



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 8/9 • anno XIII • settembre - ottobre 2020



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



COMPLIANCE ENAV - IDS AIRNAV
L'OdV e la struttura Commerciale a confronto



COMUNICAZIONE D'IMPRESA
Come si comunicherà in futuro nel rapporto Ascai-Censis



VIAGGIO NEL CLUSTER 3
Ancona
Forlì
Perugia



Blue Panorama

GM



editoriale



di **Alessandro Ghilari** responsabile
Regulation and International Network

LA COOPERAZIONE AI TEMPI DELLA CRISI OVVERO "TOGETHER WE STAND, DIVIDED WE FALL"

Cio che stiamo vivendo non ha precedenti nei tempi moderni. La nostra vita quotidiana e la società funzionano secondo regole diverse da quelle alle quali siamo abituati normalmente. L'intero sistema economico e sociale è in modalità "reattiva".

L'impatto del Covid sull'economia e su quello del trasporto aereo in particolare è evidente, se guardiamo alle statistiche delle principali organizzazioni internazionali del nostro settore, ICAO, IATA, ACI o Eurocontrol, tutti indistintamente segnano una marcata riduzione degli indicatori dei passeggeri, del commercio, del turismo, dell'economia e quindi anche dei voli, con enormi impatti sulle compagnie aeree, sugli aeroporti e sui fornitori di servizi alla navigazione aerea come noi.

È evidente, dunque, che la crisi interessi tutti allo stesso modo, le compagnie aeree, gli aeroporti e gli ANSP; l'esperienza ha mostrato che soluzioni che beneficiano uno a danno degli altri non funzionano. Alle sfide senza precedenti si associano

anche risposte senza precedenti.

Si pensi alle politiche attuate dalla Commissione europea e dai governi nazionali per fronteggiare la crisi, per riparare, o almeno mitigare i danni sociali ed economici che la pandemia ha prodotto e continua a produrre. Ne è un esempio il *Recovery Plan* che gli Stati europei hanno adottato a luglio di quest'anno, che è nella fase finale di approvazione al Parlamento europeo e che vede i governi nazionali impegnati con l'obiettivo di mobilitare le energie e gli investimenti necessari per supportare questa fase difficile, promuovendo al contempo la transizione energetica e digitale e la solidità delle finanze pubbliche.

Guardando più nel nostro piccolo, vediamo che non mancano iniziative analoghe che, sebbene non tocchino la sfera finanziaria, mirano comunque a fornire supporto in un momento di difficoltà. Sono molteplici le iniziative lanciate da ICAO, da CANSO – la nostra associazione di categoria – dagli stessi ANSP a livello bilaterale.

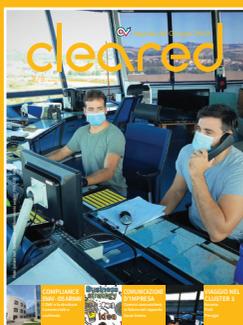
ICAO ha lanciato diverse iniziative con gli Stati membri e gli attori del settore per sostenere l'aviazione civile internazionale

attraverso webinar e momenti di confronto, a livello globale e regionale, per assicurare risposte coordinate e anche per condividere informazioni ed esperienze.

CANSO ha organizzato classi virtuali a supporto degli ANSP su temi specifici, una di queste ha visto il riconoscimento del lavoro di ENAV nelle turnazioni delle Sale operative per la continuità del servizio nel periodo del lockdown. La nostra esperienza è stata riconosciuta come *good practice* e presa ad esempio dagli altri colleghi europei.

Anche all'interno della stessa comunità degli ANSP sono aumentati notevolmente i momenti di condivisione: scambi di informazioni, teleconferenze e sondaggi sulle misure attuate nel campo operativo, tecnologico, delle risorse umane nonché della gestione e pianificazione finanziaria; il tutto per trovare insieme le risposte giuste alle numerose incertezze.

La crisi ha spinto tutti a cooperare e condividere molto più che in passato, anche dove c'era competizione e interessi contrapposti, perché nell'affrontare questa sfida comune vale il detto "Together we stand, divided we fall", insieme possiamo farcela!



Cleared Mensile del Gruppo ENAV

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

EDITORE ENAV SpA

Direttore Responsabile Nicoletta Tomiselli **Comitato Editoriale** Florenzano Bettini, Maurizio Gasparri, Alessandro Ghilari, Luca Morelli, Maurizio Paggetti, Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto, Nicoletta Tomiselli

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

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

Impaginazione e Stampa Tipografare



Online Research Workshop

Interdependencies within ATM Performance in the Context of a Dynamic Environment



di **Gioia Magliozzi** International Projects and Partnership

Il periodo che il nostro settore sta vivendo si caratterizza per la grande volatilità ed incertezza nell'andamento del traffico aereo. Proprio gli impatti della volatilità sulle performance sono stati oggetto di una conferenza internazionale virtuale dal titolo *“Interdependencies within ATM Performance in the Context of a Dynamic Environment”* che **ENAV ha ospitato** dal 21 al 23 ottobre. L'evento è stato organizzato nell'ambito della **cooperazione tra FAB** (Functional Airspace Block) da BLUE MED e FABEC in partnership con la GARS (German Aviation Research Society) e l'Università di Bologna.

Inizialmente pianificato in presenza per maggio 2020, è stato convertito in evento **‘virtuale’** a causa delle restrizioni dovute alla pandemia di Covid-19.

Per ENAV è stata la prima esperienza di questo tipo, pienamente riuscita grazie al lavoro di squadra delle strutture *Brand Development* e *Digital and Innovation* insieme a *Regulation and International Network*, responsabile per la parte dei contenuti e delle partecipazioni.

Obiettivo del workshop: discutere sulle interdipendenze fra le quattro aree in cui viene misurata la performance nell'ATM (safety, capacity, environment e cost-effi-

Il workshop è stato introdotto dall'AD ENAV Paolo Simioni con un videomessaggio di benvenuto ai partecipanti

ciency), anche alla luce delle conseguenze della pandemia e della volatilità che l'aviazione europea e globale sta affrontando. Si tratta di un tema particolarmente interessante per gli attori del settore e questo è stato pienamente confermato dalle circa 250 registrazioni all'evento.

Hanno contribuito al workshop rappresentanti di alto livello degli Stati membri dei FAB, della Commissione europea, degli ANSP, delle National Supervisory Authorities (NSA), del Network Manager di EUROCONTROL, del Performance Review Body (PRB), delle federazioni internazionali IFATSEA e IFATCA, nonché accademici e ricercatori.

