ***change management*** e ben sapendo che le buone performance raggiunte in queste fondamentali aree hanno aumentato la sensibilità verso la segnalazione degli eventi, eravamo curiosi di conoscere i trend relativi alle ***Separation Minima Infringement*** e, in particolare, eravamo curiosi di verificarne l'andamento *above* FL335.
Sapendo che i ***lagging indicator*** sarebbero in gran parte dipesi, da un lato, dalla bontà di conduzione dei ***safety assessment*** e dall'altro dall'attenzione posta ai ***safety requirement***, il livello di reporting e la conseguente analisi delle segnalazioni sarebbero state una cartina di tornasole per valutare l'utilità e l'efficacia delle misure migliorative messe in atto prima dell'estate.
Guardando ai dati di traffico, oggi, possiamo affermare con assoluta certezza che la **prima estate del Free Route** (che è stata anche l'estate dei tromboni a Fiumicino) è stata una delle più calde degli ultimi anni, da qualsiasi parte la si voglia considerare. Così, mentre anche le operazioni di **assistenza ai Canadair**, ingaggiati in ogni parte d'Italia in un'eccezionale attività di contrasto agli incendi, contribuivano a incrementare il ***workload*** dei nostri controllori, i safety actor della Direzione dei Servizi di Navigazione Aerea continuavano, nelle diverse ATS Unit, ad analizzare le segnalazioni e a registrare l'andamento degli eventi: i famigerati *lagging indicator*.
Pur se i dati di Safety al momento disponibili sono ancora parziali e non consolidati e pur tenendo conto che la **standardizzazione dei processi** di analisi e la supervisione delle attività investigative ha ancora ampi margini di miglioramento, si può affermare che i numeri della Safety che sono già disponibili appaiono più che positivi.
Senza voler trarre **conclusioni affrettate** e anteponendo ad ogni altra considerazione l'assunto che per la Safety **non esistono numeri negativi** (giacché anche laddove vi fosse stato un incremento delle segnalazioni di inconvenienti, l'aumento andrebbe considerato un valore po-

sitivo, poiché rappresentativo di **un'accresciuta capacità dell'organizzazione** di conoscere tempestivamente cosa non ha funzionato, al fine di porvi rimedio), in questa calda estate 2017 i numeri ci dicono che, al di sopra di FL335, le ***Separation Minima Infringement*** (SMI) a contributo ATM sono diminuite (sia in termini assoluti, che in valori normalizzati rispetto alle ***controlled flight hour***). I numeri sono solo preliminari e molte delle analisi devono ancora essere concluse ma, nei mesi più caldi dell'anno (giugno-settembre), nel **Free Route Airspace ITaly** non sembrerebbe essersi registrato un aumento del livello di rischio, anzi, il contrario.

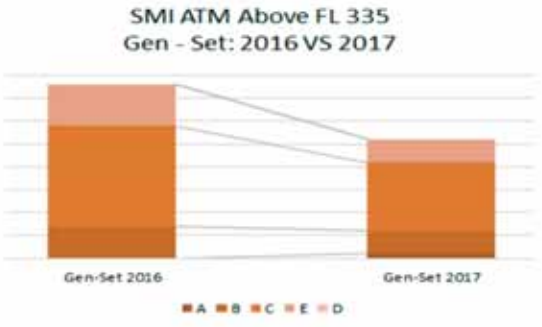
E se qualcuno dovesse pensare che l'impatto del cambiamento si sia "riversato" al di sotto di FL335, i dati attualmente disponibili sembrano raccontare il contrario; infatti, anche a livello generale si è registrata la **diminuzione delle *Separation Minima Infringement*** a contributo ATM potenzialmente più rilevanti per la **sicurezza delle operazioni** (SMI con classe di severità A, B e C).

