



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 8 • anno XVIII • settembre 2021

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



**SUMMER
SEASON 2021**
Un bilancio in cifre



ESSP
Le novità di EGNOS



**BACK TO
NORMAL**
Le nuove showroom
del Gruppo ENAV



Foto di Lorenzo Magliocchetti



editoriale

SUMMER SEASON 2021: UN BILANCIO IN CIFRE



di Maurizio Paggetti
Chief Operating Officer

Settembre è tempo di bilanci nel nostro settore e come di consueto è il momento di tracciare il quadro evolutivo dell'andamento del traffico aereo della stagione estiva appena conclusa per una prima analisi dei numeri. I dati ai quali si farà riferimento sono chiusi, infatti, al 30 settembre. Le previsioni per l'area ECAC, basate sui dati elaborati e forniti da Eurocontrol/STAFOR a maggio scorso, confermavano la crescita del traffico aereo europeo che si adattava allo scenario più favorevole ipotizzato, ossia quello in cui i vaccini contro il Covid 19 avrebbero avuto larga diffusione in Europa - già durante la Summer 2021 - manifestando un effetto acceleratore della propensione allo spostamento dei cittadini europei. Non si segnalavano, allo stesso tempo, evidenti criticità circa la tenuta del Network europeo in termini di *capacity*.

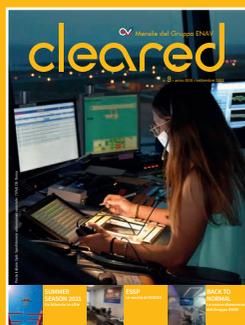
Le prime analisi *post Summer* (nel periodo 1° aprile - 30 settembre), per ciò che riguarda l'Italia, confermano e superano tali previsioni facendo registrare un contenimento delle perdite subite rispetto all'anno d'oro 2019 (-45% del numero dei voli assistiti nel quadrimestre a riferimento). Volendo dettagliare anche il comportamento degli altri principali Service Provider europei (DSNA, DFS, NATS e ENAIRE), rispetto al periodo omologo del 2019, si evidenzia che la spagnola ENAIRE ha gestito -46% dei voli mentre, al polo opposto, NATS (Regno Unito) ha avuto

le perdite più rilevanti (-62%). In merito al ritardo ATFM di rotta generato, il minor impatto sul network è stato offerto proprio da NATS (-100%) mentre i francesi di DSNA hanno avuto le prestazioni minori dei Service Provider europei più importanti (-78%).

A livello aeroportuale si è realizzata l'inversione nei primi posti in graduatoria tra Fiumicino e Malpensa mentre gli aeroporti principali hanno spesso ceduto il passo a scali normalmente meno trafficati. A livello di terminale, anche in questa stagione, si è riscontrata la difficoltà nello stabilizzare la presenza dell'aviazione commerciale o nell'individuare elementi di crescita stabili, essenzialmente legati all'evoluzione del business dei modelli *low cost* e alle sorti di Alitalia, oggi ITA. In tale scenario ENAV gestisce un ciclo di pianificazione e sviluppo delle proprie risorse, anche in termini di reazione all'evoluzione della domanda. Le dinamiche registrate hanno causato una variabilità (*traffic volatility*) rispetto alle consuete direttrici del Network stesso orientandole, prevalentemente, in senso nord-sud e viceversa. Si è registrato anche lo spostamento in avanti dei normali picchi e flessi nella serie storica tali da far sopporre la presenza di una "onda lunga" autunnale con la possibilità più concreta di raggiungere i valori del 2019 prima della data inizialmente prevista (fine del 2023). Ciò significherà, per quella data, essere pronti a gestire le operazioni

in maniera ancora più efficace ed efficiente. In conclusione, la Summer season appena terminata è da considerarsi pienamente positiva grazie alla professionalità espressa da tutto il personale operativo coinvolto nei diversi ruoli, sia il per numero di voli assistiti, sia per il livello di servizio garantito in termini di safety e puntualità.

Questo risultato ci impone una serie di riflessioni sia sulla complessità delle sfide affrontate, sia su quelle che ci attendono. Il nuovo periodo regolatorio 2022/2024 (RP3 modificato) che entrerà in vigore il prossimo 1° gennaio 2022, richiederà a tutti i fornitori dei servizi di navigazione aerea efficienza in termini di costi ed incrementi di capacità, con l'obbligo di garantire contestualmente sempre più alti standard di sicurezza e di sostenibilità ambientale. ENAV in questo biennio complesso appena passato, ha mantenuto i propri obiettivi strategici adattando la propria *roadmap* in maniera efficace gestendo le forti sollecitazioni che il sistema del trasporto aereo, ed in particolar modo gli ANSP, ha subito. I prossimi tre anni saranno fondamentali per mantenere la preminenza della nostra Società a livello europeo. L'evoluzione sia tecnologica (*New ATM Systems, Digital Towers, Artificial Intelligence*), sia organizzativa del modello operativo rappresenta in maniera ineludibile un volano indispensabile e strategico per il mantenimento di tale primato.



Cleared Mensile del Gruppo ENAV

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

EDITORE ENAV SpA

Direttore Responsabile Luca Morelli Comitato Editoriale Florenziano Bettini, Maurizio Gasparri, Alessandro Ghilari, Simone Mazzucca, Luca Morelli, Maurizio Paggetti, Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto

Coordinamento Editoriale Gianluca Ciacci Redazione Gianluca Ciacci, Cristiana Abbate, Maria Cecilia Macchioni

Foto di copertina Lorenzo Magliocchetti

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

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



10th anniversary

EGNOS SAFETY OF LIFE

Serving aviation for 10 years

EGNOS



EUROPEAN SATELLITE SERVICE PROVIDER

NOVITÀ IN CORSO...

Tra le novità del settore satellitare i dieci anni della certificazione SoL di EGNOS “Safety of Life”, Charlotte Neyret nuovo AD di ESSP e nuova procedura per l’assegnazione delle competenze del prossimo contratto fino al 2030

di **Alessandro Ghilari** responsabile Regulation and International Network, **Carmine Pezzella** responsabile Server Farm Operations e **Antonio Chisari** MCC Manager

Che le tecnologie satellitari siano al centro di numerose iniziative internazionali è noto a tutti e che ENAV sia pienamente immersa in queste iniziative è altrettanto conosciuto. Lo dimostrano la partecipazione in **Aireon**, che sfrutta le tecnologie satellitari della costellazione **Iridium** per la *surveillance*, le iniziative che hanno come obiettivo lo sviluppo di nuovi sistemi per la *communication*, in particolare quella data-link con l'utilizzo della costellazione **Inmarsat**, ma quella che si è affermata prima di tutte è stata la tecnologia per la *navigation* e questo attraverso EGNOS.

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) è il sistema europeo di *augmentation* satellitare

dei segnali della costellazione GPS, che quest'anno festeggia il decennale dall'entrata in servizio secondo criteri “safety of life” per l'aviazione.

Se per il navigatore della nostra auto e per le numerose applicazioni che utilizziamo quotidianamente non sono necessari stringenti requisiti di affidabilità, è evidente che per la navigazione aerea tali requisiti, in particolare per quanto riguarda l'integrità e l'accuratezza dei dati, sono molto stringenti e per poterli soddisfare è necessario appunto “integrare” il segnale GPS.

