



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 9 • anno XVIII • ottobre 2021

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

**WORLD ATM
CONGRESS
2021**
Ritorno a Madrid



**METEOROLOGICAL
FORECAST
UNIT**
Nuova Italy MFU



ICAO
High Level
Conference
on Covid 19





editoriale

WATM CONGRESS 2021 MADRID: WELCOME BACK



di **Cristiano Ceresatto**
responsabile Strategic Management
Office ENAV

Ci sono momenti in cui partecipare fa la differenza, il World ATM Congress è uno di questi. Assistere ad un evento di questa portata, per me che sono qui da un anno, ha rappresentato uno spartiacque importante per cogliere più da vicino la grandezza del nostro mondo, conoscerne gli attori principali e osservarne le prospettive, sempre più impregnate di digitale e ormai pervase di oggetti *unmanned* che attendono il lavoro nostro e una chiara regolamentazione per “decollare” definitivamente. L'importanza del WATM Congress di Madrid, in particolare l'edizione 2021, mi era stata più volte trasferita dai colleghi, una sorta di grande simbolico aeroporto mondiale di cui la pandemia ci ha privati.

Per capire le loro parole, dobbiamo tornare a marzo 2020. Il grande TIR con gli allestimenti degli stand ENAV viene bloccato a metà della sua corsa verso Madrid, il COVID azzerà i grandi eventi, ferma le persone, limita il diritto universale alla mobilità. I cieli si svuotano e inizia la più grande crisi del settore dell'aeronavigazione che il mondo abbia mai vissuto, dopo un 2019 da record che aveva, per la prima volta, messo alla prova la capacità di quella enorme – ma non infinita – infrastruttura “Cielo” che ogni giorno gestiamo. Anche la salute del nostro Gruppo, seppur supportata da una

serie di tutele atte a garantire la continuità del servizio, per la prima volta è stata messa in discussione: siamo fortunati, ma non siamo invincibili.

Ottobre 2021. Un anno e mezzo dopo, il TIR riparte, gli aerei stanno progressivamente ripopolando il cielo, è il momento di riallacciare contatti e relazioni che lo schermo ha reso così anonimi. Il WATM Congress 2021 è l'occasione per ritrovarci sotto un unico grande stand con tutti i marchi del Gruppo ENAV. Presentarci uniti di fronte a 117 paesi e 6.500 visitatori è una buona vetrina dello spirito con cui guardiamo al futuro: tutti i nostri contatti internazionali, clienti, fornitori, partner sono accolti sotto la torre di controllo digitale che domina lo stand, chiamati insieme a noi ad imbarcarci per disegnare lo spazio aereo del futuro. I prodotti IDS AirNav e Techno Sky insieme al servizio ENAV e alla piattaforma D-Flight, ATM e UTM, segnale digitale e segnale radar, persone da tutto il mondo, si incrociano nello spazio del Gruppo ENAV, un mix di tecnologia ed eleganza, futuro ed attualità. Si respira voglia di innovazione e apprezzamento del nostro lavoro, si percepisce l'aspetto più industriale dell'evoluzione che stiamo portando avanti per continuare a vincere nel nostro mondo, anche senza essere invincibili.

Ho vissuto queste giornate con la curiosi-

tà di osservare i messaggi da cogliere da questo grande evento e di conoscere le persone che oggi guidano il nostro settore. Stiamo percorrendo strade industriali nuove e stiamo comunicando efficacemente questo messaggio. Il lavoro che svolgiamo con le Istituzioni europee ed internazionali e la proposta commerciale che portiamo nel mondo stanno rafforzando l'immagine positiva del nostro Gruppo e dell'intero Paese. Oggi più che mai, con le nostre persone, dobbiamo utilizzare le leve di cui ci siamo dotati per porci al centro dello scenario internazionale e costruire, con i nostri prodotti, l'avanguardia di un nuovo modo di concepire lo spazio aereo del futuro.

Madrid, per la prima volta nella storia del Gruppo, è stata anche l'occasione per un piccolo, ma significativo ritrovo tra tutti i colleghi che hanno collaborato all'iniziativa. Passare qualche ora insieme dopo la fiera, nella bellissima cornice di Terraza Cibeles al centro della città, è stato un altro grande passo nella trasformazione del nostro Gruppo. Condividere le esperienze e unire le forze di controllori, tecnici, commerciali, staff con i nostri vertici, rappresenta la strada maestra per consolidare il Gruppo ENAV e disegnare le traiettorie del futuro con l'energia necessaria per viverlo da protagonisti: un Gruppo unico, un cielo unico, da innovare con le nostre persone.



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 Giancarlo Romeo

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

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



WORLD ATM CONGRESS 2021

RITORNO A MADRID

di **Luca Morelli** responsabile Internal Communication e **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development