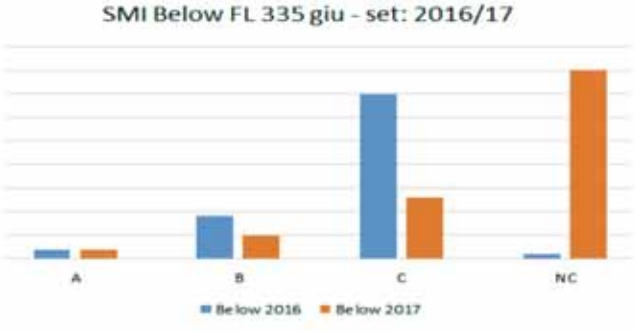
Seppur preliminari e non consolidati, questi "freddi" numeri registrati in una "calda" estate, appaiono importanti per almeno due ragioni: la prima è che attesterebbero la capacità dei nostri controllori di garantire le operazioni aeree in maniera più sicura e, la seconda, che dimostrerebbero la **bontà della direzione intrapresa**, ovvero quella della massima attenzione alle *safety issue* che, sia i nostri Safety Expert, sia il nostro personale operativo, affrontano in maniera sempre più proattiva, strutturata e tracciabile. Diminuiscono le ***Separation Minima Infringement*** potenzialmente più pericolose anche perché, dal 2015, è quasi raddoppiato il reporting, sono aumentate le segnalazioni di inconvenienti "***no safety effect***" (potenziali *weak signal* da monitorare), è migliorata la qualità e la standardizzazione del processo di analisi, sono aumentati i controlli di qualità dell'intero processo di *reporting and investigation* e sono aumentate (localmente e centralmente) le risorse che operano per la Safety e, ***last but not least***, è migliorato l'iter formativo per le attività di Safety.

Gli sforzi di Enav che, non solo continua a investire in tecnologia, ma continua sviluppare il proprio **capitale umano** e a **irrobustire i sistemi di controllo e supervisione** dei processi di Safety, danno frutti e i primi numeri della Safety sono confortanti ed evidenziano il **ritorno degli investimenti** che, sempre più combinati e incrementali, risultano essere un fattore abilitante per conseguire miglioramenti duraturi nelle prestazioni operative, Capacity ed Environment, *in primis*.

Certo, la necessità di operare per **garantire il continuo miglioramento delle performance** non ci consente di indugiare sulle informazioni preliminarmente raccolte e analizzate, ma se determinate tendenze dovessero essere confermate a fine anno, i numeri proverebbero, ove mai ve ne fosse la necessità, che è utile ed opportuno investire, contemporaneamente su, **uomini, mezzi e processi**. La capacità di resilienza, ancora una volta dimostrata dal nostro personale operativo, e il continuo miglioramento nella **gestione della Safety** è la migliore strada per lo sviluppo sostenibile e competitivo del nostro ***core-business***.

A marzo 2018, con numeri verificati e consolidati, tireremo le conclusioni, ma per ora possiamo dire che, anche ad **alta quota**, la protezione ha funzionato … non ci siamo scottati! ■





ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

La parola a...

Claudio Eminente

Vice Direttore Centrale Vigilanza Tecnica Enac

Uno dei temi particolarmente caldi in questo periodo è l'applicazione in Italia del Regolamento n.139/2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure relativi alla conversione del Certificato d'aeroporto. Qual è l'attività che Enac ha messo in campo per il suo completamento? Come l'Eanc sta portando avanti il suo processo di conversione?

Al fine di attuare le regole comunitarie, l'Enac ha definito una "road map" e costituito una task force incaricata di porre in essere le azioni necessarie a garantire il soddisfacimento degli obblighi posti in capo all'Autorità dalle nuove norme che sono sostanzialmente riconducibili a 4 macro-aree: normativo-gestionale, certificazione aeroporti, comunicazione, formazione.

La task force ha elaborato, tra l'altro, l'analisi dettagliata delle differenze (regulatory gap analysis) tra il Regolamento Enac per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e le nuove norme comunitarie.

Contestualmente all'avvio dei processi di conversione dei certificati, l'Enac ha messo in atto meccanismi per assicurare la standardizzazione dei processi volti a garantire criteri uniformi di applicazione della normativa comunitaria per tutti gli aeroporti nazionali. Il processo di conversione dei certificati di aeroporto ha coinvolto, a vario titolo, il personale professionista dell'Ente sia a livello centrale sia a livello territoriale .

Si è trattato di un notevole impegno organizzativo che ha comportato la costituzione di 37 Team di certificazione composti da professionisti dell'Ente. Il senso di responsabilità dei professionisti e dei dirigenti coinvolti ha consentito di restare al passo con la road map prefissata, portando a compimento le conversioni più complesse già nel 2016, ed essere in dirittura d'arrivo oggi con le ultime in programma.