In Europa questo avviene appunto attraverso **EGNOS**, che per poter consentire l'utilizzo dei segnali per l'aviazione, si avvale di satelliti geostazionari ed una rete di stazioni a terra (RIMS) che vengono

controllate da 2 Mission Control Centre.

In questo campo **ENAV**, che con propri esperti è stata coinvolta nelle attività di progettazione e sviluppo del servizio EGNOS già dal 1996, svolge diversi ruoli, ricordiamo i principali:

- partecipazione azionaria (con il 16,67% delle azioni) nella società di diritto francese ESSP (European Satellite Service Provider), attuale operatore del sistema EGNOS su contratto rilasciato dall'Agenzia europea per i programmi spaziali (EUSPA).

ESSP vede la partnership di ENAV insieme ad altri 6 importanti provider europei: DFS (Germania), DSNA (Francia), ENAIRE (Spagna), NATS (UK), Nav Portugal (Portogallo) e Skyguide (Svizzera);



- contribuito con diverse attività alla qualificazione del sistema EGNOS avvenuta nel 2008;
- gestione delle operazioni di uno dei 2 centri di controllo del sistema EGNOS (MCC) dal proprio centro di Ciampino, l'altro operato da ENAIRE a Torrejon;
- fornitura dei servizi di hosting e manutenzione di 1° livello per 2 stazioni di monitoraggio (RIMS) del sistema EGNOS (ospitate presso Ciampino e Catania);
- partecipazione a Comitati/Board/Pannelli/gruppi di lavoro su tematiche satellitari di ICAO/ESA/Eurocontrol/CE/EUSPA;
- pubblicazione di procedure di volo supportate dal GNSS per gli aeroporti italiani e per le operazioni di elisoccorso;
- attività commerciali nel campo della progettazione e/o validazione di procedure supportate da GNSS grazie alla propria flotta radiomisure (certificata EGNOS);
- definizione dei requisiti tecnologici ed operativi dell'evoluzione di EGNOS (V3 operante in doppia frequenza e con Galileo);
- promozione da parte di ENAV dell'utilizzo di EGNOS anche attraverso la partecipazione a progetti internazionali cofinanziati dall'Unione europea.



SONO NUMEROSI I CAMBIAMENTI IN CORSO IN QUESTO SETTORE CHE PER SUA STESSA NATURA È SINONIMO DI AVANGUARDIA E INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Ci sono tante novità e cambiamenti che caratterizzano questa fase storica di **ESSP**, menzioniamo i principali:

- la certificazione di EGNOS “safety of life” compie quest’anno 10 anni, era stata acquisita nel 2011, e si terranno a dicembre eventi dedicati per celebrare il lavoro fatto in questi anni e ricordare quanto le tecnologie satellitari hanno aiutato l’evoluzione del nostro settore;
- il contratto in corso con la EUSPA per la gestione di EGNOS scade nel 2021 ed è in corso una procedura per l’assegnazione delle competenze del nuovo contratto fino al 2030;
- c’è stato un avvicendamento alla guida di ESSP, Thierry Racaud, al termine

del suo secondo mandato, dal 1° ottobre ha passato il testimone a Charlotte Neyret, nuovo Amministratore Delegato della società, con grande esperienza e competenze nel campo delle tecnologie e dei mercati satellitari.

Insomma, sono numerosi i cambiamenti in corso in questo settore che, per sua stessa natura, è sinonimo di **avanguardia e innovazione tecnologica**, e ENAV grazie alle proprie competenze tecniche ed al posizionamento strategico internazionale si pone come attore importante nelle iniziative di oggi ma anche nei progetti che mirano allo sviluppo di servizi e applicazioni di domani.

EGNOS e MCC CIAMPINO

Si compone di tre segmenti che operano in modo integrato fra loro:

- **Segmento Spaziale:** che comprende oltre la costellazione già citata GPS e GLONASS, tre satelliti geostazionari ad orbita equatoriale.
- **Segmento Terra:** composto dai 2 MCC di Ciampino (Italia) e Torrejon (Spagna), 40 stazioni RIMS (Ranging Integrity Monitoring Station), due delle quali localizzate in Italia (Ciampino e Catania) e 6 NLES (Navigation Land Earth Station). Tutte le componenti del segmento di terra sono interconnesse tramite una rete di comunicazione digitale chiamata EWAN (EGNOS Wide Area Network), operata dalla British Telecom e dai centri MCCs.
- **Segmento Utenti:** essenzialmente costituito da un ricevitore standard EGNOS/GPS destinato a sostituire i tradizionali ricevitori solo GPS.

L'**MCC (Mission Control Center) di Ciampino**, gestito da ENAV, così come quello spagnolo di Torrejon, gestito da ENAIRE, ha il compito di garantire il monitoraggio ed il controllo continuativo (H24/7/365) del segmento di terra di EGNOS. Questo compito viene svolto da un team di 17 esperti che operano in turni h24 e da un team di 3 esperti che operano a supporto del personale in turno e che organizzano e gestiscono tutte le attività in coordinamento con l'unità operativa di ESSP. Il monitoraggio ed il controllo del sistema vengono svolti attraverso dei tool dedicati e tramite una potente HMI (Human-Machine Interface) che consente il monitoraggio ed il controllo remoto di tutte le componenti afferenti il Ground Segment, incluso il monitoraggio della rete dati e gli aggiornamenti locali e remoti alle nuove versioni software del sistema. Obiettivo primario dell'MCC è quello di assicurare agli utenti finali di EGNOS la disponibilità di un SIS (Signal In Space) che fornisca un dato che sia il più accurato possibile, grazie all'efficienza di tutte le componenti del sistema. Il management ed il team ingegneristico dell'MCC inoltre contribuiscono, insieme ad ESSP, allo studio dei requisiti per le evoluzioni ed il miglioramento del sistema. Infine, l'MCC di Ciampino ospita e gestisce tre delle sei CPF (Central Processing Facilities) di nuova generazione, che costituiscono il cuore del sistema EGNOS fornendo, tramite appositi algoritmi, le correzioni dei dati ricevuti (raw data) dalle stazioni di terra (RIMS) e garantendo l'integrità del segnale ricevuto agli utenti finali.



LA “LESSON LEARNED” DELLA FORMAZIONE

di **Fabio Olivetti** responsabile Training Centre

Non è stato un cambiamento semplice quello che ha investito la formazione durante la pandemia. Insegnare le pratiche operative, **nel campo aeronautico**, significa poter disporre di capacità certificata nel riprodurre un contesto di apprendimento sovrapponibile all'ambiente operativo per il quale il partecipante deve essere preparato. Competenze e infrastrutture contribuiscono a realizzare questa condizione: **il training in ambiente simulato** è l'esempio plastico di questa filosofia.

Questa è forse la valutazione che più ci ha spaventati quando è parso chiaro a tutti che il covid ci avrebbe, a lungo, impedito la libera condivisione degli spazi come eravamo abituati fino a quel weekend del febbraio 2020. Come catapultati in una realtà distopica, ci ritrovam-

Si deve sperimentare in ambiente simulato per comprendere il processo decisionale per le migliori scelte in ambiente operativo

mo, dalla sera alla mattina, a fare i conti con misure restrittive, del tutto innaturali all'epoca.