ENAV non si è limitata al coordinamento delle attività preparatorie e all'organizzazione dell'evento; siamo stati in prima linea anche nella gestione del dibattito moderato da Mariagrazia La Piscopia col-

lega ENAV di *Technology* e *Chief Strategy and Programme Management* presso il SESAR Deployment Manager. Il workshop è stato introdotto dall'Amministratore Delegato ENAV Paolo Simioni con un videomessaggio di benvenuto ai partecipanti insieme ad una riflessione sulla situazione attuale, sull'impegno profuso dalla nostra Azienda per garantire la continuità dei servizi e sulle misure adottate a sostegno del settore in questa fase difficile.

A seguire per la Commissione europea un messaggio di Filip Cornelis, Direttore dell'Aviazione del DG MOVE (Directorate - General for Mobility and Transport) e per FABEC un contributo dell'AD di DFS (il provider tedesco) Klaus Dieter-Scheurle.

Infine, una diretta con un **“fireside talk”**, ovvero un dibattito informale, tra Iacopo Prissinotti Direttore del Network Manager di EUROCONTROL ed Eric Bruneau COO e Deputy CEO di DSNA (il provider francese). Le sessioni di lavoro vere e proprie sono state organizzate in **tre panel tematici**:

- Interdipendenze, come trattarle?
- Come si relazionano Costi e Capacità?
- Esempi pratici e soluzioni.

L'alternarsi di elementi preregistrati e di momenti “live” ha reso complessa la gestione per i colleghi di ENAV coinvolti



cleared settembre - ottobre 2020

UN'APPROFONDATA
DISCUSSIONE SULLE
INTERDIPENDENZE
FRA LE QUATTRO AREE
DELLE PERFORMANCE
NELL'ATM:
SAFETY CAPACITY
ENVIRONMENT E
COST-EFFICIENCY

nell'organizzazione, ma al tempo stesso ha consentito di ottenere un prodotto variegato e unico nel suo genere.

Il panel conclusivo, moderato da Luca Falessi di Enac e membro del Comitato delle NSA di BLUE MED, ha visto la partecipazione di importanti attori del settore: Magdalena Jaworska del PRB; Eric De Vries di Civil Aviation Directorate dei Paesi Bassi; Hartmut Fricke Technical University of Dresden e Maurizio Paggetti COO ENAV, consentendo di rappresentare le diverse prospettive dell'ATM. Maurizio Paggetti ha chiuso i lavori con una sintesi delle principali risultanze dei tre giorni di lavoro, aspetti che saranno utili per le prossime attività di carattere normativo, operativo ed accademico sul tema delle interdipendenze.

Il workshop si è caratterizzato non solo per l'importanza degli argomenti trattati ma anche per il tempismo, considerato quanto sta accadendo nel mondo dell'aviazione. Come evidenziato dall'AD ENAV in apertura dei lavori "aspetti come la prevedibilità, volatilità, adattabilità e resilienza stanno diventando, in questo momento difficile, sempre più importanti e sollevano interrogativi sui metodi tradizionali utilizzati per esaminare le performance. Per di più in un momento in cui in Europa è in discussione la revisione del regolamento su *performance and charging*,

che prevede misure eccezionali per il 2020 e 2021 al fine di riadattare il sistema regolatorio all'impatto della pandemia sul traffico aereo". Proprio per questo, ha continuato il nostro AD "è urgente lavorare insieme, per descrivere chiaramente queste interdipendenze, studiandone gli effetti ed i fattori che ne influenzano le relazioni".

I feedback ricevuti a fine workshop sono stati estremamente positivi, il che testimonia come ENAV abbia raccolto la nuova sfida, quella di gestire in modalità virtuale un grande evento che fino a ieri si sarebbe fatto in presenza, e l'aver ottenuto risultati eccellenti grazie alla partecipazione e all'impegno delle persone che, a tutti i livelli, sono state coinvolte nel lavoro.





I SERVIZI CLOUD DI ENAV

La National Test Facility, i Cloud Data Center ed il contributo alle attività Operative e all'innovazione IT

di Luigi Mazzucchelli responsabile IT Platforms Engineering

L'aderenza al modello digitale e le trasformazioni che lo sottendono hanno portato negli ultimi anni ad una evoluzione delle modalità in cui le diverse strutture ENAV usufruiscono dei servizi IT (Information Technology).

Le piattaforme Cloud permettono di ridurre i costi, di ottimizzare il supporto ai diversi programmi operativi, agli addestramenti e alle attività di innovazione o di ricerca e sviluppo, garantendo sicurezza e privacy a livello aziendale. Una piattaforma abilitante alla mission aziendale di questo tipo si chiama appunto "Cloud privato".

Una piattaforma "Cloud" è una piattaforma tecnologica che supporta la fornitura di **servizi IT** che aderiscono ai principi del cloud computing come ad esempio quelli denominati "IaaS" (Infrastructure as a Service) o "PaaS" (Platform as a Service) che illustreremo in seguito.

In particolare, i **nuovi Data Center** a ge-

stione completamente digitale (cosiddetti Software Defined Data Center) che trovano piena applicazione nella **National Test Facility (NTF)** di ENAV e permettono di erogare alle strutture del Gruppo i seguenti servizi Cloud:

- La generazione di "Infrastrutture Virtuali" on-demand che sostituiscono interamente l'HW fisico – come Server, Storage e Network. Interi processi di procurement di HW, di installazione in Centri di Elaborazione Dati di vecchia generazione, di configurazione – con relativi tempi e risorse – vengono sostituiti dal concetto di "**Infrastructure as a Service**" (IaaS). Questo concetto si concretizza in un totale disaccoppiamento fra i servizi erogati e le piattaforme hardware a supporto. NTF ha assegnato circa 1800 server (virtuali) e centinaia di piattaforme alle diverse

1. Cos'è il cloud

Il cloud computing, più semplicemente cloud, è un modello di infrastrutture informatiche che consente di disporre, tramite internet, di un insieme di risorse di calcolo (ad es. reti, server, storage, applicazioni e servizi) che possono essere rapidamente erogate come un servizio.

