



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 5 • anno XVIII • maggio 2021



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



PERFORMANCE SCHEME

I nuovi obiettivi post
Covid-19



COFLIGHT CLOUD SERVICES

Agile Methodology



PM GRUPPO ENAV

Nasce la Community



editoriale



di **Francesca Isgro**
Presidente Gruppo ENAV

COSTRUIRE UN SISTEMA PIÙ RESILIENTE

Da un punto di vista meramente cronologico è trascorso poco più di un anno dall'avvio di questa mia personale esperienza alla Presidenza dell'ENAV. Eppure sembra si sia consumato un passaggio storico epocale tra il mondo ante-pandemia e quello che ci impegniamo tutti a ricostruire. Abbiamo affrontato e stiamo ancora affrontando la crisi peggiore dal dopoguerra a oggi. Il trasporto aereo è uno dei settori più colpiti, tuttavia (come ben sappiamo) non il solo. La campagna vaccinale però sta proseguendo bene e questo è il miglior segnale per far ripartire l'intero settore.

Come noto, il trasporto aereo è un insieme complesso di organizzazioni, che lavorano in modo coordinato per fornire un servizio essenziale alla collettività. Per una ripresa e un nuovo modo di interpretare l'aviazione, occorre che gli attori della filiera industriale "facciano rete", integrando logiche di collaborazione tra pubblico e privato, concentrando piani attuativi che sintetizzino i preziosi *think-tank* esistenti, creando modelli di business sostenibile volti a formare, ma anche e soprattutto a trattenere, i talenti italiani. Risorse che potranno dare il proprio contributo per un ecosistema industriale all'avanguardia e capace di agire da protagonista per il settore non solo a livello Italia, ma con modelli esportabili a livello internazionale.

In questo momento tutti gli attori coinvolti devono fare sistema in modo sinergico per gestire e programmare l'aviazione del domani. La pandemia ha cambiato le modalità di concepire il lavoro, di ripensare a un *life-balance* magari più equilibrato, ma ciò significa che il progresso e la crescita economica e tecnologica devono integrare i principi di sostenibilità, intesa letteralmente come modello di sviluppo in grado di garantire i bisogni della generazione presente guardando a quelli delle generazioni future. In questo contesto ENAV svolge un ruolo-chiave. I nostri clienti diretti sono le compagnie aeree, ma indirettamente lo sono anche i passeggeri, gli aeroporti e le società che gestiscono la filiera del trasporto aereo. Un settore che globalmente rappresenta oltre il 4% del Pil nazionale. Sappiamo di essere un anello importante e strategico di questa catena con un ruolo istituzionale fondamentale. Garantiamo i servizi per la navigazione aerea gestendo il traffico in massima sicurezza, guardando alle sfide che il futuro ci riserva, come la gestione delle prossime flotte di droni e una sempre maggiore attenzione rispetto ai temi della sicurezza cibernetica. Per confrontarci con queste prospettive siamo impegnati costantemente nel costruire percorsi di sperimentazione, creando sinergie con il mondo accademico, seguendo il passo del contesto evolutivo rispetto all'innovazione tecnologica, ma anche ai

necessari adeguamenti normativi, facendoci interpreti, al fianco delle istituzioni, delle possibili soluzioni da attuare.

Abbiamo una visione all'avanguardia del nostro ruolo di *provider*, non come semplice erogatore del servizio, ma come partner industriale del sistema e acceleratore di un processo evolutivo gestito con una governance che unisca alle strategie industriali i temi sempre più urgenti della *corporate social responsibility*. Un sistema di regole e principi attraverso cui le aziende si prendono cura dei clienti diretti e indiretti, dei dipendenti, delle comunità locali, dei fornitori e dell'ambiente. Questo costituisce uno dei pilastri per una efficace ripartenza, con la consapevolezza che le scelte di oggi ci garantiranno un futuro migliore. ENAV è leader a livello europeo e internazionale per la capacità di investire in nuove tecnologie e nella formazione del proprio personale operativo. Stiamo continuando a lavorare, anche con i nostri partner internazionali, nell'ambito del centro di ricerca e sviluppo SESAR (Single European Sky Atm Research) per coniugare sempre di più la sicurezza di chi vola con l'efficienza, l'abbattimento dei ritardi e la riduzione dell'impatto ambientale. Ma ENAV è, e vuole essere, anche partner trasversale per un nuovo rilancio del settore aeronautico, nelle sue forme più moderne, lavorando insieme per creare un sistema (e un futuro) più resiliente e virtuoso.



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

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

Foto di copertina Mattia Vecchio Domanti

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

Impaginazione e Stampa CSC Grafica srl - 00012 Guidonia M. (Roma)



REFERENCE PERIOD 3... SI RIPARTE

Nuovi obiettivi di prestazione a seguito della crisi Covid-19
per una rete europea più green ed efficiente

di **Alessandro Ghilari** responsabile Regulation and International Network e **Beppe Bozzi** responsabile Planning and Control

Il Covid-19 ha avuto gli impatti che tutti conosciamo nelle nostre vite quotidiane così come nel nostro lavoro e ci sono state importanti ripercussioni sul trasporto aereo, indubbiamente uno dei settori più colpiti dalla crisi con livelli di traffico in alcuni periodi quasi annullati e ancora oggi significativamente ridotti.

A livello europeo la pandemia ha determinato nel corso del 2020-2021 **una riduzione del volato** di - 70% rispetto ai livelli del 2019 e oggi, con la ripresa che comincia a manifestarsi robusta, siamo ancora a livelli che vedono un - 50% rispetto al traffico ante crisi. Le recenti proiezioni di **Eurocontrol** sull'evoluzione del traffico per i prossimi anni vedono 3 scenari, più o meno positivi, legati alla piena diffusione dei vaccini ed alla rimozione delle misure restrittive da parte degli Stati, con un ritorno ai livelli del 2019 non prima del 2024.

In questo contesto, imprevedibile e imprevedibile, considerati i livelli di traffico notevolmente diversi da quelli pianifi-

cati nel 2019, la Commissione europea è dovuta intervenire a livello normativo con misure eccezionali sullo **Schema delle Prestazioni e Tariffazione** (il cosiddetto Performance Scheme), che regola la fornitura dei servizi di navigazione aerea attraverso la definizione di specifici obiettivi prestazionali per gli Stati e più in particolare per i **service provider come ENAV**.

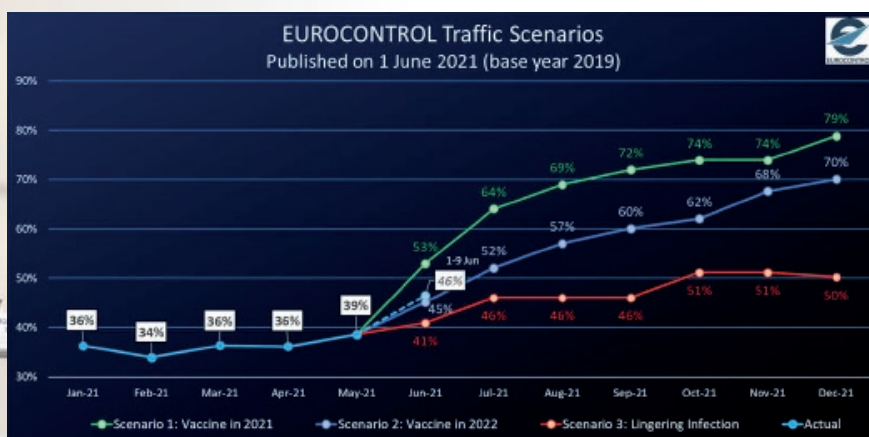
L'obiettivo del sistema di performance è quello di misurare e migliorare la sicurezza operativa (*safety*), la capacità di gestione della domanda di traffico (*capacity*), l'efficienza ambientale (*environment*) ed economica (*cost-efficiency*). Questi obiettivi vengono fissati nell'ambito di periodi di tempo definiti, i *Reference Period* (o RP), della durata di cinque anni. **Gli anni 2020-2024** fanno parte del RP3, i cui obiettivi erano stati definiti a fine maggio 2019, un momento storico che vedeva un record dei livelli di traffico, durante il quale era attesa una robusta crescita del traffico e la principale preo-

cupazione era legata alla capacità del sistema europeo di poter rispondere a tale domanda senza imporre ritardi. Il livello dei ritardi registrati nell'area del centro Europa, non certamente in Italia, nelle estati del 2018 e 2019 erano il principale argomento di discussione.