“Come faremo?” ci chiedemmo. La cultura operativa ci impedisce di staccene con le mani in mano; fa crescere, nel tempo, la predisposizione della nostra comunità professionale a trovare soluzioni a volte migliorabili, ma sempre preferibili all'inazione.

E allora, quel “Come faremo?” ha trova-

to velocemente molte risposte, in cui la più comune istanza era quella di contribuire a trovare soluzioni che permettessero di non spezzare il filo rosso della formazione; perché siamo un'azienda di *saperi*, un'azienda di operazioni, in cui le competenze richiedono aggiornamento continuo; e in cui quelle stesse operazioni devono essere costruite nella logica dell'*errore zero* quando si opera in ambiente reale. Si può, anzi si deve sperimentare in ambiente simulato per comprendere il **processo decisionale**, per poi essere sempre consapevoli delle scelte migliori in ambiente operativo, dove sicurezza ed efficienza non ammettono sconti.

Ne è nata una nuova consapevolezza, come spesso capita nelle crisi sistemiche: ci siamo scoperti capaci di adeguarci alle condizioni di contesto, abbiamo



ORA CHE LA LUCE IN FONDO AL TUNNEL APPARE SEMPRE PIÙ VICINA STA TORNANDO ANCHE QUELLA FETTA DI OFFERTA FORMATIVA DELLE ATTIVITÀ PER SOGGETTI ESTERNI

avviato ragionamenti che, anche con gli organi regolatori, hanno aperto nuove possibilità. *Distance learning*, portabilità di infrastrutture di simulazione, *microlearning*.

Forse chi non ha vissuto in prima persona la formazione, pensa che **l'Academy** si sia “spenta” durante la pandemia: ed invece è successo il contrario. Le luci del *building* di Forlì sono state più accese che in passato: qualche decina di migliaia di ore in *distance learning*, tre Corsi ACS, un Corso TCL, due corsi per istruttori FISO, due Corsi OJTI, il completamento dell'azione formativa di 38 nuovi ATCO, il supporto alle attività sul territorio con la formazione degli OJTI0 previsti nel processo di transizione degli APP in ACC; e poi, ancora, la progettazione di modelli di erogazione più mirati, oltre **l'organizzazione di aule e simulazioni in presenza a Forlì** svolte in sicurezza, con protocolli rigorosi, ben applicati grazie anche alla grande disponibilità dei partecipanti.

Ora che la luce in fondo al tunnel appare sempre più vicina, sta tornando anche quella fetta di offerta formativa che, per ragioni ovvie, si era assopita durante i mesi più bui della pandemia: le attività per soggetti esterni.

Il Training per i Controllori del traffico aereo della Colombia, l'offerta formativa rivolta al distretto aerospaziale di Brindisi, l'erogazione di nuovo in presenza del Corso di Controllo del traffico aereo presso la Facoltà di Ingegneria aerospaziale di UNIBO, sono la prova tangibile che la normalità è a portata di mano. Oltre alla formazione tecnico-operativa



interna prevista nell'ultimo trimestre del 2021: due Corsi ACS, un Corso FISO, due Corsi OJTI, un Corso Assessor, i due Corsi ATSEP che coinvolgono i 60 neoassunti di Techno Sky.

Una nuova normalità verrebbe da dire; perché ci trova più resilienti rispetto al passato. Più pronti a riconfigurare la nostra proposta in relazione alle condizioni che il presente ci propone.

È successo che i formatori si sono, a loro volta, formati dentro questa nuova realtà, capace oggi di fondere le competenze digitali a quelle convenzionali.

Non è pensabile una formazione in totale assenza di condivisione di infrastrutture di simulazione e tecnologie che riproducano l'ambiente operativo reale, come già ricordato: ma è, invece, già realtà la coesistenza integrata della formazione in remoto con quello in presenza. Diversi percorsi che si fondono, metodi distinti di erogazione, nuove sfide per i formatori a cui il futuro chiede ancora maggiore duttilità, con l'obiettivo, quello sempre lo stesso, del miglioramento continuo delle performance tecnico-operative della nostra società.



NEL MONDO WEB C'È UNA NOVITÀ: È NATO IL NUOVO PORTALE ENAV.IT

di **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development

ENAV ha ufficialmente lanciato il 13 settembre 2021 il **nuovo sito web di Gruppo**. Il prodotto, **totalmente rinnovato**, vede il completo **restyling della veste grafica nonché una riorganizzazione e rielaborazione di tutta la parte editoriale**, partendo dai contenuti arrivando ad una nuova impostazione dei menù e dell'albero di navigazione.

Il progetto del nuovo portale di gruppo rientra nelle attività digital volte a perseguire gli scopi di comunicazione del **purpose di Gruppo** e a consolidare il posizionamento di ENAV rispetto al grande pubblico e agli stakeholder attraverso un prodotto **dinamico, intuitivo e con un look and feel gradevole e accattivante**.

La realizzazione del portale, opportunamente ottimizzato anche per un'agevole consultazione da **device mobili**, ha previsto dunque la completa rivisitazione editoriale di tutte le sezioni e dei relativi testi nonché un'impostazione di navigazione, con particolare riferimento all'**accessibilità e usabilità**, sviluppata ad hoc in base ai target di interesse.

Il progetto del nuovo portale è stato coordinato dalle strutture **Strategic Management Office, Brand Development, External Communication e Digital and Innovation** con il pieno coinvolgimento di tutte le strutture aziendali e delle Società del Gruppo per i contenuti di rispettiva competenza.

Particolare attenzione è stata riservata dunque all'elaborazione di una **Content Strategy** per la miglior promozione - a livello nazionale ed internazionale -

dell'**immagine di Gruppo**, che viene utilizzata, oltre che per la *digital communication*, anche in altre attività rivolte a promuovere la Società e le sue controllate. Il tutto basandosi sempre sui concetti di **trasparenza e distintività**.

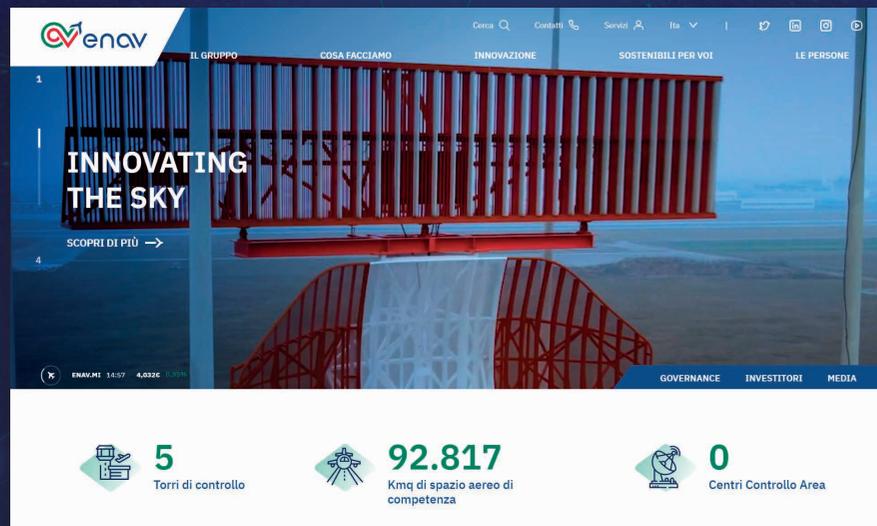
La realizzazione della Content Strategy si è articolata dapprima in una fase di **discovery**, con l'obiettivo d'individuare ed esprimere - attraverso analisi documentale e numerose interviste mirate di carattere interno ed esterno - **i punti di forza del Gruppo, le sfide di comunicazione e il punto di vista degli stakeholder interni ed esterni**.