Dopo due anni e mezzo e una pandemia, torna la fiera internazionale più importante dell'Air Traffic Management con tutte le misure di distanziamento e tutte le speranze per ripartire insieme agli altri verso un nuovo mondo ed un nuovo spazio aereo. Un ottimo motivo per celebrare insieme ai nostri omologhi alle industrie più prestigiose legate al trasporto aereo alle Istituzioni, la ripresa del traffico aereo ovunque con i primi concreti segni di rilancio. ENAV Group ha partecipato con un proprio spazio espositivo all'ottava edizione della manifestazione che si è svolta dal 26 al 28 ottobre presso l'IFEMA Feria de Madrid. All'evento, inaugurato da Filippo VI re di Spagna in visita agli stand, erano oltre 150 le società espositrici provenienti da ogni parte del mondo in rappresentanza di 117 paesi e con 6.500 visitatori. La partecipazione alla fiera madrilenza è stata l'occasione per illustrare i servizi commerciali e le nuove soluzioni tecnologiche del Gruppo, sempre attento alle continue innovazioni del settore. L'offerta commerciale di ENAV Group ha presentato servizi e prodotti altamente innovativi che inclu-

dono soluzioni tecnologiche e prodotti software, l'ingegneria e la manutenzione, la formazione, i servizi di radiomisure, i prodotti e servizi meteo e le consulenze aeronautiche. Alla manifestazione erano presenti anche le società del Gruppo: IDS AirNav, Techno Sky e D-Flight. Il Gruppo ENAV inoltre ha partecipato, in veste di speaker, a una serie di seminari che si sono svolti durante i tre giorni dell'evento ospitando numerosi incontri con i principali Service provider internazionali, istituzioni e industria del settore, illustrando servizi e attività con demo live e interventi programmati nei diversi seminari e conferenze. L'AD di ENAV Paolo Simioni ha incontrato numerose delegazioni presenti e firmato un Memorandum of Cooperation con Patrick Ky Direttore Esecutivo di EASA sui temi di rilievo per l'aviazione internazionale quali sicurezza e sostenibilità. A Madrid insieme al nostro AD erano presenti anche Cristiano Ceresatto responsabile Strategic Management Office, Alessandro Ghilari responsabile Regulation and International Network, Vincenzo Smorto Chief Technology Officer, Cristiana Cafiero Chief Executive

Officer IDS AirNav, Paolo Nasetti responsabile ATM System Evolution and Strategic Service Planning, Cristiano Baldoni responsabile UTM System Engineering, Gaetano Longo responsabile Operational and Technical Training, Stefano Casalegno responsabile Innovation and Sustainability, Massimo Olivieri responsabile Software Engineering Techno Sky. Tra gli interventi programmati ricordiamo i tre speech di Paolo Nasetti, quelli di Cristiano Baldoni e di Patrizio Vanni (ENAV), Massimo Di Bitonto (IDS AirNav) e Fabrizio Fiori (Techno Sky). Una campagna digital di marketing communication è stata ideata nel periodo precedente allo svolgersi dell'iniziativa per promuovere a livello mondiale la nostra presenza e l'offerta commerciale di Gruppo. Lo spazio espositivo di ENAV a Madrid ha consentito ai colleghi di tutte le Società del Gruppo per la prima volta riuniti insieme, di presentare l'intera gamma dei nostri servizi in un ambiente ospitale ed elegante pronti ad affrontare le sfide che il mercato finalmente richiede per un pieno ritorno alla normalità.



1



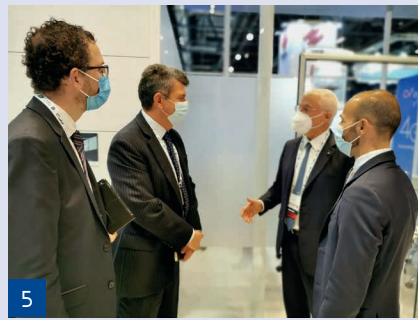
2



3



4



5



6



7

11. Incontro bilaterale ENAV e Aireon. Da sinistra: Cristiano Ceresatto, Paolo Simioni, Alessandro Ghilari, Enrico Parini e Don Thoma CEO Aireon.

12. A sinistra Cristiano Cantoni Planning and Innovation e a destra Daniele Teotino Research Activities.



8



9



10



11



12

1. La visita di Filippo VI Re di Spagna agli stand espositivi.
2. Da destra: Mariagrazia La Piscopia SESAR Deployment Alliance, Vincenzo Smorto Chief Technology Officer, Paola Di Giovanni Transformation and Integration Office e Cristiana Cafiero Strategic Marketing.
3. Paolo Simioni AD ENAV, Cristiano Ceresatto Strategic Management Office, Cristiana Cafiero Strategic Marketing e Giulio Gamaleri Brand Development.
4. Rafael Schwartzman Vicepresidente IATA e Paolo Simioni AD ENAV.
5. Martin Rolfe CEO NATS, Paolo Simioni AD ENAV e Alessandro Ghilari Regulation and International Network.

6. Da sinistra: Christian Accardo ENAV, Lorenzo Ghirardi ATM System Engineering and Operations, Vincenzo Smorto CTO ENAV, Gaetano Longo Operational and Technical Training a Paolo Nasetti ATM System Evolution and Strategic Services Planning.
7. Delegati brasiliani in visita al nostro stand.
8. I colleghi IDS AirNav mostrano i servizi della Società alle consolle.
9. Incontro bilaterale ENAV e Skyguide presso il nostro stand. Al tavolo Paolo Simioni, Alex Bristol CEO Skyguide e Alessandro Ghilari.
10. Delegazione del provider polacco PANSA incontra i colleghi IDS AirNav.



MEETING AND DEMO



- (Leonardo), Cristiano Baldoni e Luigi Brucculeri (ENAV).
- 5. Giuseppe Di Bitonto IDS AirNav, al centro, con alcuni ospiti allo stand ENAV.
- 6. Meeting bilaterale ENAV e PANSAs. Seduti di fronte Paolo Simioni e il CEO del provider polacco Janusz Janiszewsky.
- 7. Cristiano Baldoni e Christoph Raab Segretario Generale Alliance for New Mobility Europe.
- 8. Da sinistra Paola Di Giovanni, Cristiano Ceresatto e Mariagrazia La Piscopia.
- 9. Il corner di Techno Sky con i colleghi da sinistra Luca Filipponi, Maurizio Terrenzo, Daniele Bagni, Massimo Olivieri Software Engineering e Achille Capizzano.
- 10. Stand Gruppo ENAV.
- 11. Stand Gruppo ENAV.
- 12. I colleghi di Brand Development che hanno curato la realizzazione e organizzazione dell'evento. Da sinistra: Federico Maranghi, Maika D'Alesio, Giulio Gamaleri, Francesca Mezzo e Paolo Petrillo.