Con il Covid-19 lo scenario è cambiato ed è stato necessario dunque rivedere sia il regolamento europeo che definisce il funzionamento del sistema di performance che i target europei da raggiungere.

Dal punto di vista normativo, c'è stata la modifica del regolamento UE 2019/317 (che stabilisce il sistema di prestazioni e di tariffazione nel Cielo unico europeo), il quale è stato modificato ed aggiornato dal regolamento UE 2020/1627, adottato a fine 2020, che definisce alcune misure eccezionali per il RP3, proprio per rispondere all'eccezionalità degli accadimenti.

Gli anni 2020-2021 vengono considerati nella loro eccezionalità mentre si attende una **ripresa "piena" del performan-**



ai target nazionali nelle 4 aree di performance, attraverso un piano che deve essere oggetto di consultazione con gli stakeholder, in particolare le compagnie aeree, ed una stretta collaborazione con le strutture del nostro Governo che hanno la responsabilità finale di predisporre e adottare il piano di performance da inviare alla Commissione europea entro la scadenza del 1° ottobre 2021.

Il Piano di performance seguirà poi il canonico iter di valutazione da parte della Commissione e si conclude, speriamo in



ce scheme per il periodo 2022-2024.

Se è diverso il contesto normativo devono necessariamente essere diversi anche i target di performance, che erano stati tarati su livelli di traffico molto lontani dagli attuali.

Nel corso del mese di maggio sono stati finalmente approvati i performance target che sono stati poi pubblicati attraverso la Commission Decision UE 2021/891 del 2 giugno. Rispetto a quanto previsto nei vecchi target stabiliti nel 2019, prima della pandemia, considerati i livelli di traffico più bassi, sono stati mantenuti i target per la *Safety*, la cui rilevanza rimane alta a prescindere dal

numero dei voli, mentre sono stati rivisti al ribasso (quindi più sfidanti per noi) i target nelle aree *environment*, *capacity* e *cost-efficiency*.

Con la pubblicazione dei target europei è stata avviata ufficialmente la fase per noi più importante, la preparazione del **Performance Plan nazionale**, un'attività corale che vede ENAV impegnata nella definizione delle misure per rispondere

tempi rapidi, con l'approvazione finale. Avevamo già fatto lo stesso percorso nel 2019, stiamo **preparando il nuovo piano su presupposti di traffico completamente diversi** e in un mondo che è decisamente cambiato; ci sono maggiori incertezze ma anche la stessa determinazione a rispondere ai target in maniera efficiente e mettendo in luce i punti di forza della Società.

LA DEFINIZIONE DEL TARGET DI PERFORMANCE

La negoziazione per la definizione dei target ha visto un'intensa attività tra la Commissione europea, supportata dal Performance Review Body (l'organo tecnico consultivo della Commissione), e gli Stati Membri.

Una negoziazione non semplice considerate le esigenze dei numerosi attori coinvolti e la grande incertezza sulla ripresa del traffico aereo nel breve e medio periodo.

Tale attività ha visto il continuo coordinamento tra ENAV ed i nostri rappresentanti nazionali, in Enac e presso la Rappresentanza italiana a Bruxelles.



CCS STEP 2

COFLIGHT CLOUD SERVICES STEP 2 E METODOLOGIA AGILE

a cura di **Valentina Piccinelli** Technology ATM Systems Engineering and Operations ACC/APP
e **Federico Ferrari** Strategic Management Office, Regulation and International Network, International Projects and Partnerships

Il programma CCS (Coflight Cloud Service) continua le sue attività nel contesto della progressiva transizione digitale dell'ATM europeo; la Data service provision rappresenta infatti lo strumento cardine per l'implementazione del concetto di Virtual Center per la fornitura da remoto di servizi ATM.

Da luglio 2020 viene fornito al service provider svizzero Skyguide il primo dei servizi modulari (TIS *Technical integration service*), e da gennaio 2021, sono iniziati gli sviluppi dello Step 2 in vista dei servizi che verranno contrattualizzati dopo l'estate 2022: l'*Initial Validation service* ed il *TIS enhanced*.

Il *TIS enhanced* consentirà di ampliare l'offerta dell'attuale servizio TIS con ulteriori funzionalità operative, fino al raggiungimento del set completo di operazioni previste per la soluzione.

Inoltre, prosegue il coordinamento a livello europeo nell'ambito SESAR e l'attività di registrazione dei servizi CCS nello European SWIM registry.

Per poter rispondere ad un contesto così

**Il PI Planning è un'attività
che richiede
grande preparazione
ed organizzazione
spirito di gruppo
capacità motivazionali e
la presenza di tutti
gli attori chiave**

dinamico, il programma CCS utilizza una metodologia di sviluppo flessibile che permette di rispondere alle necessità/richieste di un quadro di riferimento in continua evoluzione, nonché di favorire l'implementazione della roadmap di trasformazione del Virtual Center di Skyguide.

La gestione del programma CCS basato sulla agile methodology

Uno dei più interessanti risultati del pri-

mo Step di CCS è stato il riconoscimento dell'efficacia dell'approccio di Project Management coordinato da ENAV in collaborazione con gli stakeholder di programma DSNA e Skyguide. Nello specifico, si è superata la più tradizionale metodologia di gestione basata su una sequenza "a cascata" di fasi distinte dello sviluppo in cui la consegna al cliente avviene alla fine, e si è passati ad un metodo di sviluppo basato sui principi di Agile Development.

Si tratta di un approccio incrementale che comprende gli stessi step del metodo "a cascata", ma in chiave iterativa ed organizzata in intervalli di tempo fissi chiamati **Program Increment (PI)** consegnando al cliente sin da subito un prodotto a valore aggiunto incrementale. Questo metodo ha come elementi chiave il riconoscimento del ruolo di ciascun membro del team nella definizione degli obiettivi sulla base delle priorità del programma, nell'impegno alla delivery, nella condivisione frequente dello stato delle attività e delle eventuali problematiche e nel ruolo attivo del clien-



te quale protagonista di tutte le fasi del programma.

La pianificazione attraverso meeting PI Planning

La durata prevista per gli sviluppi dello Step 2 di CCS (gennaio 2021-luglio 2022) è stata suddivisa in 5 intervalli di tempo fissi PI della durata di 15 settimane.

L'evento che dà il via a ciascun PI è il *PI plan meeting*, ha una durata di due giorni e si ripete in maniera cadenzata, ovvero ogni 15 settimane. È prevista la partecipazione dei membri dello Steering Group e di tutti i componenti della parte tecnica. Lo scopo è mantenere una visione comune ed elaborare in maniera collaborativa la "Program Board" al cui interno sono riportati, sotto forma di post-it, gli obiettivi e la pianificazione delle attività per il PI successivo evidenziando eventuali i rischi e le azioni di mitigazione.