Questo modello consente di semplificare drasticamente la gestione dei sistemi informativi, trasformando le infrastrutture fisiche in servizi virtuali fruibili in base al consumo di risorse.

strutture tecnologiche e operative di ENAV (come per i programmi **4-Flight, AMAN, ERATO, HAL e SESAR**) con tempi di servizio misurati in ore. Il risparmio in termini di potenza energetica a parità di capacità IT è superiore all' 85% con una riduzione di CO2 di circa 8.5 milioni di kg. Il tempo di set-up, configurazione e "Time-to-market" delle piattaforme si è ridotta in maniera significativa e tutte le attività di predisposizione, integrazione, verifica e validazione e di collaudo pre-operativo vengono supportate dai

servizi di National Test Facility.

- Di erogare servizi di “**hosting**” (su Cloud privato) come per **D-Flight.it**, per **SE-D-MF.eu** che permette la gestione di tutti i requisiti operativi di nuova generazione per il Single European Sky per SESAR in Europa e per il programma Coflight Cloud Services (CCS) che – in collaborazione con DSNF francese – permetterà l'erogazione di servizi ATC da remoto (il concetto del Virtual Center).
- Di fornire “**Applicazioni (APP) on-demand**” agli utenti tecnologici o operativi. Queste applicazioni o sistemi SW vengono associate ad un concetto di “Portafoglio” di sistemi o, alla moda, di “App Store” per le piattaforme software. Questo portafoglio costituisce appunto la base dei servizi “**Platform as a Service**”.



Al momento l'App store di NTF comprende tutti i sistemi SW degli **ACC ENAV** (SATCAS e Simulatori), i sistemi di Torre, i sistemi di nuova generazione (come 4-Flight, Coflight e Nuove Architetture Torri) e

i sistemi per il supporto alle Simulazioni SESAR e agli Addestramenti Operativi.

Una volta “virtualizzati” i sistemi, essi fanno quindi parte di un portafoglio digitale che permette di utilizzarli “on-demand”, configurandoli e componendoli con grande agilità ed efficacia sia in locale che da remoto. Durante il periodo di lockdown, nonché oggi stesso, tutte le strutture ENAV sono state in grado di operare da remoto sulle piattaforme ospitate da NTF,

Le piattaforme Cloud permettono di ridurre i costi di ottimizzare il supporto ai diversi programmi operativi agli addestramenti e alle attività di innovazione o di ricerca e sviluppo

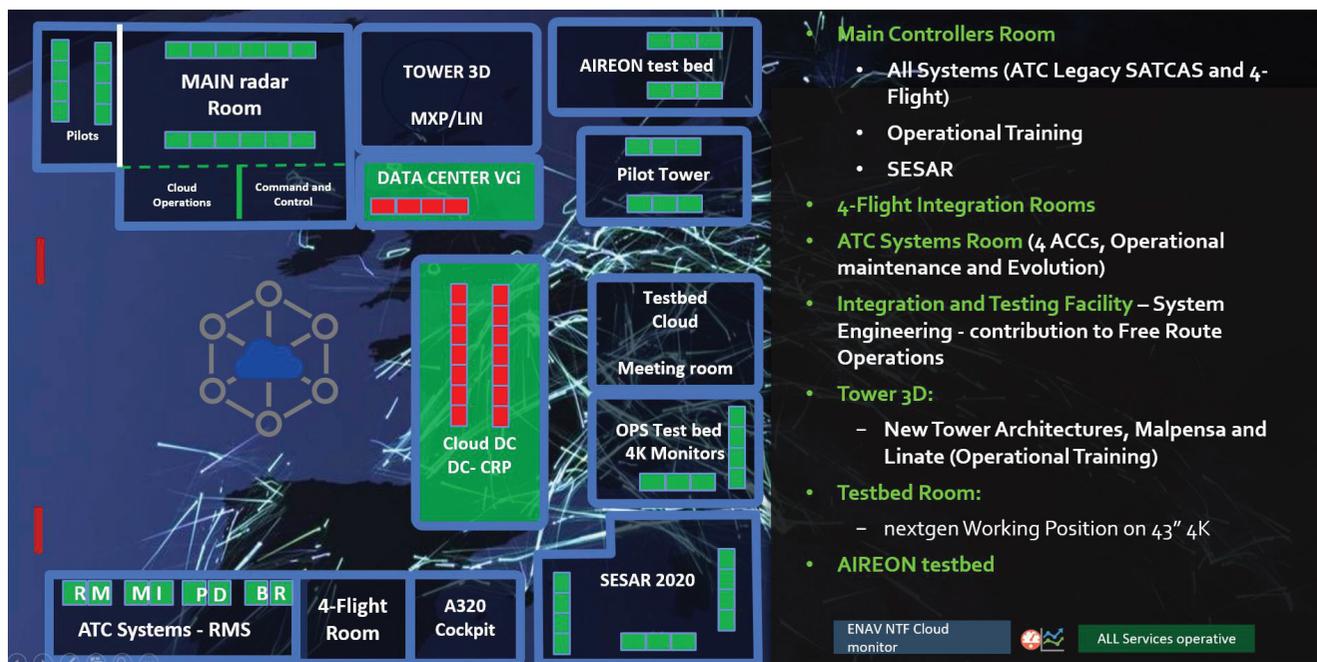
permettendo una continuità di servizio e una applicazione di “remote workplace” esteso anche ad un portafoglio di sistemi a carattere operativo, e non solo gestionale, con importanti benefici al modello industriale di ENAV (come ad esempio la

continuità delle manutenzioni ed evoluzioni dei sistemi di ACC e Torre).

Completano la NTF, situata presso l'edificio “Piastra” di Ciampino, una serie di sale che permettono lo svolgimento di Addestramenti, Simulazioni, Collaudi come fedeli repliche di Sale controllo e Pseudo-piloti, un simulatore di Torre 270°, un simulatore Airbus 320 e l'AIREON test bed. Il flusso dati operativo, incluso e-NET, permette di stimolare i sistemi in tempo reale. Gli addestramenti per le **migrazioni degli APP in ACC** e i corsi di abilitazione Terminal Control sono esempi di attività svolte o in corso di svolgimento in NTF.

La Piattaforma Software Defined di NTF ha adottato quindi le stesse tecnologie e paradigmi presenti nei principali Cloud Provider, sviluppando di fatto la capacità di estendersi in maniera “seamless” ad essi (Amazon Web Services -AWS, Microsoft Azure o Oracle).

Tale ibridazione verrà realizzata nell'implementazione dei **Data Center Operativi** (il primo sarà prossimamente quello di Roma ACC). Per la prima volta, e come leadership di ENAV a livello internazionale, il sistema di Controllo del traffico aereo e le piattaforme saranno ospitati in un Data Center di nuova generazione e in linea con la trasformazione digitale intrapresa da ENAV e un nuovo modello operativo e di business.