Si è poi proceduto all'individuazione dei **"pilastri della comunicazione ENAV"** ovvero **i concetti promozionali e comunicativi**, con i relativi messaggi chiave,

strategici per la società volti a raccontare al pubblico e agli stakeholder, a livello globale, le potenzialità e le caratteristiche di ENAV.

Sulla base di questi "concetti", e secondo linee guida di impostazione sia contenutistica che grafico-stilistica, sono poi stati elaborati i contenuti inerenti alle specifiche sezioni del portale creando così uno **storytelling omogeneo**, sulla base dei **sei pilastri** della comunicazione in tutte le diverse sezioni del portale.

Dal punto di vista grafico e di *look and feel* il sito è stato ideato e realizzato conferendo importanza all'aspetto **fotografico e multimediale** - grazie al nostro ricco repertorio di immagini e video - con l'obiettivo di raggiungere **un equilibrio tra l'aspetto istituzionale e quello commerciale**.



- 1 ENAV È UN'INFRASTRUTTURA CRITICA PER IL PAESE E PER IL SISTEMA GLOBALE DEL TRAFFICO AEREO
- 2 ENAV È UNA SMART COMPANY
- 3 ENAV HA UNA FORTE VOCAZIONE ALL'ECCELLENZA
- 4 ENAV ACCOMPAGNA LE PERSONE ATTRAVERSO I CIELI ITALIANI
- 5 ENAV AFFIANCA I CLIENTI PER ESSERE PIÙ EFFICIENTI E SOSTENIBILI
- 6 ENAV SUPPORTA LE PROPRIE PERSONE NELLA LORO CRESCITA

La struttura generale del sito è stata infatti impostata per **consolidare il posizionamento di ENAV** rispetto al grande pubblico e agli stakeholder, cercando di rendere il prodotto interessante e attrattivo anche per il pubblico generalista e non unicamente per gli addetti ai lavori. L'Home page, l'alberatura e i menu sono stati costruiti quindi sulla base dei **pilastri della comunicazione** espressi dalla "Content Strategy" rappresentando dunque gli argomenti principali emersi nella stessa: **l'Innovazione, il Cosa facciamo, la Sostenibilità, le Persone la Governance, e le Informazioni per gli Investitori**. C'è anche da sottolineare la realizzazione di una nuova sezione, presente nel



ENAV Group Commercial Portfolio



ENAV has been a leader in Air Traffic Control for 40 years, together with its fellow Group companies **IDS AirNav, Techno Sky and D-Flight**. We guarantee the **safety** and efficiency of air navigation services thanks to our constantly evolving cutting-edge technology while ensuring environmental sustainability.

Operational know-how and technological excellence are our strengths, making us a reliable partner and achieving high levels of efficiency and quality, as demonstrated by the more than 100 customers around the world who have chosen to work with us.



“Cosa facciamo”, denominata “**Servizi e Prodotti**”, che per la prima volta **descrive l'intera offerta commerciale di Gruppo** attraverso una categorizzazione dei servizi e dei prodotti facile ed intuitiva, che permette al potenziale cliente o comunque a chi naviga nel sito di raggiungere la tematica di interesse in modo facile e veloce. Tale sezione è stata impostata seguendo le indicazioni di approccio al mercato fornito dalle nostre strutture Strategic Marketing, Operational and Consulting Services e dalle le Società del Gruppo Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

Ricordiamo inoltre che ai contenuti informativi accessibili ai visitatori si affianca la **sezione dei servizi online** riservati agli utenti registrati, che oggi vedono **oltre 125.000 profili registrati**. Ci sarebbe ancora tanto da raccontare, ma la cosa migliore è navigare il sito nella considerazione che adesso sta a tutti noi alimentarlo e mantenerlo sempre aggiornato!

Buona navigazione a tutti.



UNA NOTTE ALL'ACC DI ROMA

Dal settore Arrivi e Partenze del Centro di Controllo d'Area di Roma il racconto di un turno di lavoro in una "tranquilla" notte d'estate

di **Alfredo Boldorini** CTA ARR/DEP Roma ACC

ROMA ARR/DEP: "Fiumicino buongiorno! Sta arrivando l'ETH703 (Ethiopian 703) B787, lo facciamo atterrare per la pista 16L?"

LIRF TWR: "Sì. Per il parcheggio a lui converrebbe la 16R ma non è utilizzabile durante le ore notturne come previsto dalla procedura antirumore. Quindi digli di aspettarsi la 16L".

ROMA ARR/DEP: "Ricevuto".

"Ethiopian 703, Roma: leave TUELV heading 310 degrees vectoring ILS W 16L".

È un'altra notte all'ACC di Roma, settore Arrivi/Partenze. Una delle tante dal 1995 quando intrapresi la carriera di Controllore del Traffico Aereo.

"Ethiopian 703 turn left heading 250 degrees base leg".

Durante il turno di notte anche la Sala operativa – tradizionalmente luogo sempre molto frequentato da personale controllore, tecnico, ausiliario – sembra riposare. Nella grande **"Operations Room"** molte posizioni operative sono accorpa-

Durante il turno di notte anche la sala operativa, luogo sempre molto frequentato da personale controllore, tecnico e ausiliario, sembra riposare

te ed il personale è quello previsto dalle configurazioni notturne. I settori di scorrimento assistono in prevalenza voli cargo ed il traffico di sorvolo dai grandi aeroporti del sud est asiatico (Dubai, Singapore, Nuova Dehli, Bangkok ecc...) che scelgono il nostro **"free route"** per attraversare il sud Europa alla volta dei grandi HUB continentali (Parigi, Londra, Francoforte, Amsterdam, Monaco di Baviera, ecc).

Ma non l'ETH703 che questa notte atterrerà a Roma Fiumicino provenendo da Addis Abeba.

ROMA ACC: "Ethiopian 703, turn left heading 190 degrees, cleared ILS W approach runway 16L, report established".

ETH703: "Heading 190 degrees, ILS W RWY 16L. We will report".

A proposito di avvicinamenti, il nostro ACC, dopo aver completato, nel maggio 2018, il transito del servizio di controllo di avvicinamento degli aeroporti di Olbia ed Alghero lo scorso maggio ha portato a termine anche l'acquisizione dei servizi di avvicinamento di Lamezia e Crotone. Senza dubbio una sfida affascinante, completata con successo, sia dal punto di vista tecnico che operativo.

ETH703: "Roma, Ethiopian 703: we are established on the ILS 16L".