Secondo i principi della *agile methodology*, il metodo più efficace di veicolare informazioni in un gruppo di sviluppo è la conversazione "FACCIA a FACCIA". In Step 1, infatti, i PI plan meeting erano stati condotti attraverso riunioni fisiche, in cui alla condivisione collettiva si alternavano momenti in cui i diversi team avevano la possibilità di discutere separatamente le tematiche di dettaglio.

PI Planning virtuali: una nuova sfida

L'emergenza Covid-19 ha posto il programma, ed in particolare ENAV in qualità di Project Management, di fronte alla necessità di dover eseguire i PI plan meeting in modalità virtuale. L'eterogeneità dei partecipanti, sia nel ruolo che nella provenienza,

e soprattutto la lunga durata del meeting (due giornate), richiedono un'accurata organizzazione ed un'attenta preparazione del materiale di input e delle modalità di lavoro dei team affinché ciascuno dei partecipanti sappia cosa fare e come farlo mantenendo il dovuto livello di attenzione. Il meeting è strutturato in tre parti: una parte iniziale di condivisione dei risultati del PI precedente cui segue la definizione della Vision, delle priorità e delle tempistiche per il PI che deve iniziare, una parte che prevede l'esecuzione di iterazioni di perfezionamento chiamate "team breakout" che portano alla definizione di obiettivi, attività e rischi per il PI ed infine una parte finale con la presentazione del piano condiviso e la votazione sul livello di confidenza da parte dei team.

Da un punto di vista logistico, grazie all'ausilio di Microsoft Teams, è possibile organizzare 1 stanza riunione collettiva aperta per le intere due giornate e 8 stanze riunioni (1 per ciascun team) aperte in contemporanea durante le sessioni di "team breakout".

I contenuti sono elaborati in un ambiente virtuale (tool Klaxoon) che consente di visualizzare e condividere in tempo reale le attività di pianificazione di ciascun team e la presentazione dei risultati al management e agli stakeholder presenti a livello di programma.

Considerazioni sul PI Planning virtuale

Il PI Planning è un'attività che richiede grande preparazione ed organizzazione, spirito di gruppo, capacità motivazionali e



la presenza di tutti gli attori chiave, oltre ad efficaci canali di comunicazione e l'utilizzo di tool collaborativi di supporto.

Come risultato dei primi due PI Plan meeting eseguiti a gennaio e ad aprile, si è ottenuta una dettagliata pianificazione di obiettivi e attività di programma ma soprattutto è stato creato un canale diretto di comunicazione e interazione tra team tecnico e business stakeholder, semplificando il processo di "decision making" e rendendo possibile la condivisione della vision e degli output attesi nel breve-medio termine.

I PI Planning sono seguiti da meeting settimanali di monitoraggio e condivisione dello stato degli obiettivi stabiliti.

In sintesi, i PI planning si sono rivelati strumenti utili per la rapida risoluzione di eventuali problematiche e sono certamente essenziali per preservare lo spirito di partnership tra **DSNA**, **ENAV** e **Skyguide** che ha sempre contraddistinto il programma CCS e che ci si auspica possa essere ancora una delle chiavi di successo dello Step 2 del programma.



PROJECT MANAGER CHE LA FESTA COMINCI

Nasce la Community
dedicata ai PM del Gruppo ENAV

di **Alessandro Titolo** e **Massimiliano Vollaro** Careers, Learning and Development

È nata lo scorso 26 aprile, conta più di 120 membri e propone iniziative per contribuire alla crescita e al consolidamento delle competenze dei Project Manager: è la comunità professionale online dedicata ai PM del Gruppo ENAV. Ultima arrivata fra le comunità professionali promosse all'interno del **Gruppo ENAV**, la community si rivolge ai PM certificati e ai colleghi che hanno frequentato percorsi base di Project Management. L'attenzione e l'interesse dimostrato negli ultimi anni per le tematiche di PM e il numero crescente di Project Manager certificati all'interno del gruppo, ha favorito la creazione di una comunità dedicata, con l'obiettivo di organizzare momenti di confronto e condivisione, basati sullo scambio di idee, conoscenze, metodologie ed esperienze professionali. La community si appoggia su un *portale SharePoint* dove ogni membro può essere "protagonista", con la pubblicazione e il commento di articoli e video. I contenuti e i servizi proposti sono stati individuati an-

**La community
si appoggia su un portale
SharePoint dove
ogni membro può essere
"protagonista"
con la pubblicazione
e il commento di articoli
e video**

che attraverso una survey condotta su tutta la popolazione di PM del Gruppo, con l'obiettivo di trovare le iniziative che meglio potevano rispondere ai loro bisogni. E così oggi sul portale è possibile consultare notizie sempre aggiornate dal mondo PM, partecipare ad eventi live, apprendere attraverso una serie di link a librerie virtuali, iscriversi a **MOOC** (Massive Open Online Course) gratuiti sul PM, ascoltare podcast, fruire di una convenzione con la *casa editrice FrancoAngeli* per l'acquisto di testi di

management. E naturalmente è possibile discutere e confrontarsi (ma anche chiacchierare!) con i colleghi tramite la chat su Microsoft Teams.

Fra le prime iniziative proposte, lo scorso 17 maggio si è svolto il primo "live" dedicato ai "Racconti di Project Management aziendale". A dare l'avvio a questa iniziativa è stato **Silvio Ragucci, PM di IDS Airnav**, che ha presentato ed illustrato ai partecipanti il **progetto SEPIA** (Système Evolutif de Production de l'Information Aéronautique) nato a seguito di un contratto che IDS AirNav si è aggiudicata con



zione, test e messa in produzione di una versione evolutiva del sistema SEPIA, ma anche i gruppi di processi utilizzati nelle iterazioni.

Oltre quaranta colleghi hanno partecipato a questa prima diretta su Teams, in

tenimento della certificazione PMP e una nuova edizione dei “Racconti di PM aziendale”.

Come è stato sottolineato durante l'incontro di lancio, creare una community è come organizzare una festa: *la struttu-*



l'ANSP francese **DSNA** (Direction des Services de la Navigation Aérienne) e finalizzato all'implementazione di un nuovo sistema digitale per la produzione e trasmissione di informazioni aeronautiche. È stata un'occasione per conoscere meglio le attività di IDS AirNav e della sua struttura PMO, ma anche per analizzare le diverse fasi di implementazione del progetto, confrontandosi sui diversi aspetti relativi alla sua gestione: le fasi di specifica, concezione, implementa-

un clima caratterizzato dall'entusiasmo e dalla passione per il proprio lavoro ma anche dalla capacità di aprirsi al confronto con altri “addetti ai lavori”.

Nell'ottica di mantenere sempre vivo l'entusiasmo, la motivazione e il coinvolgimento di tutta la community dei Project Manager, sono stati organizzati e pianificati ulteriori incontri live: la presentazione dei corsi MOOC sul Project Management (tenutasi lo scorso 24 maggio), l'utilizzo dei podcast PM per il man-

ra Careers, Learning and Development ha fatto da padrone di casa e ha allestito i locali (il portale SharePoint), ha preparato qualcosa da bere e da mangiare (i contenuti informativi proposti), ha animato i primi momenti della festa e avviato conversazioni. Ma la festa sarà veramente riuscita soltanto se tutti i partecipanti avranno portato qualcosa di loro e se la festa proseguirà anche senza il padrone di casa. Fuori di metafora, la community avrà successo se ogni partecipante porta la propria dose di entusiasmo e di passione per il proprio lavoro, se offre agli altri la propria voglia di condividere e crescere insieme. E a noi sembra che questa festa sia proprio iniziata bene!