- 1. Colleghi ENAV, IDS AirNav e Techno Sky allo stand di Gruppo.
- 2. Cristiano Baldoni UTM System Engineering con alcuni ospiti internazionali dell'ATN Congress.
- 3. Il team dei colleghi IDS AirNav.
- 4. Nel nostro stand il Gen. Luca Baione (AM), il Ten. Col. Giuseppe Colantuoni (AM), Luca Bellomo





3. Paolo Nasetti al Frequentis Aviation Arena Theatre con lo speech “Flexible Configuration Concept”.
4. Cristiano Baldoni presenta lo “U-Space Manifest”.
5. Fabrizio Fiori presenta il modello del “Technical Operational Centre” del Gruppo ENAV.



1. Intervento di Paolo Nasetti al FABEC OPS Theatre “Volatile Traffic Recovery”.
2. Intervento di Patrizio Vanni al Frequentis Aviation Arena Theatre “GNSS in ATM evolution: The ENAV Group vision”.

MEMORANDUM ENAV EASA

Paolo Simioni, AD ENAV e **Patrick Ky**, Executive Director dell'agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), in occasione del World ATM Congress 2021 di Madrid, hanno firmato un Memorandum of Cooperation su temi di rilievo per l'aviazione internazionale. L'accordo prevede una cooperazione nel campo della sicurezza e della sostenibilità ambientale sia in Europa che in diverse regioni del mondo, attraverso un dialogo strutturato tra le parti per la condivisione di informazioni, conoscenze ed esperienze con l'obiettivo di creare sinergie e supportare l'aviazione internazionale in linea con gli obiettivi di sicurezza, efficienza e sostenibilità. Il primo progetto, definito dall'accordo, riguarda la cooperazione tecnica e operativa per supportare l'aviazione in Africa dal punto di vista della safety. L'EASA sta attuando un programma dell'Ue per promuovere la sicurezza aerea in Africa, sia nell'area settentrionale che in quella subsahariana, regioni in cui il Gruppo ENAV è già attivo per la fornitura di servizi e competenze per la gestione del traffico aereo. La cooperazione potrà riguardare attività di sup-

porto nell'ambito dei servizi alla navigazione aerea, sviluppo di piattaforme UTM (Unmanned Traffic Management - gestione del traffico dei droni), controllo satellitare e formazione dei controllori del traffico aereo.





ENAV PARTECIPA ALLA PILOTS' CONFERENCE 2021

di **Erminio Felicetti** responsabile Support Office e FMP Manager Roma ACC

All'inizio dell'autunno ha avuto luogo la "Pilots' Conference" 2021: un incontro annuale, organizzato da Aeroporti di Roma ed **ENAV**, che coinvolge Airport Operator, ANSP e Piloti, tenuto quest'anno in remoto. Da Fiumicino si è collegata la rappresentanza di Aeroporti di Roma, guidata da Marco Pellegrino, responsabile Airside Operations e Pronto Soccorso, Postholder area di movimento.

Per ENAV, hanno partecipato: Claudio Biagiola, responsabile Fiumicino e Stefano Nicoloso, Deputy; Amedeo Belli Deputy Roma ACC; Erminio Felicetti responsabile Support Office e FMP Manager con Marco Rossi, CTA/SPV OJTI e Debora Palombi, Network Manager Nazionale.

Per le Compagnie Aeree, esponenti di Alitalia, Ryanair, Vueling, Etihad, Blue Panorama.

Fondamentale ridurre al minimo i tempi di occupazione della pista dopo l'atterraggio e durante le operazioni di decollo a tal fine è necessario l'utilizzo da parte dei piloti delle Rapid Exit Taxiways

Tema dell'incontro: Sustainability & Capacity.

ADR ha aperto i lavori illustrando l'impegno profuso nel campo della Sostenibilità. L'ambizioso target: arrivare ad emissioni zero entro il 2030. A marzo

2021 ha ottenuto la certificazione **A.C.A. 4+** (Airport Carbon Accreditation), il più alto livello previsto, unici in Europa ad averlo raggiunto.

Tra le azioni previste per proseguire nel solco tracciato, un forte impegno nel passaggio all'elettrico e ai biocarburanti per i mezzi che operano in aeroporto e per i sistemi delle infrastrutture.

La parola è passata quindi agli esponenti ENAV dell'aeroporto di Fiumicino, che hanno incentrato il loro intervento sull'ottimizzazione nell'utilizzo delle piste.

Fondamentale in questa ottica ridurre al minimo i tempi di occupazione della pista dopo l'atterraggio e durante le operazioni di decollo.

A tal fine, è necessario l'utilizzo da parte dei piloti delle "Rapid Exit Taxiways", così da permettere ai controllori di ottimizzare la capacità disponibile, appli-



cando lo spaziamento di 2.5MN tra successivi arrivi.

Il terzo intervento è stato tenuto da Roma ACC, che ha illustrato le modalità operative con cui viene gestito lo spazio aereo di propria competenza, con particolare focus sull'area terminale, nella quale insistono gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e Pratica di Mare.