ROMA ACC: "ETH703, Roma, 8miles from touchdown, number one, contact TWR freq 118,7. Good night"

Ne è passato di tempo dalla tecnologia della vecchia Sala degli anni '80 dove in alcune porzioni di spazio aereo il servizio di controllo del traffico aereo veniva effettuato "proceduralmente", senza l'ausilio del servizio radar.

LIRA TWR: "Roma buongiorno, ha messo in moto la LSA 904, Falcon 900, volo ospe-



dale, destinazione Torino Caselle. La possiamo agevolare dandole la pista 33 per il decollo?”

ROMA ACC: “Certo. Al momento ho un solo inbound che stima di iniziare l’avvicinamento tra 30 minuti, quindi dovremmo farcela”.

LIRA TWR: “Ti chiedo il rilascio del LSA904, è al punto attesa pista 33”.

ROMA ACC: “Rilasciato. Dopo il decollo lo cambi sulla frequenza 130.9”

LSA904: “Roma buongiorno LSA904, hospital, airborne runway 33 from Ciampino”.

ROMA ACC: “Buongiorno LSA904 hospital, radar contact, you’re passing 3000 feet, turn left direct LAGEN climb FL 280”.

LSA904: “Direct LAGEN, FL 280, Thank you!”



OLTRE A FORNIRE IL SERVIZIO DI CONTROLLO A TUTTO IL TRAFFICO AEREO CIVILE E MILITARE CAPITA ANCHE DI ASSISTERE VOLI PARTICOLARI QUALI I VOLI DI STATO O DI CAPI DI STATO

Oltre a fornire il servizio di controllo a tutto il traffico aereo civile e militare nel nostro lavoro capita anche di assistere voli particolari quali i “voli di Stato” o di “Capi di Stato” (a questi ultimi si applica, per motivi di security, una separazione doppia rispetto allo standard), voli sanitari (ricordo i B767 dell’Aeronautica Militare di ritorno da Wuhan per Pratica di Mare, uno degli aeroporti sotto la nostra giurisdizione), voli

umanitari (l’evacuazione delle popolazioni afgane da Kabul, con scalo a Kuwait city e atterraggio a Fiumicino o, proprio come nel caso di questa notte, voli ospedale). ROMA ACC: “LSA904 fly direct to ERSEP (punto di inizio della procedura di arrivo a Torino Caselle)”

LSA904: “Direct to ERSEP. Thank you very much”.





MEDITERRANEAN AEROSPACE MATCHING

A Grottaglie ENAV fa il punto sull'Integrated Sky e su D-Flight

a cura della **Redazione**

ENAV ha partecipato alla prima edizione dell'evento internazionale **Mediterranean Aerospace Matching** (MAM 2021) presso l'aeroporto di Grottaglie dal 22 al 24 settembre.

L'evento, organizzato dal Distretto Tecnologico Aerospaziale (DTA) e dalla Regione Puglia, pone al centro dell'attenzione il ruolo delle startup e delle PMI innovative impegnate in particolare nell'*Advanced Air Mobility*, con diversi focus sulle tecnologie dedicate sia al controllo e alla gestione dello spazio aereo applicato ai mezzi a pilotaggio remoto che all'innovazione in campo aerospaziale.

ENAV ha presentato alla manifestazione i servizi del Gruppo con particolare riferimento a **D-Flight**, la società responsabile della gestione e dello sviluppo della piattaforma per l'erogazione dei servizi dedicati ai droni.

Durante la giornata di apertura, la Presidente **Francesca Isgro** ha tenuto un

keynote speech dal titolo "*La modernizzazione dell'Air Traffic Management nell'Integrated Sky*" in cui ha tracciato una panoramica sulle attività e il contributo di ENAV rispetto allo sviluppo di uno spazio aereo in grado di accogliere non solo il traffico **tradizionale**, ma tutti i nuovi utenti. L'*advanced urban air mobility* con la creazione di uno *Unmanned Space* sicuro ed efficiente sono stati i temi centrali dell'intervento della Presidente che, con uno sguardo rivolto al futuro, ha anche



confermato l'impegno e l'attenzione di ENAV verso lo sviluppo di tecnologie per la gestione dei voli suborbitali.

Il **Gruppo ENAV** mira a confermarsi come uno dei player più importanti del settore, intercettando le diverse necessità di un nuovo spazio aereo, fatto non solo di gestione del traffico convenzionale, bensì di nuova esigenza per lo sviluppo della *Urban Air Mobility*, garantendo la gestione integrata del traffico di droni.

Lo sviluppo e il coordinamento tra Air Traffic Management e Unmanned Traffic Management rappresenta una delle scommesse più impegnative per la realizzazione dello U-Space in Italia ed ENAV, attraverso D-Flight, con l'intervento del responsabile *Business System Integration* **Cristiano Baldoni**, ha puntato l'attenzione sullo stato di realizzazione dello U-Space in Italia, presentando le innovazioni della piattaforma nel contesto normativo europeo.



PIÙ SORVEGLIANZA NEGLI AEROPORTI DEL NORD EST

Si rafforza la sorveglianza ATS con il radar d'aerodromo per una migliore gestione del traffico aereo negli aeroporti di Verona, Treviso e Trieste

di **Felice De Lucia** responsabile Operational Management Airports North e **Giampaolo Dragotta** responsabile Operational Management Airports Center and South

Il 2021 è stato un anno di rinnovamento nelle modalità di fornitura del servizio di controllo di aeroporto in tre importanti strutture aeroportuali **ENAV** del nord Italia, stiamo parlando degli **aeroporti di Verona, Treviso e Trieste**.

Nell'ottica del miglioramento continuo, la Società, nonostante il difficilissimo periodo di emergenza sanitaria, ha deciso di accelerare il processo di rafforzamento tecnologico relativo **all'implementazione dei sistemi di sorveglianza ATS** (Air Traffic Services) per il controllo di aeroporto. Tali nuovi sistemi consentono di migliorare la gestione del traffico aereo, fornendo alle Torri di Controllo una migliore *situational awareness* operativa, ossia una migliore consapevolezza di quello che accadrà all'interno dello spazio aereo di competenza.

L'attività di implementazione ha coinvolto sia le strutture centrali di ENAV, sia le strutture territoriali degli impianti interessati. È stato un percorso complesso che si è sviluppato attraverso diverse fasi, come ad esempio la definizione della progettazione

tecnologica, la definizione dei criteri addestrativi - attraverso la redazione di un piano di formazione specifica - ed il piano di transizione operativa per l'implementazione definitiva. È stato necessario revisionare tutta la documentazione operativa, tra cui le Lettere d'accordo e le Lettere di operazioni con gli enti di controllo limitrofi; è stato necessario produrre un adeguato studio di **Safety** (*Safety Assessment*), per valutare i rischi correlati ed eventualmente apporre le opportune mitigazioni.

Tutto il processo è stato poi sottoposto all'approvazione **dell'Autorità per l'Aviazione Civile (Enac)**, senza la quale non sarebbe stato possibile andare in operazioni.

L'attività di gestione e coordinamento da parte dei responsabili degli enti ATS interessati, coadiuvati dai loro collaboratori e con il supporto di personale CTA istruttore, proveniente in alcuni casi anche da altri aeroporti, ha permesso che le diverse implementazioni venissero attuate nel rispetto delle modalità e delle tempistiche prefissate. L'ottima risposta del personale

operativo, che dimostra sempre di essere altamente professionale, è stata la giusta conclusione di tutto il processo.