LA FUCINA DELL'ENAV...

Negli aeroporti di Ancona, Forlì e Perugia i giovani CTA affinano le loro competenze per gli aeroporti strategici

di **Stefano Mancuso** Head of Cluster 3 – Low Traffic Airports

La fucina dell'ENAV... questo mi piace pensare quando sento parlare di **basso traffico** e, mai come in questo momento, stiamo toccando con mano questo ruolo in azienda. Ora che tutti i nostri impianti sono stati rinvigoriti da nuovi ingressi di “studenti” provenienti dalla nostra *Academy/Training Centre*, ora che c'è un turbinio di attività di addestramento in atto, proprio ora dobbiamo guardare indietro, a più di cinque anni fa, quando questo progetto aziendale è iniziato e focalizzare ancor di più le forze per raggiungere il risultato finale: cominciare a fornire giovani leve per gli *aeroporti strategici*. Sono detti Aeroporti a basso traffico per via del poco traffico gestito a confronto di altri scali più blasonati, ma **POCO** traffico non significa essere **POCO** professionali (ovvero l'apporto di competenze e passione profusi al sistema aviazione) o **POCO** complessi per la tipologia di traffico gestito. Ma veniamo alle specificità del Cluster 3. Tre impianti diversi ma con un

filo conduttore comune tra loro, quello di essere a garanzia della collettività sia in ambito di servizi forniti che di possibilità di occupazione della cittadinanza locale. Impianti che, pur nella difficoltà del periodo storico che si sta vivendo globalmente, cercano di guardare al futuro con ottimismo e fiducia; quindi in ordine rigorosamente alfabetico...

L'aeroporto **Raffaello Sanzio di Ancona** svolge attualmente il suo servizio, dopo

alcuni anni di difficoltà della società di gestione, con un nuovo management che ha gettato le basi per cambiare decisamente marcia, dando stabilità e cercando di intercettare nuovi bacini di interesse con varie compagnie sia low cost che di bandiera. ENAV sta mettendo in campo varie attività di ammodernamento, da quello tecnologico (sostituzione del VOR), a quello procedurale. La funzione Aeronautical Design, Simulations and AIM ne-





TRE IMPIANTI DIVERSI
A GARANZIA DELLA
COLLETTIVITÀ SIA IN
AMBITO DI SERVIZI
FORNITI CHE DI
POSSIBILITÀ DI
OCCUPAZIONE DELLA
CITTADINANZA LOCALE



attività svolte alla tutela della salute e del soccorso. Fa sede, proprio al Raffaello Sanzio, la base Babcock sia per le attività di soccorso del 118 che per l'eventuale recupero di personale delle piattaforme petrolifere, nonché la possibilità di riaprire i servizi, in orario di normale chiusura

rimanere solo la scuola di volo "Professione Volare" come unico utilizzatore dell'aeroporto. ENAV non ha mai abbandonato questo scalo e ha sempre mantenuto attivo il servizio di TWR, così che ora siamo pronti a nuove sfide grazie ad un gruppo di imprenditori locali che ha deciso di rimboccarsi le maniche e, facendo grandi investimenti, ha preso in mano la società di gestione. Si può tranquillamente ipotizzare che proprio in concomitanza con l'uscita di questo numero di Cleared, a completamento dell'iter di certificazione da parte dell'Enac, dovremmo finalmente rivedere l'aeroporto riaprire anche al traffico commerciale.

L'aeroporto **San Francesco d'Assisi di Perugia**, ex Sant'Egidio (anche tra Santi il marketing ha la sua importanza!), vede i CTA svolgere attualmente il loro servizio dalla TWR mobile. Il percorso per la realizzazione della nuova struttura è ormai in dirittura d'arrivo e con essa la novità, punto fermo del piano industriale, della remotizzazione dei servizi che vedrà Perugia tra i primi a poter svolgere il servizio di Controllo del traffico aereo in questa innovativa modalità.

Attualmente, oltre al traffico di linea di alcune compagnie low cost, l'aeroporto è interessato da moltissimo "traffico scuola". Perugia ha la fortuna, se così si può dire, di avere la disponibilità di vari aiuti alla navigazione con le relative procedure su di essi attestate; questo fa logicamente gola a moltissimi voli di addestramento, e così il CTR è spesso attraversato dal traffico delle scuole dall'Urbe, dei reparti di volo dell'Aeronautica di Pratica di Mare e di Latina e dell'Esercito di Viterbo nonché dei Canadair di Ciampino. Poiché a Perugia ha sede un importante Centro trapianti, all'aeroporto San Francesco si è provveduto a siglare una *Operation Letter* tra i vari enti interessati per permettere possibili riaperture dello scalo a supporto delle attività essenziali.

Come dico spesso sono il più fortunato delle "teste di Cluster" (questo è il modo simpatico con cui qualche collega ci chiama) perché, a differenza di amici e colleghi, i "miei" tre aeroporti non sono estremamente lontani tra di essi e, a volte, riesco a poter essere presente in tutti e tre anche in una sola giornata, se le esigenze di servizio lo richiedono. *"Chissà se un giorno verrà remotizzato anche questo!"*



gli ultimi tempi ha prodotto varie procedure RNP (già operative) e sta lavorando anche per rendere strumentale la Runway 04 esclusivamente con questa tecnologia per poter permettere alle compagnie un volo più efficiente, sicuro ed economico. A margine di questo è da segnalare il ruolo che lo scalo ha nel fattivo supporto delle

notturna, per assistere i voli sanitari che possono essere attivati per le attività di trapianto organi.

L'aeroporto **Ridolfi di Forlì** sta vivendo, proprio in questo periodo, un momento di fermento e trasformazione considerevole. Dopo un periodo importante nel primo decennio degli anni 2000, ha visto



COMUNICAZIONE D'IMPRESA

Come si comunicherà nelle aziende alla luce dell'esperienza pandemica in uno studio del CENSIS-ASCAI

di Luca Morelli responsabile Comunicazione Interna

Non vi è dubbio che l'emergenza legata al Covid abbia influito profondamente anche sulla comunicazione, caratterizzando di elementi nuovi sia quella rivolta verso i cittadini-consumatori, sia quella interna aziendale. In quest'ottica sul fronte esterno ha prevalso un linguaggio fortemente improntato alla solidarietà, alla socialità e alla trasmissione dei modelli culturali delle aziende, mentre quello interno ha dovuto dare risposte alla gestione dei nuovi processi produttivi e organizzativi in tempo di emergenza.