Quali competenze assegna il nuovo regolamento d'aeroporto e quali sono i ruoli chiave individuati per la corretta gestione e funzionamento degli scali italiani?

I requisiti del Reg. n. 139 / 2014 e le norme emesse da EASA sono suddivise in base ai soggetti che dovranno applicarle; ogni requisito identifica infatti il soggetto responsabile dell'azione / attività che disciplina e ciò vale sia per le Autorità competenti sia per i gestori aeroportuali.

Una delle novità è costituita dalla introduzione di obblighi per le Autorità competenti dell'Aviazione Civile, come pure è confermato il ruolo di centralità del gestore aeroportuale nell'esercizio e nella definizione delle caratteristiche dell'aeroporto in funzione del tipo di operazioni previste, nonché l'obbligo del mantenimento della conformità a tutte le norme applicabili. L'ottemperanza a tali obblighi sarà verificata da EASA mediante le cosiddette "visite di standardizzazione" a partire dal 2018, come già succede per gli altri domini dell'Aviazione Civile: aeronavigabilità, operazioni di volo, spazio aereo, etc..

Sono ben dettagliate le attività, anche di carattere amministrativo / gestionale, ed i servizi che ricadono sotto la responsabilità del gestore; sono inoltre specificate le responsabilità del Gestore riguardo ai rapporti coi diversi soggetti che, a vario titolo, operano in aeroporto: da qui la richiesta di formalizzare specifici accordi tra i quali quelli con i fornitori dei servizi del traffico aereo, i Vigili del Fuoco, e dell'Aeronautica Militare, ove presente.

Come Direzione centrale Enac che vigila tra l'altro anche sugli aspetti correlati al mantenimento della certificazione di Enav ai sensi della normativa SES quali saranno le modalità collaborazione tra fornitore di servizi ed autorità di sorveglianza nei prossimi anni visto la forte evoluzione tecnica prevista per il comparto ATM?

La Direzione Centrale Vigilanza Tecnica è tenuta istituzionalmente a garantire la funzione di certificazione e controllo sulle attività aeronautiche verificando il rispetto delle norme e degli standard tesi a regolare l'aviazione civile.

In particolare, tramite le varie Direzioni, garantisce la certificazione e la sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea e del personale nell'ambito della normativa Single European Sky.

In ragione della costante evoluzione del comparto ATM le attività dell'Ente per la gestione dello spazio aereo nazionale sono attuate in pieno coordinamento con Enti istituzionali e con gli stakeholder. Tra questi, attori principali sono i fornitori di servizi alla navigazione aerea; con essi, nel rispetto dei ruoli, è fondamentale, per il beneficio del sistema dei trasporti, istituire un clima di cooperazione sinergica. In tale approccio, sarà incrementata la partecipazione ai consessi nazionali e internazionali relativi alla fornitura dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo, tra cui in particolare alle attività del Blocco Funzionale di Spazio Aereo BLUE MED, dove le attività sono coordinate da Enav che supporta costantemente Enac nelle funzioni di membro dell'organo di Governo del FAB BLUE MED per lo Stato italiano.

Sono inoltre già in corso significative e consolidate forme di collaborazione tra Enac ed Enav nel campo della definizione della regolamentazione di settore. In prospettiva, tali forme di collaborazione saranno sempre più strutturate, sempre nel rispetto dei rispettivi ruoli di regolatore e fornitore dei servizi.

Come la regolazione europea ed internazionale potrà agevolare e favorire questo processo?

La regolamentazione è in continuo sviluppo in linea con i dettami della normativa e delle raccomandazioni dell'ICAO. In particolare i consolidamenti normativi europei andranno a fornire un chiaro e univoco riferimento sia per il regolatore nazionale sia per il fornitore dei servizi. In tal modo saranno uniformemente disciplinate le aree di intervento che sinora erano in parte già definite in campo nazionale. Da ciò ne deriverà un ulteriore processo di aggiornamento e adeguamento nazionale. Tale quadro potrà trovare applicazione soltanto con il fattivo contributo in fase preventiva dei soggetti coinvolti, e in particolar modo, quale maggior fornitore nazionale, di Enav , soprattutto nelle fasi di predisposizione e consultazione delle norme.