Si è passati quindi a parlare del passaggio, nei 4 ACC italiani, alle Operazioni in Free Ruote, un concetto operativo di marcato impatto in termini di "sustainability" e "flight efficiency".

È stato ricordato che grazie alle **Free Route Operations**, all'interno dello spazio aereo italiano, al di sopra di FL305 (circa 9000 metri), è possibile pianificare un percorso diretto, dal punto d'ingresso al punto di uscita, nell'intero spazio aereo nazionale. Ciò comporta una evidente riduzione in termini di miglia volate rispetto alle traiettorie che era possibile pianificare in precedenza, un abbattimento dei consumi di carburante e conseguente riduzione delle emissioni di CO2. Tra gli esempi citati, quello di un sorvolo da Monaco di Baviera a Palma di Maiorca: osservando la pianificazione pre e post Free Route, si evidenzia una riduzione della traiettoria di volo di 21,4 miglia nautiche, pari a un risparmio di 146 chili di carburante e una riduzione di CO2 emesso di 460 chili.

È stato quindi fatto un focus sugli aeroporti sui quali Roma ACC gestisce il servizio di Controllo di avvicinamento: Fiumicino, Ciampino, Olbia, Alghero, Lamezia Terme e Crotone.

L'attenzione si è quindi accentrata su Fiumicino.

Su questo aeroporto insiste un sistema di STAR (**Standard Arrival Routes**) RNAV1, oltre ad un set di STAR convenzionali, più brevi delle prime, ma solitamente non pianificabili.

Durante il picco della pandemia, è stata data la possibilità ai vettori che operano



FOCUS SUGLI AEROPORTI SUI QUALI ROMA ACC GESTISCE IL SERVIZIO DI CONTROLLO DI AVVICINAMENTO FIUMICINO, CIAMPINO, OLBIA, ALGHERO, LAMEZIA TERME E CROTONE

su Fiumicino di pianificare le STAR convenzionali, così da ridurre carburante consumato ed emissioni nell'atmosfera di CO2.

Oggi non è più possibile per i vettori la pianificazione delle STAR convenzionali, ma, per agevolare il contenimento di costi ed emissioni, sono state individuate delle fasce orarie (Rush hours) all'interno delle quali è richiesto ai vettori di prevedere di volare l'intera STAR RNAV1, incluso la struttura a Trombone che ne costituisce la parte finale; al di fuori delle Rush Hours, è data la possibilità di pianificare una riduzione del percorso volato pari a 20NM per tutte le STAR per pista 16, di 15NM o 20NM per pista 34, a seconda della STAR utilizzata.

A valle dell'esperienza maturata in questi mesi, al fine di accrescere il contributo dato alla riduzione delle emissioni nocive, ENAV ha emesso un NOTAM che dal 17 settembre sospende, fino al 15 dicembre, l'individuazione delle "Rush Hours", dando così alle Compagnie aeree che operano su Fiumicino la possibilità di pianificare

il percorso più breve 24 ore al giorno. Al termine dell'ultima presentazione, gli esponenti delle Compagnie presenti hanno posto una serie di domande, momento di approfondimento dei concetti espressi, relative prevalentemente ai tempi di occupazione della pista e alle traiettorie di avvicinamento che sarà possibile pianificare in futuro.

Le due ore trascorse insieme hanno confermato l'evidenza che il confronto tra gli stakeholder che condividono una realtà complessa come quella di un polo aeroportuale tra i più grandi in Europa, Roma Fiumicino, rappresenti un momento di crescita per tutti.

È stata un'occasione nella quale ciascuno ha potuto guardare al lavoro quotidianamente svolto attraverso gli occhi di chi interagisce con lui tutti i giorni, avendo però mansioni ben differenti, quindi tutt'altra prospettiva. Ciò permette di individuare aree di miglioramento altrimenti non evidenti, e di pianificare, per il futuro, strategie che potranno essere maggiormente paganti per l'intero sistema-aeroporto.



PARITÀ SALARIALE TRA UOMO E DONNA: UN PUNTO DI PARTENZA

a cura del **CPO ENAV**

È legge la parità salariale tra uomo e donna. Il 26 ottobre u.s. il Senato ha approvato all'unanimità, senza apportare modifiche al testo approvato dalla Camera, sempre all'unanimità il 13 ottobre, il Ddl in materia di pari opportunità tra uomo e donna in ambito lavorativo.

La legge, composta di 6 articoli e presentata con un testo unificato dalle relatrici Chiara Gribaudo e Valeria Fedeli, va a modificare e ad integrare il Codice delle Pari opportunità di cui al decreto legislativo 11 aprile 2006, n.198, prevedendo una serie di interventi di sensibilizzazione e premialità per le azioni messe in campo dalle aziende, al fine di ridurre il cosiddetto “gender pay gap”, ovvero la discrepanza in opportunità, status e attitudini tra i due sessi, e far emergere ulteriori discriminazioni in ambito lavorativo. Infatti in Italia il “gender pay gap” è ancora un fenomeno diffuso: secondo i dati Eurostat aggiornati al 2019, la differenza nella retribuzione oraria lorda tra uomini e donne si attesta al 4,7 per cento (terzi nell’Ue dopo Romania e Lussemburgo), ben al di sotto del 14,1 per cento della media europea. La percentuale