LA FORZA DELLA GENTILEZZA

di Irene Voci Internal Audit

Parto da un articolo scritto da un noto sociologo e giornalista italiano, Francesco Alberoni, in merito ad un argomento che trova tutti d'accordo anche solo per la bellezza del termine che lo rappresenta: **la gentilezza**.

Già nella primissima infanzia viene insegnato ai bambini di rispondere con cortesia e di essere amabili nei confronti del prossimo. In età adulta, poi, si fanno i conti con la realtà e le esperienze di vita, talvolta dure ed ingiuste, ed è in questo periodo che il seme della gentilezza, se piantato con successo, può far sbocciare i suoi fiori migliori.

Essere amabili in ogni occasione e considerare la gentilezza un valore di per sé, non solo perché l'altro si mostra gentile, **sono doni** che vanno curati e preservati ogni giorno, concedendo spazio all'altro nella giusta considerazione di sé.

La gentilezza, dunque, è un ingrediente

**La gentilezza
deve essere presente
in tutte le pieghe
del lavoro quotidiano
e manifestarsi
nella condivisione
e nella gestione
dei compiti in un contesto
di aiuto reciproco**

essenziale per tenere insieme le persone a qualsiasi livello, per **valorizzare i nostri rapporti umani** e per vivere meglio con noi stessi e con gli altri.

Nel mondo del lavoro, dove per un lungo periodo della nostra vita siamo chiamati a trascorrere molto del nostro tempo

e a investire molte delle nostre energie, questo è particolarmente vero. Di tutti gli ambienti, quello lavorativo, dominato spesso com'è dalla competizione, è senz'altro **il luogo più difficile per manifestare un comportamento sinceramente gentile**. Ma è proprio lì che si può toccare con mano, come ci ricorda l'autore dell'articolo, "lo straordinario potere della gentilezza" a tutti i livelli, da quello manageriale a quello di supporto fino a quello dei rapporti interpersonali tra colleghi. Appare superata ormai l'idea che la durezza e l'aggressività sono gli strumenti più efficaci, per il singolo, per arrivare al successo e per il management per gestire al meglio l'organizzazione.

Un manager per essere vincente e ottenere dalla sua squadra il massimo risultato deve guidare il suo team con un animo sincero e generoso, forte di un'interiorità cristallina e gentile che dimostri com-



pressione nei confronti delle realtà di ciascuno, mantenendo con l'autorevolezza e la determinazione il giusto equilibrio dei ruoli. E questo è fondamentale!

Il lavoro di supporto, perché sia di beneficio per tutto il team, richiede accuratezza nei contenuti e puntualità nei tempi di esecuzione. Chi nell'organizzazione è coinvolto con ruoli di supporto può dare un contributo tanto più significativo quanto più svolge il suo lavoro forte di una sensibilità d'animo che gli consente di entrare in sintonia con gli altri colleghi e di essere un valore aggiunto, trovando in questo modo la sua motivazione più profonda. Il contatto quotidiana-

no con tanti colleghi
di altre realtà

aziendali consentirà al **dipendente amabile e gentile** oltre che tenace nella risoluzione delle problematiche lavorative di creare una rete di relazioni efficace anche per assicurare la giusta visibilità all'esterno del proprio lavoro e di tutta la struttura di appartenenza, nella considerazione che si condividano gli stessi obiettivi.

Per quanto riguarda **i rapporti tra colleghi, la gentilezza** deve essere presente in tutte le pieghe del lavoro quotidiano e manifestarsi nella condivisione e nella gestione dei compiti in un contesto di aiuto reciproco.

I contrasti e le incomprensioni tra colleghi fanno parte del nostro quotidiano e del nostro vivere civile e civilmente vanno gestiti. E quando questo accade quella persona può diventare la più cara o il più caro collega, perché nella gestione del conflitto è stato salvaguardato un aspetto troppo spesso ignorato: **il rispetto dell'altro**. In conclusione, quanto più lavoreremo nella consapevolezza che l'Azienda è la nostra seconda casa e la gentilezza è un atteggiamento naturale e non costruito, tanto più saremo ad ogni livello un punto di forza per noi stessi e per la nostra Azienda che ha saputo mantenere la barra dritta anche in un momento così

difficile per il nostro Paese.





BACK TO NORMAL... CON ENAV!

di **Mauro Anselmi** responsabile Operational CRM and Service Quality

Il programma “Back to Normal” di ENAV Operations, condiviso con le compagnie di navigazione aerea, prosegue spedito in previsione dell'estate. Gli effetti positivi della campagna vaccinale e la conseguente diminuzione della diffusione dei contagi serrano i tempi per il graduale rientro alla normalità nel nostro settore. Per la ripresa in sicurezza dei voli e recependo le recenti indicazioni del Network manager, Operations collabora attivamente con le varie compagnie aeree supportando la familiarizzazione dei loro equipaggi con le modalità di fornitura del servizio ATM con moduli appositamente elaborati.

Lo scorso 18 maggio, in occasione di uno dei virtual meeting di ramp-up (termine utilizzato dagli Airspace Users per i Programmi back to Normal) previsti da **easyJet** per i piloti operativi in Italia, Operations è stata invitata a partecipare per fornire il proprio supporto alla ripresa delle operazioni sull'aeroporto di Milano Malpensa e più in generale in Italia. Gli interventi, con relative presentazioni, sono stati coordinati dalla struttura **Customer Relationship** e curate dai colleghi, Giulio Cilia (Milano ACC), Matteo Ergotti (Malpensa ATC) e Fabrizio Mancini (Padova ACC). Numerosi gli interventi dei piloti, circa 60 quelli in collegamento, che hanno ricevuto risposte in tempo reale alle loro domande. Al termine dell'attività, che rientra nel pro-

collo di cooperazione a suo tempo sottoscritto con la compagnia, **easyJet** ha voluto complimentarsi per la professionalità dei relatori e per i contenuti delle presentazioni. **Vueling Airlines** ha previsto, per le loro attività di ripartenza, un **webinar** per i piloti operativi a Roma Fiumicino preparati in coordinamento con **lo staff ENAV di Roma ACC**. Il meeting, inserito all'interno del programma Back to Normal 2021 di Operations e delle attività di coordinamento e cooperazione della struttura di Customer Relationship, si è tenuto il 28 maggio scorso; **lo staff di Roma ACC**, coordinato dal responsabile del Training Giovanni Colaci e presentato dai colleghi Marco Rossi (Training) con il supporto di Michele Mastrodonato (Operations) e Erminio Felicetti (Staff), ha illustrato ai piloti della compagnia spagnola l'environment operativo gestito dal centro, condividendo modus operandi e problematiche tecnico/operative che riguardano sia i CTA che i Piloti. Anche in questo caso i feedback ricevuti hanno evidenziato il valore aggiunto di queste iniziative.