L'esperienza ha dimostrato che quando si opera come una squadra sinergica, con il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti, tutto può essere affrontato nel migliore dei modi possibili, nonostante la normale presenza di difficoltà organizzative e gestionali, dovute ad importanti modifiche. La condivisione delle **nuove implementazioni** con le società di gestione aeroportuali e con le compagnie aeree di base sugli aeroporti ha permesso di accrescere quel rapporto di dialogo e familiarizzazione, che consente di mettere a fattor comune esperienze operative utili a migliorare la gestione del traffico aereo a 360 gradi.

L'implementazione della sorveglianza ATS per il **servizio di controllo di aeroporto** a Verona, Treviso e Trieste è un ulteriore importante risultato raggiunto da ENAV nella direzione del miglioramento della qualità del servizio fornito, attraverso l'investimento nella tecnologia e nella professionalizzazione delle risorse.



ATM OPERATIONAL TESTING & SHOWROOM

C'è qualcosa di nuovo per il mercato terzo: ENAV vola verso le due nuove sale "ATM Operational Testing & Showroom"

di **Roberto Carmone** Design and Simulation Team Leader e **Paolo Petrillo** International Initiatives and Brand Promotion

Stiamo vivendo un momento storico che vede una ripartenza del comparto aereo attraverso lo sforzo produttivo di tutte le forze impiegate che, sinergicamente, stanno permettendo di uscire dal tunnel della pandemia mondiale consentendoci di tornare a volare, a viaggiare e a incontrarci, ospitando eventi internazionali e i nostri potenziali e consolidati clienti.

Nel periodo pandemico **ENAV** non si è mai fermata; anche nella sfera commerciale ci siamo organizzati per il "Back to Normal". L'innovazione tecnologica, la determinazione, la continua dedizione di tutte le nostre strutture coinvolte hanno permesso la realizzazione di due sale perfettamente attrezzate che consentiranno di effettuare riunioni e visite di delegazioni internazionali commerciali, incontri istituzionali di rilievo e momenti di formazione altamente qualificata, frutto della nostra esperienza quarantennale.

Un soffitto con un gioco di luci innovativo che disegna un cielo stellato e riproduce le costellazioni celesti è uno dei punti di forza allestitivi di una sala tecnologica, elegante e funzionale che evoca il nuovo claim aziendale **ENAV Innovating the Sky**. La

sala posizionata nella sede aziendale di Ciampino ospiterà l'intera offerta commerciale del Gruppo con particolare attenzione ai servizi ATM delle Società **IDS AirNav**, **Techno Sky** e **D-Flight**.

La Sala, unitamente alla sua *twin sister* allestita presso la sede di Techno Sky e IDS AirNav in via Cavallari, costituirà un ulteriore punto di forza e un innovativo biglietto da visita per tutto il Gruppo, sinergia di fatto che consentirà di presentarci al meglio alle nuove sfide richieste dai mercati internazionali permettendoci di stringerci di nuovo la mano di persona.

Le nuove sale denominate "ATM Operational Testing & Showroom" sono state realizzate in sette mesi di lavoro. La loro progettazione è iniziata alla fine del 2020 e sono state entrambe finalizzate durante l'estate 2021.

Un progetto ambizioso, una sfida visti i tempi di realizzazione stretti. Ma ancora una volta ENAV è arrivata al traguardo grazie al costante impegno che ha coinvolto molteplici strutture interne al Gruppo e che, di volta in volta, hanno dovuto affrontare e risolvere diverse problematiche fra cui anche quelle dell'approvvigionamento

dei materiali; questione tutt'altro che semplice a causa della situazione pandemica mondiale.

Le sale rappresentano il risultato della strategia di ENAV di continuare ad investire malgrado la complessità del periodo che stiamo vivendo dettata dall'emergenza Covid 19, per ripartire e guardare al futuro forte dei vantaggi accumulati rispetto la concorrenza.

Le sale sono pensate e realizzate principalmente per rispondere ad esigenze commerciali con lo scopo di poter mostrare ai Clienti tutti i prodotti ed i servizi che il Gruppo ENAV offre sul mercato terzo in un ambiente tanto scenografico quanto professionale. Le nuove possibilità commerciali che il Gruppo ENAV offre, hanno permesso di realizzare la sala "in grande", estendendola non solo ad un dipartimento, ma ad una intera organizzazione di un ANSP.

Vediamo nel dettaglio come si compongono le sale: **quella di Ciampino** può ospitare comodamente fino a 38 persone divise fra postazioni di lavoro ed un tavolo centrale, mentre quella presente nella sede di via Cavallari può ospitare fino a 13 persone divise allo stesso modo.



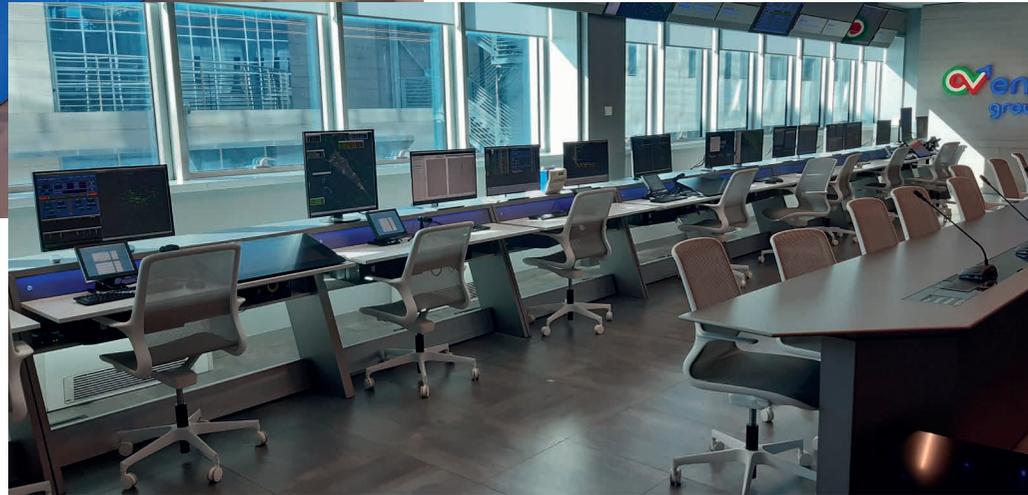
La sala di Ciampino dispone di 18 postazioni che possono proiettare differenti viste su 9 televisori posti in alto in corrispondenza delle postazioni stesse; è anche provvista di un impianto audio video per proiettare su un video wall immagini, video e presentazioni.

La sala di via Cavallari mette a disposizione 9 postazioni di lavoro con possibilità di proiettare viste diverse da ciascuna postazione su un monitor centrale.

La semplicità di accesso ed utilizzo di entrambe le sale consente lo svolgimento di dimostrazioni e riunioni anche senza preavviso.

La disposizione delle sale è pensata per poter raccontare, ad un livello di dettaglio estremamente flessibile, come le soluzioni hardware e software del gruppo ENAV possano aiutare i clienti nelle loro attività quotidiane e poter allargare, quindi, il parco clienti dell'intero Gruppo.