**A monitorare
l’applicazione della legge
anche il Comitato
nazionale per
l’attuazione dei principi
di parità di trattamento
e uguaglianza di
opportunità tra lavoratori
e lavoratrici**

cambia di molto se si considera poi il divario retributivo di genere complessivo, cioè lo scarto tra il salario annuale medio percepito da donne e uomini, che tiene conto di diversi elementi, tra cui il fatto che gli uomini lavorano in media più ore all’anno rispetto alle donne. In questo caso la differenza (dati 2018) sale al 43 per cento, terzo divario più alto dopo Paesi Bassi e Austria. Entrando nello specifico del testo di legge, con l’articolo 1 **si rende più efficace l’informazione e il controllo delle Camere**

sull’applicazione della legislazione in materia di pari opportunità; si valorizza il ruolo della consigliera o del consigliere nazionale di parità che procederà a trasmettere al Parlamento ogni due anni una relazione di monitoraggio sull’applicazione delle norme in materia di parità e pari opportunità nel lavoro. A monitorare l’applicazione della legge anche il Comitato nazionale per l’attuazione dei principi di parità di trattamento e uguaglianza di opportunità tra lavoratori e lavoratrici.

L’articolo 2 **che modifica l’art. 25 del Codice delle Pari Opportunità in materia di discriminazione diretta e indiretta nei luoghi di lavoro**, amplia ed estende la nozione di discriminazione diretta e indiretta anche nei confronti di “candidate e candidati in fase di selezione del personale” e non più solamente alle lavoratrici e ai lavoratori. In particolare, vengono inseriti tra le fattispecie discriminatorie anche gli atti di natura organizzativa e oraria nei luoghi di lavoro. Il testo si riferisce a tutti quegli interventi che, modificando l’organizzazione delle condizioni e il tempo del lavoro, in ragione del sesso, dell’età ana-



grafica, delle esigenze di cura personale o familiare, dello stato di gravidanza nonché di maternità o paternità (anche adottive), possano porre il lavoratore o lavoratrice in una posizione di svantaggio. Stesso discorso per le modifiche che limitano le opportunità di partecipazione alla vita o alle scelte aziendali o che limitano l'accesso ai meccanismi di avanzamento e di progressione nella carriera.

L'articolo 3 introduce un'importante novità: **l'estensione dell'obbligo per le aziende, pubbliche e private, con oltre 50 dipendenti (oggi è previsto solo per chi ne ha più di 100) di redigere ogni due anni un rapporto sulla situazione del personale maschile e femminile in ognuna delle professioni e in relazione allo stato di assunzioni.** Il rapporto, che deve essere trasmesso entro il 31 dicembre di ogni anno a pena di sanzioni e verifiche da parte dell'Ispettorato del Lavoro, riguarderà anche gli ambiti della formazione, della promozione professionale, dei livelli, dei passaggi di categoria o di qualifica, della mobilità, dell'intervento della Cassa integrazione guadagni, dei licenziamenti, dei prepensionamenti e pensionamenti e della retribuzione effettivamente corrisposta. Per le aziende pubbliche e private che occupano fino a 50 dipendenti è prevista invece la facoltà, su base volontaria, di redigerlo.

Il rapporto sulla situazione del personale costituirà la base per ottenere ciò che troviamo nel successivo articolo 4, che modificando l'art. 46 del codice delle Pari Opportunità introduce la **certificazione della parità di genere, documento che attesta quali sono le politiche e le misure concrete adottate dai datori di lavoro per ridurre il divario di genere in relazione alle opportunità di crescita in azienda, alla parità salariale a parità di mansioni,**

alle politiche di gestione delle differenze di genere e alla tutela della maternità.

A tal fine verranno definiti, con specifici decreti ministeriali, i parametri minimi per il conseguimento della certificazione in base ai dati contenuti nel rapporto e le autorità competenti al rilascio e al controllo dei dati. La certificazione dovrà essere rinnovata ogni due anni, in base ai dati di aggiornamento del rapporto sulla situazione del personale.

Questa certificazione finanziata, inoltre, dal PNRR - Piano nazionale di ripresa e resilienza - accompagnerà le imprese nel percorso di riduzione del divario tra donne e uomini sul fronte della parità salariale, delle opportunità di carriera, delle politiche di gestione delle differenze di genere, della tutela della maternità.

Il conseguimento della certificazione da

parte delle aziende private consentirà l'accesso ad un esonero, fino a 50 milioni di euro, dal versamento dei contributi previdenziali a carico del datore di lavoro, in misura non superiore all'uno per cento e nel limite massimo di 50 mila euro annui per ciascuna azienda (art.5); garantirà, inoltre un punteggio premiale nell'assegnazione di fondi e nella partecipazione di gare e avvisi banditi dalle amministrazioni che saranno tenute ad indicare nei rispettivi bandi i criteri premiali.

Infine, l'articolo 6 che **estende la normativa della legge Golfo-Mosca sulle cosiddette «quote rosa» in azienda** (approvata per la prima volta nel 2012, impone alle società quotate di riservare alle donne almeno un terzo dei posti previsti negli organi di governo), **alle società controllate da pubbliche amministrazioni, e non quotate**, imponendo di riservare due quinti di presenze a figure femminili nei consigli di amministrazione (ossia il 40%) per i primi sei mandati successivi all'applicazione della norma.

Un passo avanti coerente anche con la strategia UE per la parità di genere 2020-2025 e dunque una posizione ed una risposta che il nostro Paese deve dare ad un'esigenza urgente di riequilibrio di un sistema che penalizza le donne nella distribuzione dei tempi di vita e di lavoro, nelle opportunità di carriera e nei salari.