Il 15 giugno si è replicato, con la partecipazione di ENAV al **meeting di ramp up di Palermo**. L'attività, che si aggiunge alle occasioni d'incontro a supporto del programma Back to Normal di Operations, ha visto la partecipazione di 16 compagnie aeree, compresi i nostri maggiori clienti, in-

sieme alla società di gestione aeroportuale (GESAP), alle società di Handling ad Enac, che ha assicurato la propria presenza alle attività con la Direzione Aeroportuale Sicilia Occidentale. La web conference, organizzata dalla **struttura di Customer Relationship** in collaborazione con la Direzione di Palermo, ha adottato il consueto schema informativo, facendo precedere la parte specifica dedicata alla gestione ATM di Palermo, da una presentazione delle attività predisposte da Operations a supporto della fase di ripartenza delle operazioni. La delegazione ENAV era composta dal responsabile delle Operazioni Center and South, Marco Voli, da Debora Palombi (National network manager), e da Aldo Crisafulli e Maurizio Vitale per la Direzione di Palermo. Particolarmente apprezzata dai partecipanti la parte specifica sulle procedure in vigore a Palermo e sulle best practices adottate dai nostri CTA che, grazie alla professionalità e competenza dimostrata anche dai responsabili dei diversi impianti e le loro strutture, hanno permesso di ottenere ottimi apprezzamenti dalle diverse compagnie aeree.

I prossimi appuntamenti in calendario per le attività a supporto delle operazioni riguardano il ramp up di Napoli e la conferenza informativa sulla nuova organizzazione dello spazio aereo e dei servizi del CTR di Verona destinata all'utenza VFR.



17 MAGGIO 2021

GIORNATA CONTRO L'OMOFOBIA LA TRANSFOBIA E LA BIFOBIA

Mattarella: “Il rifiuto assoluto di ogni forma di discriminazione e di intolleranza”

A cura del Comitato Pari Opportunità ENAV

Con queste parole il **Presidente della Repubblica Sergio Mattarella** è intervenuto in occasione della Giornata internazionale contro l'omofobia, la transfobia e la bifobia (o **IDAHOBIT**, acronimo di International Day Against Homophobia, Biphobia, Transphobia), istituita dal Parlamento Europeo con risoluzione del 26 aprile 2007 per commemorare una decisione storica. Il 17 maggio 1990, infatti, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (Oms) stabilì che **l'omosessualità fosse definitivamente depennata** dalle classificazioni internazionali delle malattie mentali, così come avvenuto successivamente per il transessualismo. Infatti, nel 2018 anche la transessualità non è più classificata dall'Oms come malattia mentale. “L'incongruenza di genere è stata rimossa dalla categoria dei disordini mentali dell'International Classification of Diseases per essere inserita in un nuovo capitolo delle *condizioni di salute sessuale*”, spiega l'Oms, sottolineando che “è ormai chiaro che non si tratti di una malattia mentale e classificarla come tale può causare una enorme stigmatizzazione per le persone transgender”. La decisione di lasciarla in un capitolo dell'International Classification of Diseases (ICD), spiega ancora l'Oms, nasce dall'esistenza di un notevole bisogno di importanti cure sanitarie che può essere soddisfatto se la transessualità rimane all'interno dell'Icd stesso. Ma ancora oggi, come ha dichiarato il Consiglio di Europa, purtroppo in tutto il mondo le persone, a causa dell'orientamento sessuale e dell'identità di genere, reali o percepite, o delle loro caratteristiche sessuali, continuano quotidianamente a essere **vittime di violenza, esclusione e discriminazione** ed il fenomeno è aumenta-

to con la pandemia di Covid-19. Anche se la maggior parte delle persone dichiara a parole di non vivere l'omosessualità, la bisessualità e la transessualità come una “problematica” e di essere scervri da pregiudizi (è opinione comune che parlar male degli omosessuali non è *politically correct*) emerge una non reale aderenza fra ciò che viene detto in modo volontario e manifesto e ciò che nel profondo costituisce il pensiero e l'immaginario delle persone, frutto di antichi retaggi. **L'atteggiamento** verso l'omosessualità, la bisessualità e la transessualità si articola non solo attraverso parole e azioni, ma anche e soprattutto attraverso silenzi e cose che “non accadono”, attraverso un richiamo esplicito e implicito alla clandestinità e al segreto. A questo proposito è indicativo lo studio condotto a livello europeo e pubblicato dall'*European Union Agency for Fundamental Rights (FRA)* in cui emerge che la maggior parte delle persone intervistate preferisce tenere spesso nascosto il proprio orientamento sessuale o la propria identità di genere soprattutto in ambito scolastico. **Gli adolescenti omosessuali**, ma anche i loro familiari o quelli percepiti come tali solo per una caratteristica personale, sono oggetto di diffidenza, derisione o incomprensione da parte degli altri studenti. Negli ultimi anni poi, le **violenze verbali** in particolare hanno conosciuto un nuovo preoccupante sviluppo, dovuto alla diffusione dei social network e del fenomeno

del cyber-bullismo. In tutti i casi, l'impatto che la discriminazione ha sulla loro qualità di vita è considerevole; provoca oltre a un senso crescente di rifiuto e di emarginazione anche l'insorgenza di problematiche psicologiche come scarsa autostima, depressione e stati ansiosi, vergogna, senso di colpa e scarsa accettazione di sé. **La scuola, interagendo con le famiglie**, ha dunque una grande opportunità, nel sostenere che l'orientamento sessuale e l'identità di genere, al pari dell'origine etnica, del sesso o della nazionalità, fanno parte dei caratteri fondamentali dell'individuo e pertanto ciascuno è libero e degno di poter vivere la sua vita e la propria sessualità e, conseguentemente, di amare nel modo più rispondente alla sua più intima percezione di sé. **È una questione di cultura dell'accettazione e del riconoscimento** che la differenza è ricchezza, è un valore di cui dispone la società evoluta che va oltre qualsiasi forma di giudizio. Il Presidente Sergio Mattarella nel suo comunicato diffuso dal Quirinale sottolinea proprio come “la società viene arricchita dal contributo delle diversità” e come la “solidarietà, il rispetto, l'inclusione, come ha dimostrato anche l'opera di contrasto alla pandemia, sono vettori potenti di coesione sociale e di sicurezza”. **Garantire a tutti il diritto alla libertà di essere se stessi e di amare chi si vuole** richiede sforzi congiunti da parte di tutti, ogni giorno, ma se ciascuno fa la propria parte, l'obiettivo diventa raggiungibile.

“La Giornata internazionale contro l'omofobia, la transfobia e la bifobia è l'occasione per ribadire il rifiuto assoluto di ogni forma di discriminazione e di intolleranza e, dunque, per riaffermare la centralità del principio di uguaglianza sancito dalla nostra Costituzione e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

Le attitudini personali e l'orientamento sessuale non possono costituire motivo per aggredire, schernire, negare il rispetto dovuto alla dignità umana, perché laddove ciò accade vengono minacciati i valori morali su cui si fonda la stessa convivenza democratica.”



CLEARED NEWS

IDS AIRNAV 19TH AEROSIG 2021

Si è tenuta presso il Centro Congressi ENAV di Ciampino, i giorni 8 e 9 giugno, la diciannovesima edizione dell'Aeronautical Special Interest Group (AeroSIG) di IDS AirNav: un evento che ha coinvolto oltre 260 utenti connessi in remoto da 36 differenti nazioni. La presentazione dell'offerta dei servizi commerciali della società del Gruppo ENAV agli stakeholder e customer internazionali si è svolta in modalità virtuale attraverso una piattaforma/evento digitale appositamente dedicata che ha permesso anche interventi da parte dei clienti collegati. L'evento è iniziato con una sessione plenaria che si è svolta nel pomeriggio dell'8 giugno ed è stata incentrata sulle novità dell'offerta commerciale di IDS AirNav e sull'evoluzione futura dei sistemi e servizi forniti. Prevista una "replica" che si è tenuta la mattina del 9 giugno per gli ospiti e invitati residenti con differenti fusi orari (Australia, Thailandia, Malesia). Il collegamento live da remoto dei numerosi invita-

ti all'AeroSIG 2021 ha consentito inoltre la possibilità di interagire con i Relatori che hanno illustrato le varie attività, i prodotti e gli ultimi sviluppi legati ai progetti tecnologici che hanno portato IDS AirNav a raggiungere una posizione preminente nel mercato terzo del settore ATC/ATM. Nella giornata del 9 giugno ci sono state ses-

sioni di breakout che, a scelta degli ospiti interessati, hanno approfondito le tematiche illustrate durante la prima giornata. Come novità, era prevista una sessione dedicata ai simulatori di volo e di torre volta ad esporre al pubblico virtuale le ultime implementazioni dei sistemi IDS AirNav nel settore.