Per questo motivo riuscire a gestire al meglio una crisi come quella causata dal Coronavirus è compito della "buona comunicazione" anche per fronteggiare i danni economici e reputazionali che il nostro Paese sta subendo.

Appare evidente quanto la Comunicazione aziendale balzi alla ribalta in tempi di emergenza Covid e di smart working, as-

La ricerca è stata condotta analizzando opinioni e comportamenti di 78 comunicatori di grandi imprese il 44% professionisti di Comunicazione interna e un campione rappresentativo della popolazione italiana

sumendo un nuovo ruolo strategico e di primo piano, non solo per le aziende sotto il profilo di organizzazione interna e di mercato, ma anche a livello sociale. Tale considerazione emerge dalla ricerca che **ASCAI**, l'Associazione per lo Sviluppo del-

la Comunicazione Aziendale in Italia, in collaborazione con il **CENSIS**, ha presentato a fine settembre in occasione della sua sesta convention, trasmessa in diretta streaming dall'Auditorium Enel di Roma. Una sfida, quella che il mondo della comunicazione aziendale ha saputo cogliere, che si riflette sui comportamenti tanto degli utenti (lavoratori, consumatori), quanto sui meccanismi decisionali delle imprese, a livello strategico. La ricerca ha mostrato come l'emergenza sia stata un'opportunità che lancia nuove prospettive per il futuro delle figure professionali che sono impegnate in quest'attività e per il ruolo della Comunicazione aziendale, interna ed esterna. La ricerca, condotta analizzando opinioni e comportamenti di 78 comunicatori di grandi imprese (il 44% professionisti di Comunicazione interna) e un campione rappresentativo della popolazione italiana, ha messo in luce il valore aggiunto della comunicazione d'azienda nel perio-



la prima volta in misura così massiva lo smart working, la Comunicazione aziendale interna ha rappresentato un'ancora di salvataggio sia in termini di organizzazione del lavoro che di identità lavorativa, a livello motivazionale e di appartenenza a una comunità aziendale. Se dal punto di vista dei lavoratori si affianca quello dei comunicatori aziendali, si scopre che per il **73%** di questi ultimi il coinvolgimento della Comunicazione interna nei processi decisionali dell'azienda è cresciuto a partire dal lockdown e che per il **52,6%** degli intervistati il peso della Comunicazione aziendale nei processi decisionali delle imprese crescerà ulteriormente. Cruciale il ruolo della Comunicazione interna nella gestione dello smart working: per l'**88%** del panel giocherà un ruolo

essa ha saputo trovare le tonalità giuste per dialogare con i lavoratori dando voce a quei gesti, iniziative che hanno dato ai lavoratori la prova concreta di essere parte di una comunità più ampia, che minimizza il rischio di lasciare indietro qualcuno.

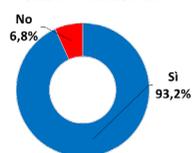
Un Key-player nei processi decisionali

L'emergenza pandemica ha affidato alla Comunicazione interna un ruolo di primo piano all'interno dei contesti aziendali, oggi come per il futuro. Infatti, i comunicatori intervistati restituiscono il quadro di una comunicazione aziendale che ha giocato un ruolo importante, aumentando il proprio coinvolgimento nei processi decisionali durante i mesi pandemici.

Vince l'autenticità anche nella comunicazione

Ecco il terreno su cui nel futuro si gioca la

LAVORATORI RAGGIUNTI DALLA COMUNICAZIONE AZIENDALE DURANTE L'EMERGENZA

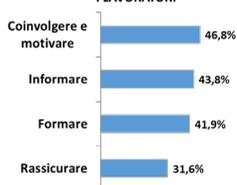


Fonte: indagine Censis-Ascai, 2020.

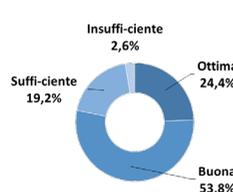
PRINCIPALI REAZIONI



OBIETTIVI DELLA COMUNICAZIONE INTERNA IN FUTURO SECONDO I LAVORATORI



GIUDIZIO DEI COMUNICATORI SULLA COMUNICAZIONE INTERNA DURANTE IL LOCKDOWN



Fonte: indagine Censis-Ascai, 2020.

CARATTERISTICHE DELLA COMUNICAZIONE INTERNA DELLA PROPRIA AZIENDA



do della pandemia, ma anche in quello successivo. Un valore che è rappresentato dalla capacità di collegare e tenere uniti, azienda e lavoratori, da un lato, e dall'altro offrire al pubblico dei consumatori una diversa chiave di lettura delle aziende. Durante il lockdown il **93,2%** dei lavoratori italiani ha letto o ascoltato sugli organi di informazione quali giornali e radio, campagne pubblicitarie e messaggi aziendali di ringraziamento ai propri dipendenti, per diffondere iniziative di solidarietà a sostegno della comunità, per incoraggiare comportamenti responsabili. Il **62,4%** dei lavoratori ha considerato positive queste attenzioni (il **66%** tra i millennial); il **28,8%** ha apprezzato il senso di ottimismo a livello personale e del Paese che tali messaggi hanno profuso, quasi il **20%** ha maturato stima e desiderio di far parte di quelle aziende. Per i lavoratori italiani che hanno sperimentato per

primario a livello motivazionale, segue quello dell'informazione, tenendo i lavoratori aggiornati sul quel che accade in azienda (**50%**) e della formazione (**28,2%**). La qualità della Comunicazione mostrata dalle aziende italiane verso i dipendenti nella fase di lockdown e nell'attuale contesto emergenziale, si sta rivelando un fattore di vitale importanza per una crescita responsabile della comunicazione d'impresa, con indubbi vantaggi in termini reputazionali.

Di seguito i risultati della **Ricerca Censis-Ascai** contenuti nel Rapporto sulla Comunicazione d'impresa in Italia.

Comunicare la comunità aziendale

Il valore aumentato assunto oggi dalla Comunicazione aziendale sta nella capacità di aver saputo intercettare lo spirito del tempo, riuscendo a creare un legame coinvolgente con i lavoratori pur nella eccezionalità della situazione pandemica. Infatti,

credibilità e la reputazione delle aziende e dei loro brand: vince una comunicazione autentica, che tocca le corde più intime dei bisogni e delle aspettative individuali, entrando nel vissuto delle persone, mostrando ad esempio attenzione al posto di lavoro, al benessere dei dipendenti, o mettendosi a disposizione della collettività.