ICAO HIGH LEVEL CONFERENCE ON COVID 19 (HLCC 2021)

di **Silvio Zappi** responsabile Regulation and Relations with International Organization e **Saverio Di Marco** Regulation and International Network

Dal 12 al 22 di ottobre si è tenuta (in modalità virtuale) la ICAO High Level Conference on Covid (HLCC 2021), che ha visto gli Stati membri di ICAO e le organizzazioni internazionali del settore coinvolti in un dibattito dal titolo “**One vision for Aviation Recovery, Resilience and Sustainability beyond the global pandemic**” e che ha fatto del motto ‘Re-connecting the world’, dopo la brusca interruzione dovuta alla Pandemia, il *fil rouge* dell’intera Conferenza.

L’obiettivo dell’evento, presieduto dall’italiano Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consiglio di ICAO, è stato proprio la ripresa post-pandemia del settore dell’aviazione civile, partendo dall’analisi degli impatti negativi del Covid, della resilienza nonché della futura sostenibilità, su quest’ultimo punto anche in relazione alla crescente attenzione del mondo politico ed economico internazionale sulle misure di contrasto agli effetti sul clima. Numerose anche le testimonianze ed i richiami a temi quali la security, la tutela della salute pubblica, le misure economiche e finanziarie a sostegno del settore e della ripresa.

Con la Conferenza si intendeva inoltre promuovere l’adozione e la messa in opera di misure coordinate e universali nonché di un piano di gestione del rischio (Risk Management Strategy), che sono il frutto del lavoro di una apposita Task Force, creata in seno al Consiglio di ICAO (CART- Council Aviation Recovery Task Force), il cui scopo è quello di aggiornare ed armonizzare la “Covid-19 Recovery Roadmap”, stabilita da Stati, Regioni e gruppi industriali coi più aggiornati “Advices” nel campo medico ed operativo, provenienti soprattutto

dall’OMS, ma anche dai singoli servizi sanitari nazionali.

Il taglio pragmatico che si è voluto dare all’evento si è incentrato sull’approccio “risk-based”, ovvero di un processo che parte dall’individuazione dei rischi connessi allo scenario e mira a sviluppare “strategie di mitigazione” quali, nel caso in specie: mutuo riconoscimento dei vaccini, soluzioni “interoperabili” per l’accertamento delle condizioni di salute volte al contenimento dei soggetti e degli agenti “infettanti”, puntando quindi alla definizione di un quadro regolamentare, armonizzato ed inclusivo, con l’obiettivo di supportare la ripresa ed il ritorno alla normalità, in piena sicurezza e con la graduale rimozione delle misure più stringenti (come la quarantena), che non consentono e facilitano la mobilità delle persone.

Sul fronte della sostenibilità e dell’impegno climatico invece, sono stati fissati alcuni obiettivi di lungo termine per la crescita e la resilienza dell’industria, il più importante dei quali è senza dubbio: “zero carbon emissions by 2050”, che si basa su politiche di “energy transition and innovation”, attraverso la stretta collaborazione tra gli Stati membri e l’industria del settore.

La Conferenza si è articolata in 3 sessioni plenarie, che hanno visto la partecipazione di ministri dei trasporti, funzionari statali e consiglieri tecnici di alto livello: per l’Italia è intervenuto il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, il quale ha affermato che “occorre continuare ad operare per un ritorno alla piena operatività del trasporto aereo e per lottare contro

gli effetti del cambiamento climatico”. Hanno partecipato inoltre i rappresentanti delle organizzazioni internazionali del settore in rappresentanza degli ANSP (CANSO), delle compagnie aeree (IATA), degli aeroporti (ACI), delle associazioni professionali dei controllori del traffico aereo e dei piloti (IFATCA ed IFALPA), solo per menzionare le principali.

L’intenso lavoro della Conferenza è stato condensato in una “Declaration”, adottata nella sessione plenaria del 22 ottobre in cui, tra l’altro, viene rimarcata:

- la necessità di procedere alla prevenzione e al contenimento delle malattie infettive attraverso le linee guida della CART di ICAO (Council Aviation Recovery Task Force), potenziando contestualmente le relative capacità di risposta dell’intera Organizzazione;
- l’urgenza di una *strategia di gestione del rischio* armonizzata, comune e sempre più ‘Resiliente’, volta a (prontamente) ripristinare e mantenere la (sicura) connessione aerea civile tra gli Stati, basata anche su evidenze scientifiche in coordinamento e cooperazione coi servizi sanitari pubblici nonché con l’OMS;
- il bisogno di un miglioramento della sostenibilità nel lungo termine, nella dimensione sociale, ambientale ed economica, dell’intero comparto, soprattutto attraverso meccanismi di supporto economico e finanziario agli operatori aeronautici ovvero agli enti regolatori;
- il mutuo riconoscimento, interoperabilità ed accesso ai dati sanitari, applicazioni digitali, trasmissioni e valutazioni, relativi a vaccini; test; ecc. avendo però riguardo alla salvaguardia della privacy.