IDS AIRNAV@VIRTUAL GLOBAL AIM 2021

La Società del Gruppo ENAV ha partecipato il 25 e 26 maggio 2021 al Virtual Global AIM 2021 organizzato dall'International Federation of Aeronautical Information

Management Associations (IFAIMA) - la Federazione internazionale che riunisce le associazioni del settore relativo alla gestione delle Informazioni Aeronautiche.

L'iniziativa internazionale, con cadenza annuale si è svolta per la prima volta in modalità virtuale, ha focalizzato l'attenzione delle più importanti Organizzazioni governative e realtà industriali. Quest'anno sono state illustrate le potenziali innovazioni e gli importanti regolamenti internazionali legati al fu-

turo del mondo AIM, orientato sempre più verso una *Digital transformation*. L'evento ha rappresentato un'ulteriore occasione di rilievo per il Gruppo che ha visto come relatore l'Head of Marketing Operations di IDS AirNav, con una presentazione dal titolo "D-AIM towards Digital ATM". In tale occasione sono state illustrate anche le aree di eccellenza della Corporate. Gli interventi e le presentazioni potevano essere seguiti con un collegamento web che ha consentito agli oltre 600 partecipanti registrati di interagire con i relatori, rappresentanti delle principali Società e Organizzazioni internazionali, tra cui annoveriamo, Thales, ICAO, Eurocontrol, IATA.





ENAV: ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI 2021

L'Assemblea degli Azionisti di ENAV S.p.A., riunitasi il 28 maggio 2021, ha approvato il bilancio della Società per l'esercizio 2020 e ha preso visione del bilancio consolidato.

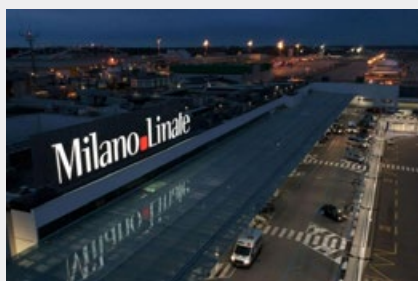
- Ricavi: 771,3 milioni di euro (-14,6% rispetto al 2019)
- EBITDA: 210,8 milioni di euro (-30,4% rispetto al 2019)
- Risultato Operativo (EBIT): 71,1 milioni di euro (-58,3% rispetto al 2019)
- Risultato netto: 54 milioni di euro (-54,4% rispetto al 2019)
- Indebitamento finanziario netto: 236,6 milioni di euro

L'Assemblea ha deliberato in senso favorevole rispetto alla proposta del Consiglio di Amministrazione del 20 aprile 2021 di non distribuire gli utili relativi all'anno 2020. Il Consiglio di Amministrazione, nella stessa seduta, aveva altresì confermato, per gli anni dal 2021 al 2024, la precedente politica dei dividendi, che prevede la distribuzione di una percentuale non inferiore all'80% del flusso di cassa normalizzato, definito come utile netto consolidato con l'aggiunta degli

ammortamenti (al lordo dei contributi in conto impianti) e al netto degli investimenti normalizzati (escludendo quindi gli investimenti finanziari) espressi al lordo dei contributi in conto impianti. L'Assemblea ha registrato una partecipazione da parte degli azionisti presenti con il 76,29% del capitale sociale.



NUOVO LOOK PER LINATE, INVESTIMENTO DA 40 MILIONI DI EURO



È stato presentato l'8 giugno scorso il restyling dell'aeroporto di Milano Linate. Dopo importanti lavori di riqualifica iniziati nel 2019 e terminati nei tempi previsti, il city airport di Milano si presenta con un look completamente rinnovato. Dopo il rifacimento della facciata nel 2018, è iniziato il progetto di restyling architettonico ed *ambiente* del terminal. L'obiettivo è stato quello di dare al *city airport* di Milano una nuova identità che ne caratterizzi gli ambienti, l'atmosfera ed i materiali, al fine di migliorare la *traveller experience* e la *customer satisfaction* dei passeggeri.

Per le aree operative il progetto si è ispirato alle linee guida della neuroarchitettura, la neuroscienza applicata all'architettura, che ha lo scopo di creare spazi capaci di suscitare benessere riducendo al massimo stress e ansia. I lavori del terminal di Linate hanno riguardato il redesign architettonico e funzionale dell'area check-in, dei filtri di sicurezza e dell'area duty free. Inoltre, è stata ampliata l'aerostazione con una nuova area sviluppata su 3 livelli che comprendono i nuovi gate dall'1 all'8, una nuova galleria commerciale ed una nuova food court. L'area security è stata implementata con tecnologie di ultima generazione che semplificano e rendono più veloce le operazioni di controllo. Sono state, infatti, installate delle nuove macchine EDS-CB (Explosives Detection Systems for Cabin Baggage) che impiegano una tecnologia TAC. L'elevata efficacia del sistema consente di effettuare i controlli senza la necessità di separare dal bagaglio a mano gli apparati elettronici e i liquidi, miglio-

rando ulteriormente l'esperienza di viaggio. L'innovazione del sistema security di Linate ha inizio dal check-in: con il sistema "Face Boarding" il passeggero può associare all'impronta biometrica del proprio volto il suo documento e la sua carta di imbarco e fino al momento di salire a bordo non dovrà più mostrare alcun documento accelerando così il transito nei vari checkpoint. La vera novità di questo restyling è la nuova area del terminal. La vecchia parte dell'aerostazione ad un piano è stata demolita per realizzare un nuovo edificio a tre livelli, per complessivi 10.000 mq (ca. 3000 mq a piano). L'ampliamento delle sale di imbarco, la nuova galleria commerciale con la nuova food court realizzati in uno spazio a doppia altezza sovrastato da una "vela", consentiranno una nuova e più confortevole circolazione dei passeggeri. L'investimento complessivo, incluso l'innovazione tecnologica (Face Boarding, Smart Security e Self Bag Drop), è pari a 40 milioni di Euro.



COVID-19 RAMP-UP **BE READY, STAY SAFE** EASA Safety Week 21-26 giugno 2021

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

In un recente comunicato congiunto, IATA (International Air Transport Association rappresentativa di 290 compagnie aeree) e Tourism Economics (società di Oxford Economics specializzata in global forecasting e quantitative analysis) hanno dichiarato come nel 2021 il numero di passeggeri globali dovrebbe tornare al 52% dei livelli precovid-19 (2019), per poi salire all'88% nel 2022 e far quindi registrare nel 2023 un'ulteriore crescita stimata del 105%.

Una previsione che per ora sembra avere una prima fonte di conferma con il dato IATA sul traffico aereo cargo: la domanda globale (misurata in tonnellate-chilometro cargo) è infatti salita del 12% rispetto ad aprile 2019 e del 7,8% rispetto a marzo 2021, mentre la domanda destagionalizzata è attualmente superiore del 5% rispetto al picco di agosto 2018 registrato prima della crisi.