Il Comunicatore prossimo venturo

Al netto della generale propensione a coinvolgere e motivare che dovrà assumere la comunicazione aziendale, il lavoro quotidiano del comunicatore dovrà puntare a un aggiornamento continuo delle proprie competenze. Sono gli effetti della già forte spinta alla digitalizzazione dei processi e degli strumenti accelerata dalla pandemia. Non a caso, il **92,3%** dei comunicatori ritiene che si lavorerà più in modalità virtuale, meno in presenza fisica. E nel futuro l'intreccio tra Comunicazione interna e Comunicazione esterna sarà più forte per le aziende.



ATTIVITÀ IN TEMPI DI ORDINARIA... PANDEMIA!

di **Giuseppe Grasso** tecnico specialista Airports Center and South Techno Sky

Nel mese di marzo scorso erano state programmate le attività d'installazione e setting delle radio Terra Bordo Terra e del Sistema Multifonico per l'ammodernamento della componente Communication dell'Aeroporto di Brindisi.

Le preoccupazioni legate al Covid diventano ansie nei primi giorni di marzo quando si prospettava un lockdown.

L'annullamento del foglio di viaggio, in linea con le misure di contenimento adottate dal Gruppo (le trasferte potevano essere effettuate solo per garantire la continuità dei servizi erogati), veniva vissuto con sollievo da me e dalla mia famiglia...

Ad aprile, con l'inizio dell'arretramento del Covid, diventa necessario gestire tutte le attività, sia quelle legate alla continuità operativa degli impianti che quelle relative alla compliance normativa, così come indicato dal CEO nel comunicato dell'11 aprile 2020.

A fine aprile viene programmata la ripresa delle attività legate al progetto **Brindisi Com**, ritenuto di fondamentale importanza strategica ed operativa. Si tratta di installare il Multifono ovvero il centro radio principale e il centro radio di emergenza,

il tutto ovviamente a impatto zero sull'operatività di Torre.

La pianificazione delle attività, che generalmente tiene conto di uomini, materiali, attrezzature questa volta per garantire la sicurezza, componente ormai imprescindibile della nostra vita quotidiana e lavorativa, considera in primo luogo l'individuazione di: modalità e mezzi di trasporto; logistica (alberghi, ristoranti...); regole in coerenza con DPCM, Ordinanze Regionali di Sicilia, Calabria e Puglia; ordinanze comunali della città di Brindisi e regole di rientro presso la propria abitazione. Questi aspetti, che contribuiscono ad aumentare a dismisura l'ansia personale, se non ben gestiti rischiano di diventare prioritari rispetto all'impegno che l'attività d'installazione e setting comporta; non va trascurato il rapporto ed il dialogo con i familiari pesantemente coinvolti in questa scelta e pronti ad interpretare ogni parola con preoccupazione: *spesso bisogna trasferire la sicurezza che non si ha.*

L'attenzione bisogna porla anche nei rapporti personali con i colleghi del sito: il Covid-19 ci ha costretto a limitare i rapporti con tutte le persone che non conosciamo. La cena, normale momento di condivisio-



A FINE APRILE VIENE PROGRAMMATA LA RIPRESA DELLE ATTIVITÀ LEGATE AL PROGETTO BRINDISI CON RITENUTO DI FONDAMENTALE IMPORTANZA STRATEGICA E OPERATIVA



ne relazionale necessaria per scaricare stanchezza e tensioni in maniera conviviale, è diventata un lusso che non possiamo permetterci, sostituita con un fugale pasto consumato in camera da soli o nel ristorante dell'albergo.

Il 4 maggio alle ore 06:00 mi preparo a partire da Catania, viaggio da solo a bordo dell'auto aziendale dopo aver prima verificato di avere con me, naturalmente, mascherine, guanti e gel disinfettante. Ma soprattutto la documentazione necessaria allo spostamento: la carta d'Identità e patente auto vengono integrati con **l'attestazione Techno Sky DPCM**, l'attestazione di servizio spostamento e l'autodichiarazione Covid-19 già compilata in diverse copie.

Si parte...finalmente!

Alle 07:20 agli imbarchi per il traghetto a Messina, Carabinieri e Guardia di Finanza verificano i documenti, il traghetto in partenza è già pieno e il prossimo è alle

Le precauzioni adottate dalle norme diventano più accettabili e soprattutto aiutano ad acquisire la consapevolezza che bisogna completare l'installazione ed il setting degli impianti

15:00. Il Governatore della Regione ha autorizzato la partenza di un altro traghetto e finalmente alle 12:00 arrivo a Villa San Giovanni, dove Carabinieri e Finanziari ricontrollano tutti i documenti così come al confine Calabria/Basilicata.

Arrivo al **varco doganale dell'Aeroporto di Brindisi** alle 16:30 dove ad attendermi

c'è **Alberto Papaleo responsabile S1 Airports Center and South Techno Sky** ambedue con la mascherina, ci salutiamo da lontano con un cenno della mano. Superati i controlli e dopo esserci, ovviamente, igienizzati le mani, saliamo in macchina, Alberto al posto di guida e io, come da norma anticovid, dietro.

Arrivati entriamo in Sala apparati e finalmente vedo un ambiente amico; comincio l'attività, che generalmente è il momento più critico e stancante ma questa volta serve a scaricare la tensione quasi proiettandomi nel mondo ovattato di apparati, cavi, connettori e strumenti da testare: che bello!

L'attività, che tanta preoccupazione aveva generato in me, diventa il segno tangibile del possibile ritorno alla normalità.

Le precauzioni adottate dalle sacrosante norme diventano più accettabili e soprattutto aiutano ad acquisire la consapevolezza che, anche se nulla sarà più come prima, bisogna completare l'installazione ed il setting degli impianti. Le attività vengono completate e il sistema viene collaudato il 29 settembre.

Il virus almeno questa volta non ha vinto.



a cura di **Internal Audit**

Si è tenuto nella Sala dell'Auditorium ENAV a Ciampino, nell'ambito del processo di sensibilizzazione alla compliance, un incontro formativo ed informativo sulle tematiche connesse al D.Lgs. 231/01 voluto dalla Presidente del CdA ENAV Avv. Francesca Isgrò.

L'evento, organizzato dall'**Organismo di Vigilanza (OdV) di IDS AirNav** e dalla struttura Commerciale con il supporto di Internal Audit, ha visto la partecipazione per l'OdV del Presidente Avv. Maurizio Bortolotto e dei componenti interni Florenzano Bettini e Daniele Montoro, mentre per Internal Audit, del responsabile Gianpaolo Porchiazio e della *deputy* della struttura Anna Somma.