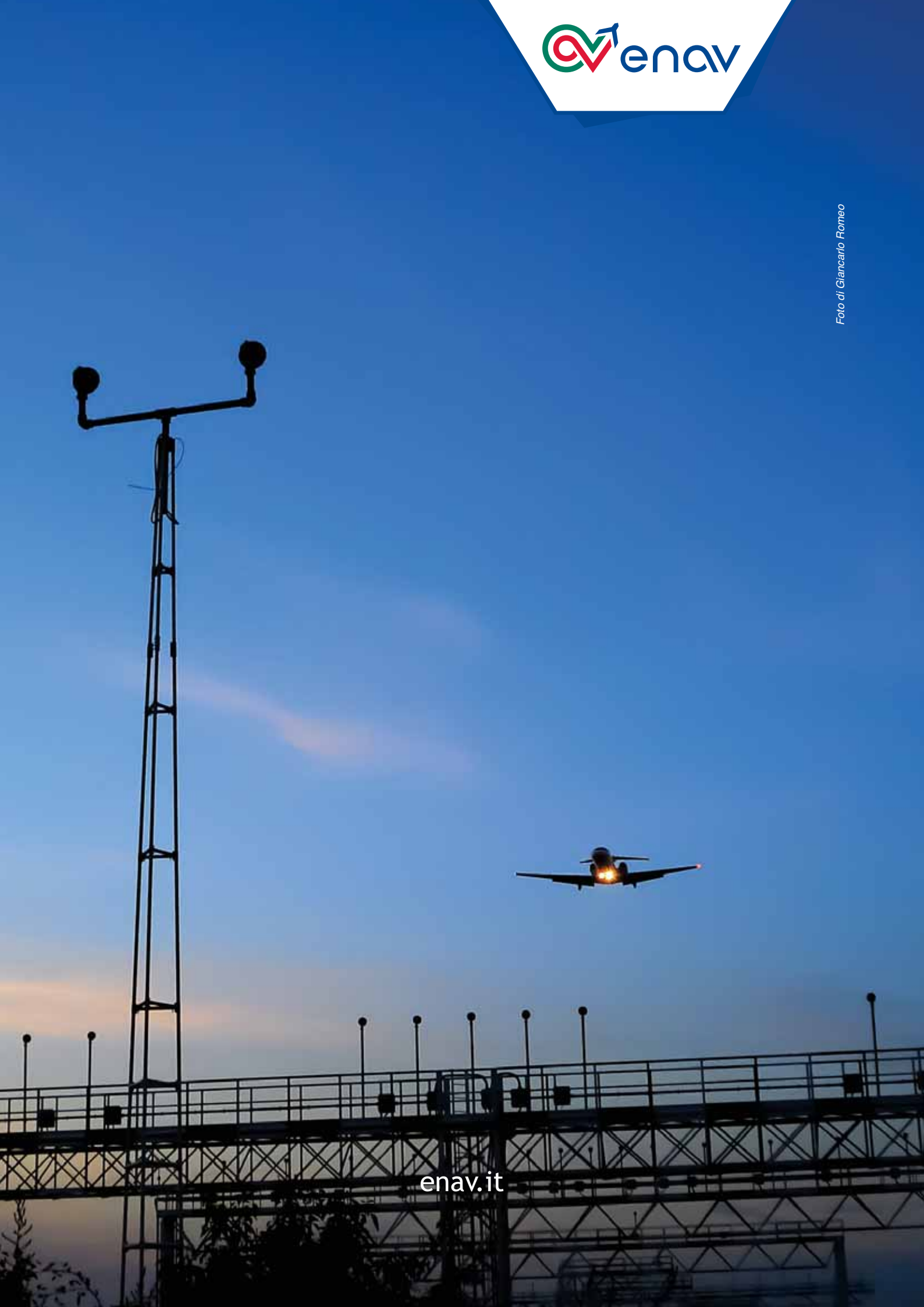


Foto di Giancarlo Romeo

enav.it

enav.it

MISTO
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C111553