Entro il 2030, sempre Tourism Economics

**Lo sprone con cui EASA
sollecita i vari attori
dell'industria aeronautica
a partecipare alle sempre
più numerose attività
in ambito Safety
non è casuale**

e IATA, prevedono che il numero di passeggeri globali arriverà a 5,6 miliardi: un dato che, sebbene più basso del 7% rispetto alla previsione pre Covid-19, dimostra senza mezzi termini come le persone continuino a rimanere desiderose di viaggiare a breve e lungo termine utilizzando proprio il trasporto aereo.

Facilitatore principe di questa continua ed inesorabile riacquisizione di fiducia, il

vaccino: Willie Walsh, Direttore generale di IATA, l'ha stigmatizzato più volte sottolineando come ormai, accanto alle indubbe prove scientifiche, la vaccinazione consenta senza mezzi termini "la libertà di viaggiare". Affermazione ormai suffragata dal fatto che più di 20 paesi hanno revocato totalmente o parzialmente le restrizioni per i viaggiatori vaccinati e conferma indotta di come, la riapertura delle frontiere agli spostamenti sia davvero dietro l'angolo.

Un ambiente in fermento insomma che, con l'aumento delle operazioni in tutta Europa, ha spinto EASA ad organizzare una **Safety Week dal 21 al 24 giugno 2021** denominata "COVID-19 Ramp-Up – Be Ready, Stay Safe" con l'obiettivo, appunto, di aiutare i vari attori dell'industria aeronautica ad allineare azioni di mitigazioni e principi di base sui rischi connessi alla ripresa delle attività.

Divise in specifiche sezioni in base al ramo

EASA Post COVID-19 Ramp-Up Safety Week - 21-24 June 2021						
Mon 21 June (1400-1530) Top Safety Issues	Tue 22 June (1000-1130) ATM/ANS Providers	Tue 22 June (1400-1530) Aerodrome Operators	Wed 23 June (1000-1130) Training Organisations	Wed 23 June (1400-1530) Air Operators	Thu 24 June (1000-1130) Maintenance Organisations	Thu 24 June (1400-1530) Get Ready Be Safe
Introduction to Safety Week	Top Safety Issues Resources/Actions	Top Safety Issues Resources/Actions	Top Safety Issues Resources/Actions	Top Safety Issues Resources/Actions	Top Safety Issues Resources/Actions	Summary of Safety Week
Top Safety Issues from Analysis	Maintaining Controller Skills and Knowledge	Safety Topics to be finalised with the Aerodromes Community	Crew Skills and Knowledge	Managing Safety and Competence in Operations	Helping Staff Return to Work	Safety Leadership
Be Ready, Stay Safe Actions					Returning Aircraft to Service	Talking about Safety




Be Ready - Stay Safe: For Individuals

Right

Do everything the right way - follow processes, procedures and practices.

Engaged

Talk about safety and use the reporting system of your organisation or confidential reporting, if you need to.

Aware

Be aware that you and your colleagues may not be as recent or proficient as you might think.

Decisions

Be conscious about the decisions you make and review them regularly to see how you can improve.

Yourself and others

These are challenging times, so think about your wellbeing, that of your colleagues and others you interact with.

Speak-up

If you have any concerns about something you see or experience, speak up.

Actions

Be deliberate with your actions and maintain focus, try to minimise distractions.

Familiar

Take your time, things might not be as familiar as they were - plan ahead and prioritise your key work tasks.

Every day

Be prepared every day for new things - pay particular attention when doing something you haven't done for a while.

messaggio partecipando già dallo scorso anno alla definizione del Risk Portfolio di EASA connesso con il Ritorno alle Normali Operazioni (RNO) e contribuendo, attraverso CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) alla definizione dei messaggi contenuti nella campagna di cui stiamo parlando.

La stessa attività addestrativa erogata al personale operativo nel corso del 2021 è in linea con i principi che sono stigmatizzati dalla campagna "Be Ready - Stay Safe".

Da far nostro, avendo sempre perseguito la contaminazione con altri settori per quel che riguarda la Safety, non possiamo che accogliere con estremo favore questa iniziativa, consapevoli che il continuo miglioramento della Safety è possibile solo attraverso la condivisione e il coordinamento delle iniziative delle singole parti che costituiscono il complesso sistema del trasporto aereo europeo.

La strada da percorrere è ancora complicata ma anche ricca di opportunità come quella del "COVID-19 Ramp-Up - Be Ready, Stay Safe".

d'attività, le sessioni hanno un numero chiuso di partecipanti (1.000 posti, ma con priorità, fino a una settimana prima dell'evento, alle organizzazioni degli Stati membri dell'EASA che operano nel settore pertinente) e saranno registrate e pubblicate entro 24 ore sulla pagina dell'evento (<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/post-covid-19-ramp-be-ready-stay-safe-easa-safety-week>) sul sito web dell'EASA per consentire a chiunque di fruirne anche in differita. Ma di cosa si tratta nella sostanza?

Con l'espressione "Be Ready" EASA invita le organizzazioni e gli operatori dei vari settori a farsi trovare pronti sia dal punto di vista dell'efficienza dei sistemi tecnologici, sia delle capacità operative del personale addetto all'erogazione dei servizi.

Con l'espressione "Stay Safe", invece, EASA incoraggia gli individui e le organizzazioni a seguire, in questo periodo di ripartenza del

traffico, le procedure e le pratiche operative in modo scrupoloso e a favorire un clima che favorisca il riporto degli inconvenienti per mitigare sul nascere eventuali problematiche operative.

Per l'intera settimana avremo l'occasione di aprirci al dialogo anche con le varie autorità statali, spaziando dalla "gestione efficace della sicurezza" alle "skills and knowledge degradation", perseguendo nei fatti quel miglioramento continuo che ha, proprio nel dialogo, la sua massima ragione di esistenza.

Lo sprone con cui EASA sollecita i vari attori dell'industria aeronautica a partecipare alle sempre più numerose attività in ambito Safety, non è infatti casuale, ma rappresenta il modo concreto con cui ognuno può, nei fatti, contribuire ad un sistema sempre più pronto a rispondere ad ogni evento, anche a quelli più inattesi come è stato il Covid-19. ENAV ha sposato fin dal principio questo





L'INTERVISTA

La parola a...

JANUSZ JANISZEWSKI

CEO di Pansa (Polish Air Navigation Services Agency)

La pandemia da Covid-19 ha colpito duramente il settore aereo. Quali sfide state affrontando a livello operativo e tecnico?

È vero: il traffico aereo è stato colpito dal Covid-19 in maniera davvero eccezionale. Il fatto che non si possa prevedere il traffico rende estremamente difficile pianificare le prossime risorse. È necessario che gli ANSP siano pronti a operare efficacemente sia in una situazione di rapido aumento del traffico che per mantenere le risorse nei periodi di minore traffico. La sfida maggiore per Pansa, oggi, mi pare in campo finanziario piuttosto che operativo o tecnico. Dall'inizio della crisi quasi tutti gli ANSP europei si sono trovati di fronte a un sensibile calo delle entrate a causa della diminuzione del traffico e del differimento delle imposte dovute dalle compagnie aeree per il 2020 secondo quanto deciso dagli stati membri di EUROCONTROL.

Tutti gli ANSP stanno mettendo in atto una notevole ottimizzazione dei costi e lo sta facendo anche Pansa. Per gli ANSP c'è, però, un limite al potenziale taglio dei costi perché molti di questi sono fissi e, cosa più importante, gli ANSP devono assicurare il servizio tutto il giorno e tutti i giorni, indipendentemente dai livelli di traffico, e devono essere pronti a fornire una piena capacità di spazio aereo quando il traffico ritornerà normale: questo implica mantenere competenza, staff specializzato e infrastrutture. Questi sono gli elementi meno flessibili che non possono essere sottovalutati in un periodo di decrescita.