OMNIA TEMPUS HABENT: IL VALORE DEL FATTORE TEMPO

di **Vittorio La Penna D'Orazi** responsabile Operational Services, Meteorology and Regulations

Questo detto latino ci dice che “tutte le cose hanno il loro tempo” ovvero “c’è un tempo per ogni cosa”. C’è, ad esempio, un tempo per crescere ed un tempo per essere adulti, c’è un tempo per imparare e un tempo per insegnare, c’è un tempo per raccogliere una sfida e un tempo per raccogliere i suoi frutti. E proprio una sfida è stata quella di portare a termine, in un “**tempo**” così complicato, la realizzazione del progetto della nuova sala operativa Italy Meteorological Forecast Unit (MFU), dove dal 19 ottobre u.s. - avendo a disposizione una tecnologia all'avanguardia - si alternano **23 meteorologi**, per la maggior parte dottori in fisica, per emettere previsioni e avvisi di sicurezza relativi a fenomeni significativi per il volo per i **45 aeroporti e gli spazi aerei di competenza del Gruppo ENAV**. Proprio il lavoro di **Gruppo** ha consentito di raggiungere quest’obiettivo. Un particolare ringraziamento in proposito va al team - tutto al femminile - di Previsori della struttura Meteorology ed ai colleghi di Technology che hanno collaborato

fattivamente per arrivare al collaudo dei nuovi sistemi, e ai colleghi di Techno Sky che hanno seguito costantemente le attività in prospettiva del loro impegno manutentivo una volta avviato l’esercizio operativo. Il fattore “tempo” nel mondo aeronautico è per tanti aspetti un “**valore**”. Considerando i potenziali impatti nella determinazione dei ritardi e negli Inconvenienti/incidenti di volo, ha sicuramente un valo-

re, infatti, in caso di condizioni meteorologiche avverse, poter contare su accurate previsioni del tempo.

Da questo punto di vista, la nuova Italy MFU consentirà senza dubbio di svolgere ancora meglio un’attività altamente specialistica e qualificata, che ha un’importanza significativa per la nostra Società.

Un sentito augurio di buon lavoro e “Buon tempo” Italy MFU.





NUOVA ITALY MFU LA SFIDA PER LA DIFFERENZA

di **Paolo Ciolli** responsabile MET Services Provision and Delivery

Il 19 ottobre, al termine delle articolate e complesse fasi di progettazione, installazione e transizione in operativo, rese ancora più complicate dalle restrizioni dovute alla pandemia, è stata inaugurata la nuova sala operativa di **ITALY MFU (Meteorological Forecast Unit)**.

ITALY MFU, braccio operativo della struttura Meteorology, assicura in maniera centralizzata e per tutti gli aeroporti di competenza **ENAV** i servizi di previsione e di consultazione meteorologica, garantendo anche assistenza meteorologica alle strutture territoriali di Operations, in particolar modo con la resa di servizi di *nowcasting* per gli ACC e i principali aeroporti strategici.

La nuova sala operativa, oltre che completamente ristrutturata dal punto di vista infrastrutturale, è stata anche dotata di una piattaforma hardware e software di

La necessità di acquisire integrare e visualizzare dati provenienti da sorgenti diverse ha ispirato ENAV Meteorology

gestione operativa “allo stato dell’arte”, dove il *Visual Weather*, già in uso nei principali servizi meteorologici europei ed extra-europei, rappresenta la componente fondamentale per la visualizzazione dei dati meteorologici.

La nuova piattaforma, che sostituisce tutti gli altri sistemi ed applicativi precedentemente in uso, rende ora possibile la gestione omogenea e integrata di tutta la messaggistica in entrata e uscita da ITALY MFU:

la visualizzazione dei riporti aeroportuali e d’area (METAR, SYNOP, TEMP, SIGMET, AIRMET, VA ADVISORY, TC ADVISORY, ecc) e la contestuale emissione dei prodotti di previsione e allerta (TAF, Avvisi d’Aeroporto e di Wind Shear).

La necessità di **acquisire, integrare e visualizzare** dati provenienti da sorgenti diverse ha ispirato Meteorology nella definizione del requisito operativo per lo sviluppo di una nuova piattaforma tecnologica, orientata a migliorare le modalità di lavoro dei Meteorologi di Italy MFU. Questa necessità è stata riscontrata come pienamente soddisfatta nel *Visual Weather*, la cui realizzazione ingegneristica è stata guidata dallo stesso filo conduttore.

Un software in grado di raccogliere miliardi e miliardi di byte di dati meteorologici di diversa natura e provenienza (immagini satellitari, volumi polari del radar, bollet-



tini di osservazione, sondaggi termodinamici, modelli di previsione, dati di fulminazione atmosferica), rielaborarli, tradurli in formato grafico, sovrapporli e integrarli, per poi presentarli al Meteorologo mediante una visualizzazione, esaustiva ed efficace, customizzata in base alle esigenze operative del momento.

L'esigenza di avere un sistema unico ed integrato di post-elaborazione, presentazione e gestione, sia di tutti i dati che della reportistica di competenza, è nata più o meno quando si è smesso di tracciare le carte meteorologiche a mano, ed è diventata più stringente con l'affinamento dei modelli predittivi dell'atmosfera.

Il sistema "atmosfera", si sa, è un mondo molto complesso da descrivere, con le sue innumerevoli variabili che cambiano istante per istante, e che dipendono a loro volta da variabili ancora più complesse, come il riscaldamento solare e gli scambi radiativi con il sistema terra. Ma se risulta complicato descrivere l'atmosfera attraverso un modello matematico, è ancora più complesso cercare di prevederne l'attività in quei primi dieci chilometri in cui si sviluppa la vita, la *troposfera*, una sottile fascia di aria che aderisce al pianeta e che, tra l'altro, costituisce, con la respirazione e la traspirazione dei suoi esseri viventi, una ulteriore fonte di vapore, e quindi un'altra variabile di cui tener conto.

Proprio questo è il lavoro dei **Meteorologi aeronautici**: studiare i movimenti delle masse d'aria nella troposfera, al fine di prevedere e monitorare lo sviluppo dei fenomeni pericolosi per il volo.

La mole di informazioni e di dati utilizzati dai Meteorologi per elaborare previsioni a breve o media scadenza, così importanti nella pianificazione di tutte le attività di volo, è enorme e di varia provenienza.