È possibile dimostrare sistemi per la gestione, processamento e simulazione dei dati e sistemi aeronautici in ambito Aeronautical Information Management (AIM), Air Traffic Management (ATM), Unmanned Traffic



Management (UTM), ed Air Traffic Flow Management (ATFM). Si possono altresì fare dimostrazioni non solo di tutti i prodotti delle società del Gruppo (IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight), ma anche, utilizzando alcune postazioni, presentare i servizi della casa madre come quelli di training e di Air Traffic Control (ATC); la progettazione di strutture di spazi aerei e procedure, la produzione cartografica e pubblicazioni in genere.

La disposizione delle varie postazioni di lavoro permette di raccontare, spostandosi da una all'altra, una storia descrivendo un intero flusso di lavoro di attività complesse di un ANSP senza soluzione di continuità e potendo convincere clienti delle potenzialità dei sistemi e servizi del gruppo ENAV.

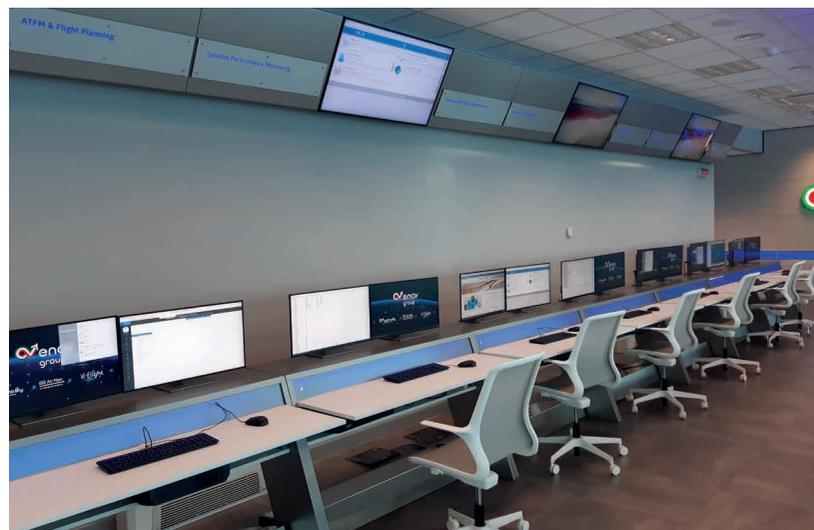
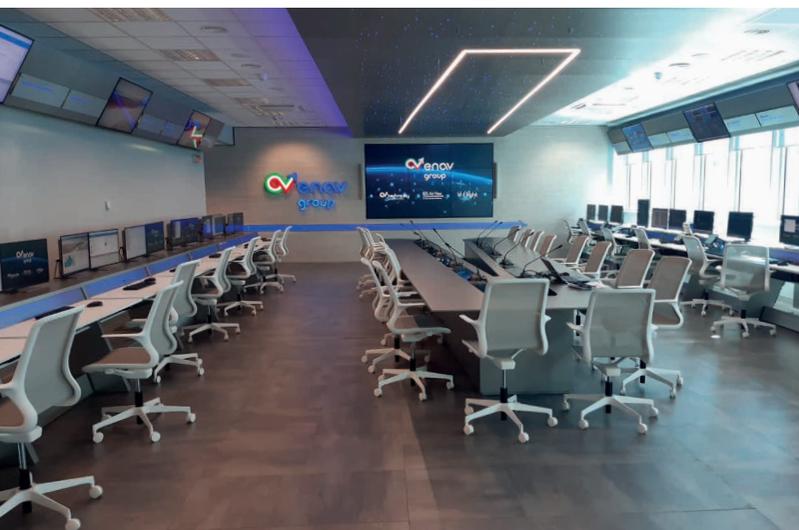
Le evoluzioni dei nostri sistemi verranno, di volta in volta, messe in linea potendo simulare l'innesto di nuove soluzioni all'interno di un complesso sistema, unico sul mercato terzo.

L'uso di piattaforme virtuali permette inoltre di poter utilizzare le sale per accettazioni con clienti (FAT) di uno o più prodotti e sistemi connettendosi a repliche del loro ambiente.

ENAV guarda in alto dimostrando una volta ancora che sa elevarsi non solo verso i traguardi del "cielo" ma anche verso quelli che possono realizzarsi a "terra".

"Chi dice che è impossibile, non dovrebbe disturbare chi ce la sta facendo"

(A. Einstein)





FIRMATA LA "JUST CULTURE DECLARATION" BLUE MED FAB

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Ce lo siamo ripetuto spesso, talvolta correndo il rischio di essere monotoni al punto da anestizzarne l'impatto, ma che la pandemia Covid 19 abbia trasformato il nostro settore per sempre è un dato inconfutabile.

Ci siamo trovati di fronte a misure critiche di emergenza e continuità che hanno introdotto nuovi rischi e interazioni nell'ambito della sicurezza aerea, cambiando l'ambiente fisico e psicosociale, mutando la vita delle persone.

Emergere da un tale smottamento, restandoci saldi all'interno di un sistema complesso come quello aereo, non è un lavoro da poco, men che mai quando l'unica necessità indiscussa era ed è la garanzia dei più alti livelli di sicurezza delle operazioni.

Chiunque conduca attività aeronautiche sa quanto possa pesare ogni singolo nel sistema e quanto sia indispensabile per la sua sussistenza.

Proprio con queste premesse, essere stati protagonisti della firma della "Just Culture Declaration" in qualità di membri del BLUE

La Just Culture impatta direttamente sulla prevenzione degli incidenti aerei

MED FAB rappresenta la testimonianza di quanto appena dichiarato: contribuire, ognuno con le proprie specificità, alla visione d'insieme.

Quello che i rappresentanti degli Stati membri BLUE MED, insieme ai direttori ANSP del FAB e ai rappresentanti di alto livello delle organizzazioni internazionali ATCEUC, ETF e IFATSEA, hanno messo in chiaro con la Declaration è indiscusso: la Just Culture impatta direttamente sulla prevenzione degli incidenti aerei perché protegge e garantisce la riservatezza a coloro che segnalano eventi di sicurezza.

Un legame così consequenziale che, se non volessimo scomodare il BLUE MED, ci è stato recentemente confermato in via indiretta con il report ufficiale sui sei anni

di attività del Reg. UE n.376/2014 (il COM 2020/733 dello scorso 16 novembre 2020), da un organismo istituzionale *superpartes* qual è la Commissione europea.

Da un lato la rosa: "[...] l'efficace attuazione degli obblighi del regolamento relativi all'istituzione di sistemi di segnalazione obbligatoria e spontanea di eventi ha determinato un notevole aumento del numero di eventi raccolti a partire dalla sua entrata in vigore".

Dall'altro le spine: "[...] sono state tuttavia individuate alcune carenze nell'attuazione di talune disposizioni. In particolare, una parte significativa degli Stati membri non ha designato un organismo per la cultura giusta conformemente al regolamento".

In parole povere, il legame indissolubile fra il Regolamento (UE) n.376 e il suo scopo ultimo di segnalare, analizzare e monitorare gli eventi nel settore dell'aviazione civile aumentando il livello generale di Safety riducendo il numero di incidenti e di inconvenienti, non poteva prescindere dalla Just Culture ovvero dagli organismi che ne attuassero i principi.