L'incontro è stato proposto e sostenuto dal vertice del Gruppo insieme a IDS AirNav che ha partecipato con tutta la struttura Commerciale rappresentata da Cristiana

“Creare quel valore aggiunto che i sistemi di compliance possono offrire all'intero ecosistema aziendale e di Gruppo”

Cafiero quale responsabile anche della struttura **Strategic Marketing ENAV**.

All'apertura del convegno Cristiana Cafiero ha illustrato il *Modello di Offering* del Gruppo ENAV, portando all'attenzione dei presenti il processo commerciale e come ad IDS AirNav venga attribuita la responsabilità delle vendite per tutto il **Gruppo ENAV**, mentre le delivery dei progetti appartengono alle singole società del Gruppo, responsabili dei prodotti/servizi

offerti. Dalla presentazione è risultato evidente il ruolo globale di IDS AirNav che, spiega Cristiana Cafiero, *“opera in oltre cento Paesi in tutto il mondo”*.

L'incontro è proseguito con l'intervento del **Presidente dell'OdV** Maurizio Bortolotto che ha spiegato come il D.Lgs 231/01 abbia portato nell'ordinamento giuridico italiano un'importante innovazione: *“[...] la responsabilità da reato non è più esclusiva delle persone fisiche ma si estende anche agli enti a vantaggio dei quali è stato commesso il reato. La Società risponde per tutti i reati commessi nel suo interesse o a suo vantaggio dalle persone che operano per la Società stessa. Questa responsabilità può coinvolgere il patrimonio della società, con sanzioni economiche, ma anche con sanzioni interdittive [...]”*.

Anche IDS AirNav si è dotata ormai, dal dicembre 2019, di un Modello di Organiz-

QUANDO LA COMPLIANCE INCONTRA IDS AIRNAV

L'Organismo di Vigilanza e la struttura Commerciale volano a confronto

zazione e Controllo (MOG) per la prevenzione dei reati presupposto 231, sul cui funzionamento e osservanza vigila proprio l'OdV che ha anche il compito di curarne l'aggiornamento, la comunicazione e la formazione sui suoi contenuti.

Un passaggio importante dell'intervento del Presidente dell'OdV ha riguardato anche il ruolo che ogni dipendente è chiamato a svolgere all'interno della Società e, in particolare, il tema delle segnalazioni volontarie tramite la mail dedicata (odvidsairnav@enav.it), il canale *whistleblowing* o ogni altro mezzo che il MOG rende disponibile, specificando soprattutto che la riservatezza dell'identità del segnalante è garantita per la più alta tutela possibile del segnalante.

L'incontro si colloca in un più ampio progetto di comunicazione e sensibilizzazione sulle tematiche di *corporate compliance* che tutti gli OdV del Gruppo ENAV e l'Internal Audit stanno incentivando per portare la tematica della *compliance* nel



L'INCONTRO SI COLLOCA IN UN PIÙ AMPIO PROGETTO DI COMUNICAZIONE SULLE TEMATICHE DI CORPORATE COMPLIANCE CHE TUTTI GLI ODV DEL GRUPPO ENAV E L'INTERNAL AUDIT STANNO INCENTIVANDO

radar di tutti i dipendenti del Gruppo. Questo è stato previsto nella roadmap che la struttura **Internal Audit** - *Corporate Compliance* ed il vertice di ENAV hanno disegnato per "creare quel valore aggiunto che i sistemi di *compliance* pos-

sono offrire all'intero ecosistema aziendale e di Gruppo, spostando la percezione che si ha dei protocolli a presidio da ruolo di monitoraggio a protagonista culturale nella quotidianità lavorativa", ha concluso la Presidente Francesca Isgrò.



AIRSPACE INFRINGEMENTS POST LOCKDOWN: UNA FENOMENOLOGIA IN CRESCITA

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

L'“Annual Safety Review 2020” di EASA, nella sezione riguardante i “Safety Risks for ATM/ANS” popolata con i dati delle diverse *occurrences* segnalate dai paesi membri attraverso l'European Central Repository, individua una serie di *safety issue* e annesse *top key risk areas* collegandole con *accidents* e *serious incidents*.

Nello specifico, il dato aggregato per quel che riguarda la casistica delle *Airborne Collision* ovvero quella con il più alto grado di rischio, include (fra altre) anche una fattispecie purtroppo nota nell'ambito Safety: l'*Airspace Infringement (AI)* o *Unauthorised Penetration of Airspace (UPA)* che dir si voglia.

Pur premettendo che lo spazio aereo in Europa è evidentemente complesso e che le violazioni sono possibili anche per i piloti più esperti, l'aumento rilevante degli ultimi anni impone l'adozione di azioni che siano in grado di invertire questa rischiosa tendenza.

Un'altra fonte (EUROCONTROL/Performance Review Commission), nel dato di giugno 2020 della “An Assessment of Air

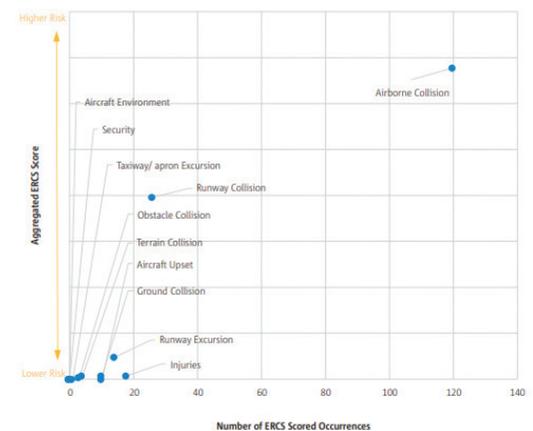
Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2019”, conferma quanto individuato da EASA riportando come il rateo delle AI/UPA di 34.65 ogni 100.000 flight hours sia invariato rispetto al 2018, quasi a dire che la situazione non ha subito benefici nemmeno a valle dell'importante campagna di sensibilizzazione/promozione messa in campo, a metà 2018, proprio da EASA e numerose Autorità aeronautiche.

Per esser chiari: l'intrusione di un aeromobile all'interno di uno spazio aereo in assenza di specifica approvazione da parte del fornitore dei servizi di Controllo del traffico aereo¹ espone **sempre** a situazioni operative complesse, ovvero cova in seno un potenziale di rischio davvero elevato. Ma quel “sempre”, è stato tale anche durante questa pandemia?