Sono più propenso a vedere opportunità che sfide e credo che le misure di contenimento dei costi che abbiamo dovuto introdurre non metteranno a rischio lo sviluppo della società. Abbiamo un'occasione unica, quella dell'implementazione di soluzioni nuove, più digitali nel settore dell'ATM. Il calo del traffico rappresenta un'enorme opportunità di attuare un cambiamento epocale nella digitalizzazione e nella virtualizzazione dell'ATM: in questa direzione, secondo me, devono muoversi molti ANSP europei.

La tecnologia, le iniziative di impegno ambientale, i nuovi modelli di distribuzione, i droni: in che modo Pansa sta affrontando le nuove sfide e le nuove opportunità connesse all'innovazione?

Una digitalizzazione a larga scala in tutta Europa sembra essere proprio la risposta giusta alle sfide, presenti e future, del settore dell'ATM e dovrebbe essere un filo conduttore nelle iniziative di deployment degli stakeholder. Ciò è perfettamente in linea con l'agenda europea, ovvero con le idee di Digital European Sky e Green Deal europeo.

Poiché la tecnologia moderna è diventata essenziale nel sistema ATM europeo, dovremmo continuare a investire nella creazione di nuove possibilità e nelle ultime tecnologie in Europa. Noi di Pansa ci concentriamo sullo sviluppo e l'impiego di soluzioni e progetti interessanti

come PansaUTM, iCAT o NaviHuB. Vorrei spendere qualche parola in più sul primo.

Pansa ha collaborato alla creazione e ha lanciato il sistema PansaUTM – il primo in Europa ad essere operativo e disponibile alla commercializzazione – per la coordinazione del volo dei droni, la gestione dei piani di volo, la gestione dello spazio aereo e l'integrazione di UTM e ATM. Nell'aprile del 2020 è stato eseguito un progetto pilota in Polonia: un drone cargo ha trasportato dei campioni per testare la presenza del virus da SARS-CoV-2 a Varsavia. Credo che iniziative come questa possano supportare il settore della sanità e, al tempo stesso, mantenere gli ANSP operativamente pronti a "rimettere in moto" il traffico aereo in Europa e tornare, in futuro, ai livelli di traffico dell'era pre Covid-19.

Un'altra attività importante è connessa alla modernizzazione del sistema ATM. Come membro dell'Alleanza iTEC, Pansa sta lavorando attivamente con i partner allo sviluppo di un sistema ATM di nuova generazione, il cosiddetto iTEC OneSky. Pansa applicherà il sistema iTEC OneSky al nuovo Centro di Controllo di Poznan, dando così un impulso decisivo alla creazione del futuro European Digital Sky a livello pan-europeo. Il sistema sfrutterà un'architettura basata su Virtualized Data Processing Centers (Centri virtualizzati di elaborazione dati), in esecuzione su un cloud privato, e ingloberà nuovi strumenti digitali e di automazione nel momento in cui questi strumenti verranno convalidati. Questa tecnologia consente di fare un passo avanti verso una gestione del traffico aereo efficiente e senza frontiere in Europa. Il sistema iTEC OneSky si basa sul calcolo quadridimensionale delle traiettorie, cosa che permette di seguire il profilo di volo dell'aeromobile con maggior accuratezza e di gestirlo in modo ottimale. Tutto ciò incrementa la puntualità e l'efficienza del servizio, riduce le emissioni e taglia i costi operativi.

Quali sono le priorità di Pansa per il futuro a livello nazionale e internazionale?

A livello nazionale, noi di Pansa stiamo seguendo tre importanti attività. La prima riguarda lo sviluppo e l'implementazione del nuovo sistema ATM all'avanguardia iTEC OneSky, un sistema avanzato di cui ho parlato prima.

La nostra seconda priorità è modernizzare lo spazio aereo per conformarlo alle nuove sfide. Si tratta di un processo continuo e prima della crisi da Covid-19 era incentrato sul fornire un'adeguata capacità di spazio aereo, sui miglioramenti a livello ambientale, e sulle nuove rotte ottimizzate nell'ambito del Free Route applicate ventiquattr'ore su ventiquattro, sette giorni su sette, dalla FIR (Flight Information Region – Regione informazioni di volo) di Varsavia da febbraio 2019. Come anche ENAV, Pansa prende parte alle attività della IATA che riguardano la modernizzazione dello spazio aereo e che rientrano nel progetto "National Airspace Strategy" denominata in Polonia "Airspace Strategy for Poland".

Terza priorità: il sistema polacco di coordinamento di volo dei droni. PansaUTM (anch'esso menzionato prima) è alla base dello sviluppo del concetto di U-Space che copre l'integrazione sicura ed effettiva di velivoli con e senza pilota (gli UAV, Unmanned Aerial Vehicles).

Altre importanti aree di interesse riguardano la preparazione del nostro ANSP alle nuove idee e ai nuovi ruoli definiti dall'Airspace Architecture Study, dal SES II+ e da altri documenti strategici. Vorrei segnalare in particolare la fornitura e la digitalizzazione dei dati ATM in ambito operativo e commerciale.

A livello internazionale porteremo avanti l'ottima collaborazione con i nostri partner, in particolare nell'ambito dell'Alleanza A6 e di CANSO, continuando a lavorare per il rafforzamento del ruolo degli ANSP e dando il nostro contributo per un Digital and Green European Sky sostenibile e resiliente.

Devo personalmente sottolineare la collaborazione eccellente che abbiamo con ENAV: è un piacere condividere le stesse priorità a livello internazionale.

In Europa, il SES II+ e altre iniziative stanno ridefinendo il ruolo degli ANSP. Lei è presidente dell'Alleanza A6: qual è la sua opinione circa il cambiamento di ruolo degli ANSP e in che modo la collaborazione tra ANSP può contribuire al raggiungimento degli obiettivi?

I membri dell'Alleanza A6 restano fermi nell'impegno a operare insieme per modernizzare lo spazio aereo europeo sviluppando e impiegando i più recenti, tra strumenti e tecnologie, per supportare il Digital European Sky e un futuro sostenibile per il nostro settore.

Miriamo a preservare, attraverso una solida collaborazione, il ruolo dell'A6 nelle attività di R&D e di Deployment del SESAR, a stabilire il SES Digital Backbone (SDB) come struttura "user-driven" da e per le operazioni, e a rafforzare ulteriormente il partenariato tecnologico dell'A6.

I membri dell'Alleanza A6 lavorano per influire sull'evoluzione della riorganizzazione del SES II+ mediante l'elaborazione delle mansioni in questioni strategiche come il Deployment and Infrastructure management, o la standardizzazione del SESAR e il cosiddetto V4-Gap. Allo stesso modo, dobbiamo proseguire con l'analisi congiunta delle possibilità dell'Alleanza A6 nell'ambito dei Servizi dati ATM (ATM Data Services - ADS).

Credo che una giusta cooperazione non semplicemente tra i soli ANSP ma tra tutti gli stakeholder operativi (ANSP, aeroporti, utilizzatori dello spazio aereo, network manager) sia la chiave per assicurare il successo di qualsiasi iniziativa atta a migliorare il sistema ATM attuale. Al tempo stesso, un dialogo aperto e trasparente con gli organi decisionali, a livello nazionale così come europeo, può far sì che la visione e gli obiettivi condivisi degli stakeholder operativi siano presi in considerazione e, si spera, raggiunti.

enav.it