Soltanto così si sarebbe concretizzata quella comunione d'intenti per cui la protezione della persona viene potenziata e il reporting cresce. Aver voluto una propria Culture Declaration e averla avviata all'interno del Social Dialogue di BLUE MED, è la prova di come ogni singolo stato membro stia nei fat-

ti investendo in termini di Safety Culture nell'alveo della conformità stabilita dai requisiti del Cielo Unico Europeo e in particolare dal Regolamento dell'Unione europea 376/2014. Punto fermo del progresso dell'*aviation system* in questi decenni, è stata infatti proprio la Just Culture, quella per cui (ad esclu-

sione, ovviamente, dei casi di negligenza grave, infrazioni intenzionali e azioni lesive) "gli operatori in prima linea o altre persone non sono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate sulla base della loro esperienza e formazione". Principi che ENAV ha sposato e sui quali ha investito già da qualche anno: la nostra Just Culture policy è la testimonianza più concreta di come nel nostro DNA ci sia soltanto il miglioramento continuo dei livelli di Safety. Aggiungiamo anche che, da firmatari di questa Dichiarazione sin dalla prima ora, abbiamo anche voluto rafforzare la nostra testimonianza verso la Safety proprio durante l'anno di presidenza del Blue Med FAB che dall'inizio del 2021 ci fregiamo di aver assunto. Implementare e migliorare continuamente un'efficace *Cultura Giusta* resta, anche per il BLUE MED FAB, l'unico modo per accogliere ulteriori sfide e nuove opportunità, affrontando la quotidianità imposta dalla pandemia.




BLUE MED FAB Just Culture Declaration

July 8, 2021

Safety is paramount both for the Aviation Industry and for the entire society.



L'INTERVISTA

La parola a...

CARLO BORGOMEO

Presidente Assaeroporti

Il trasporto aereo è stato duramente colpito dalla pandemia da Covid 19. Quali secondo Lei sono le priorità degli aeroporti nel futuro prossimo?

I numeri della crisi che ha colpito i gestori aeroportuali sono ampiamente noti: da marzo 2020, perdita di fatturato superiore a 3 miliardi di euro e danni complessivi dovuti al Covid 19 superiori al miliardo e mezzo di euro; caduta verticale del numero dei passeggeri (-83% nei primi 12 mesi dall'insorgere della pandemia rispetto ai dodici mesi precedenti); incomprimibilità di molti costi e oneri aggiuntivi connessi all'emergenza sanitaria.

Nonostante questi numeri, la sicurezza del trasporto aereo e la centralità del passeggero sono stati e restano elementi imprescindibili dell'intero comparto.

La risposta immediata ed efficace che abbiamo saputo dare all'emergenza pandemica, con la pronta attuazione di complessi protocolli sanitari, ha contribuito a ridare fiducia al passeggero. Prova ne è che la scorsa estate il traffico aereo nazionale ha registrato numeri superiori a quelli del 2019. Manca ancora, però, una fetta enorme del nostro mercato: dobbiamo recuperare i collegamenti internazionali e ripristinare in pieno la connettività aerea, per collegare e rendere accessibili interi territori.

11 settembre e Covid 19, due eventi straordinari per il trasporto aereo. Che differenza tra i due avvenimenti e quali debolezze hanno evidenziato nel sistema?

Secondo alcuni esperti del settore l'attuale crisi non è, sostanzialmente, diversa da quella conseguita agli attentati terroristi alle Torri gemelle del settembre 2001, quando la gente cominciò ad avere paura di volare, vi fu una repentina e drastica contrazione del mercato del trasporto aereo e molte compagnie aeree entrarono in crisi (in Europa Sabena e

Swissair fallirono). Il Governo americano, per sostenere il settore, intervenne a favore delle proprie compagnie aeree con una "iniezione" di liquidità di oltre 5 miliardi di dollari.

È evidente che le dimensioni dei due eventi e il relativo impatto non sono paragonabili: peraltro l'Amministrazione Biden ha appena stanziato 25 miliardi di dollari per il settore aeroportuale, di cui 8 a fondo perduto già in erogazione, per far fronte alla crisi indotta dalla pandemia. Purtroppo, la risposta europea non va nella stessa direzione di quella degli USA, anzi, vi sono miopi spinte, a livello di Commissione, tese ad ostacolare la ripresa del settore aereo.

Per superare questo gap dobbiamo portare avanti, anche con la collaborazione di ACI Europe, una forte operazione nei confronti degli stakeholders e della pubblica opinione e sollecitare un maggiore coordinamento a livello europeo ed internazionale.

Qual è il futuro degli aeroporti italiani e quali sfide vi attendono, anche alla luce del vostro Piano Triennale su questioni quali sostenibilità, digitalizzazione e intermodalità?

Sostenibilità, digitalizzazione ed intermodalità sono le tre chiavi fondamentali dello sviluppo del sistema aeroportuale italiano: da anni gli aeroporti sono impegnati in questa direzione e oggi dobbiamo accelerare l'attuazione di programmi in tali direzioni...

Il futuro sarà sempre più smart e green: pensiamo, ad esempio, alla seamless experience del passeggero, ai sistemi di logistica integrata per le merci, ai Sustainable Aviation Fuels, ai servizi di Urban Air Mobility e molto altro.

Ovviamente, sarà fondamentale sviluppare l'intermodalità, migliorare l'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali e promuovere la sinergia tra operatori.

Assaeroporti ed ENAV sono legate da sempre da buoni rapporti di collaborazione: cosa possiamo migliorare per efficientare maggiormente il sistema del trasporto aereo?

Mi auguro che la proficua collaborazione che da anni lega ENAV e Assaeroporti prosegua e si intensifichi nel prossimo futuro, stanti le grandi sfide che siamo chiamati ad affrontare.

Sono certo che torneremo presto ad occuparci insieme della questione della saturazione dei cieli e delle infrastrutture di terra. Siamo chiamati ad attuare un importante processo di efficientamento del nostro settore a 360° e, da questo punto di vista, l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione potranno favorire un migliore utilizzo della capacità che abbiamo a disposizione, in linea con gli indirizzi dettati a livello europeo.

Il sistema aeroportuale è una risorsa strategica di primaria importanza per il Paese capace di generare importanti ritorni sul piano economico e sociale; come promuovere il nostro settore?

Oggi assistiamo ad una sottovalutazione del ruolo del trasporto aereo dal punto di vista economico e sociale del Paese.

Noi lo sappiamo, ma quanti italiani sanno che rappresentiamo il 3,6 del PIL, che diamo lavoro a 150 mila diretti ed a circa 880 mila indiretti?

Quanti sanno davvero che il trasporto aereo è il mezzo di trasporto nettamente più sicuro?

Quanti sono consapevoli dell'enorme potenziale in termini sociali, culturali di integrazione tra i popoli, che esprime il trasporto aereo?

Dobbiamo vincere le resistenze di chi oggi ci vede con sfavore. Sarà sempre più forte l'impegno di Assaeroporti in questa direzione, partendo dai risultati già raggiunti e dagli obiettivi concreti che ci siamo posti.

[enav.it](https://www.enav.it)