Il drastico calo di voli commerciali ha, in un certo senso, influito sulle AI/UPA? Purtroppo sì, ma non come avremmo sperato.

Un documento della Flight Safety Foundation che ha raccolto i potenziali *disruptors* che avrebbero potuto avere influenze negative sulle azioni di recovery post Covid-19 per un ritorno safe alle *normal operations*,

Figure 101 Key Risk Areas by aggregated ERCS score and number of risk-scored ATM/ANS occurrences



aveva già individuato “*potential increase in airspace infringements due to lack of general aviation traffic pilot recency*”.

Stessa cosa con l'*hazard* che ICAO ha inserito nella “*Review of potential hazards associated with recovery to normal air traffic services (ATS) following disruptions resulting from the COVID-19 pandemic*”.

Da par nostro, anche ENAV ha individuato nell' *assessment* per il ritorno alle normali operazioni (RNO) le AI/UPA come una po-

1 The penetration by an aircraft into a portion of airspace without prior permission of the appropriate authorities (when such prior permission is required)

DID YOU KNOW?

Tips to avoid airspace infringement & reduce the risk of mid-air collision

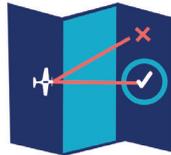
tenziale (e concreta) fonte di rischio. Purtroppo, i dati hanno confermato ognuna di queste previsioni. I numeri assoluti indicano una diminuzione ma, in termini di rateo, il fenomeno AI/UPA ha visto infatti un'escalation proprio nei mesi immediatamente successivi alla chiusura obbligatoria fra marzo e maggio e, soprattutto, all'interno di cluster geografici ben noti (la zona del Nord Italia su tutte). Nel solo mese di giugno la distribuzione mensile del rateo di UPA/AI per 100.000 ore volo è balzata a 161,69 rispetto a 51.58 del medesimo periodo del 2019. Addirittura, nel mese di luglio, la distribuzione mensile degli eventi ha toccato il numero di 42 segnalazioni: più di una al giorno. Le zone più colpite? Quella aeroportuale di Milano Linate, l'area più genericamente di competenza di Milano ACC, ma anche i due aeroporti di Bergamo e Verona.

Lasciando da parte la trappola per cui, essendo le UPA/AI una tipologia di accadimento in cui il contributo ATM è pressoché irrilevante, si potrebbe essere tentati di scaricare altrove ogni tentativo di mitigazione. Quello che in questa sede è invece utile ribadire è proprio che, trattandosi di una fenomenologia multiforme e una minaccia che preme ai confini del sistema ATM, il tema debba per forza di cose escludere approcci a compartimenti stagni. Quello da evitare è quindi il rischio di *tunnel vision* in cui potremmo infilarci: infatti, ora più che mai, dobbiamo fare ogni sforzo per rinforzare un sistema che non può sopportare ulteriori minacce.

Una modalità già pronta all'uso e sicuramente valida è la campagna targata EASA (<https://bit.ly/3maP94C>): un modo efficace di coinvolgere i vari attori sul campo. L'infografica che proponiamo tratta proprio dalla campagna EASA, con forza viva mette in fila un elenco di azioni pre, durante e post volo in grado di mitigare le UPA/AI, riducendo il rischio di mid-air collision. Da parte nostra, ancor più in questo momento, è necessario tenere alta l'attenzione sul fenomeno, curare la fraseologia e la correttezza delle istruzioni fornite al personale navigante e soprattutto riportare tutti gli eventi. Solo la completa conoscenza del fenomeno infatti ci permette di sperare che la ripresa delle operazioni post Covid, porti via, oltre al virus, anche la fenomenologia delle UPA/AI.

Before Flight

Plan and prepare your flight and identify controlled and restricted airspace.



Use modern navigation technology and exercise your basic navigation skills.



Turn on your transponder! For VFR flights, the default code is 7000 in most countries.



ADS-B, Automatic Dependent Surveillance Broadcast, makes you visible and makes other equipped aircraft visible to you.

During Flight

Keep good situational awareness: *Know where you are at all times!*



Entering controlled airspace requires a clearance!



If you enter unauthorised airspace without clearance, keep your transponder on and contact ATC!



Stay visible and don't be shy to communicate!

Navigation errors can lead to mid-air collisions:

Navigate accurately, look for other aircraft and practice *See and Avoid!*

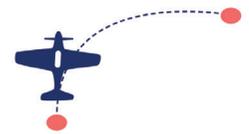
After Flight

Export the flight log from the navigation software and take a moment to debrief your flight.



How can I improve my next flight?

Report any Airspace Infringement and other incidents.



European airspace is complex and navigational errors can lead to airspace infringement and mid-air collisions. Prepare your flight, use modern navigation technologies safely, keep good situational awareness, stay visible and never hesitate to communicate!

Never stop learning and share your flight experience with others!

Communicate, stay visible and stay on track.

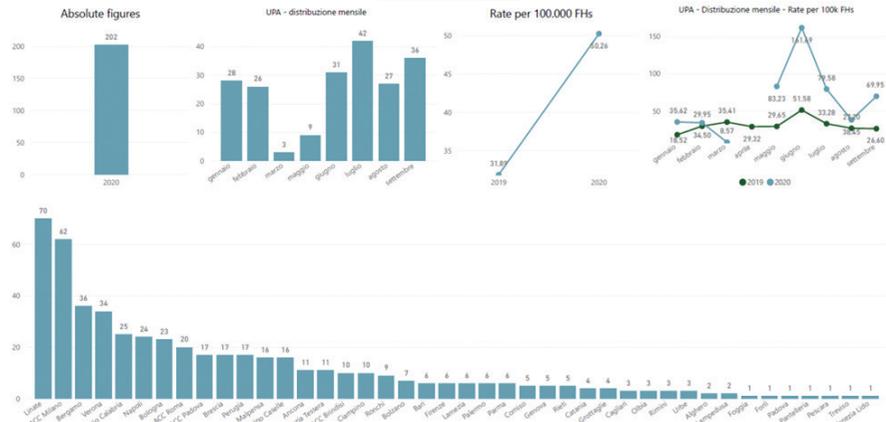
An Agency of the European Union



www.easa.europa.eu/airspaceinfringement
 #airspaceinfringement

Unauthorised Penetration of Airspace

I-II-III trimestre 2020





IDS AIRNAV - VIRTUAL SHOWROOM



VISIT OUR NEW VIRTUAL OPERATIONAL TESTING & DEMO SHOWROOM



enav.it



 enav
group