Si inizia con lo studio della situazione attraverso le carte di *Analisi al suolo e in quota* e i bollettini di osservazione, e con l'interpretazione delle immagini delle nubi inviate ogni cinque minuti dal *Meteorosat Second Generation (MSG)*, che costituiscono uno strumento utilissimo per capire quello che sta succedendo, in tempo reale, nel nostro amato fluido.

Poi si studiano i valori di tutte le variabili atmosferiche, previsti per diversi step temporali, elaborati dai modelli matematici, la cui affidabilità va verificata giorno per giorno, ora per ora, attraverso un confronto con i dati di osservazione (quei bollettini provenienti dalle migliaia di stazioni meteorologiche disseminate per tutto il globo). Inoltre, vanno tenute in considerazione anche le importantissime rilevazioni di scariche elettriche nube-terra e nube-nube, e le immagini delle eventuali idrometeorie rilevate dai radar meteorologici.

Tutto questo al fine di individuare, con il maggiore anticipo possibile, eventuali fenomeni pericolosi prima del loro sviluppo,

e darne tempestiva comunicazione all'utenza aeronautica e agli enti ATC.

La *tempestività* è una delle prime cose che viene richiesta ad un Meteorologo Aeronautico, il quale molto spesso può trovarsi nella necessità di elaborare e fornire la sua previsione a brevissima scadenza, il *nowcasting*, nel minor tempo possibile. A volte anche il quarto d'ora può essere discriminante, come ad esempio quando si ha a che fare con i rapidi fenomeni temporaleschi generati dal passaggio di un fronte, la cui durata media è dell'ordine dell'ora, o con le altrettanto rapide inversioni della direzione di provenienza del vento.

Ecco perché un unico sistema con un'unica interfaccia, in grado di visualizzare, nel minor tempo possibile, ogni tipo di mappa e prodotto meteo, in base alla richiesta del previsore potrà permettere di "fare la differenza", guadagnando in tempestività e qualità nella fornitura dei servizi di competenza, grazie ad una più puntuale e precisa informazione meteorologica.

Da oggi, come ieri ma meglio di ieri, **ITALY MFU è pronta per fare la differenza.**



NORMAL OPERATIONS SAFETY SURVEY: IL NOSTRO FUTURO DIVENTA PIÙ PREVEDIBILE



di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Quando nel corso del 2019 fu lanciato, usammo questo slogan per sottolineare il momento di profonda maturazione che il **Normal Operations Safety Survey (NOSS)** avrebbe veicolato nell'ambito del monitoraggio dei processi operativi alla base dei servizi erogati all'utenza: "Safety di sistema per predire il futuro".

Oggi, di quel motto, resta l'eco positiva e un'evidenza operativa che, nelle osservazioni selettive delle operazioni e nella raccolta di dati *safety relevant*, ha fatto del NOSS un'attività cruciale non solo nell'identificare i rischi, ma soprattutto nell'anticiparli, così da mitigarne sin dall'origine ogni potenziale effetto deleterio.

Tralasciando le manifeste difficoltà che, causa pandemia, il programma di lancio "**Mid-sized Tower NOSS**" sugli aeroporti di *Ciampino, Bari, Firenze, Bergamo, Verona, Cagliari e Treviso* ha dovuto subire in termini di rimodulazione temporale (conclusione estesa a novembre 2020 invece che aprile 2020), oggi possiamo affermare

senza tema di smentita come la metodologia Normal Operations Safety Survey sia stata, sopra ogni cosa, "osservazione" al servizio della Safety ovvero esame attento, miglior conoscenza e rilevazione approfondita esclusivamente finalizzata al miglioramento continuo.

La stessa scelta commerciale di un partner come *NOSS Collaborative*, società statunitense detentrica del brevetto a livello mondiale, non è stata affatto accidentale: è proprio grazie alle pregresse esperienze di quest'ultima con altrettanti ANSP di rilievo, che **ENAV** ha potuto avere a disposizione, da subito, un database con elementi qualitativi e quantitativi su cui poter elaborare un'analisi dei propri dati di ampio respiro, inquadrata all'interno del proprio perimetro organizzativo, ma disposta ad uscire sulla base del confronto.

Una condivisione che, accanto all'evidente messaggio universale di una Safety in grado di ergersi a valore collettivo, ha anche costituito il substrato su cui fondare l'intero processo di predizione degli eventi.

Sviluppato all'interno del perimetro metodologico del Threat and Error Management (TEM), il NOSS ha infatti la peculiarità di saper osservare l'errore operativo indipendentemente dalla causa o dalla gravità: quanto più ci mettiamo nelle condizioni di poterlo rilevare, tanto più esso sarà gestibile, disinnescabile prima ancora di concretizzarsi in un evento.

Con l'uso di categorie sezionabili in **minacce** (eventi esterni, al di fuori dell'influenza del controllore, che richiedono la sua attenzione e gestione se si vogliono mantenere i margini di sicurezza, ad es. traffico, condizioni meteorologiche avverse, infrastrutture aeroportuali ecc.), **errori** (deviazioni osservate rispetto alle aspettative organizzative o alle intenzioni del controllore, ad es. il mancato utilizzo di una check list o il mancato coordinamento di un cambio di livello) e **stati indesiderati** (più difficili da definire, possono verificarsi a causa di minacce o errori non gestiti correttamente o come risultato diretto di una minaccia: in pratica gli UAS comportano una chiara ri-



duzione dei margini di sicurezza e possono essere considerati come precursori degli inconvenienti), il NOSS permette un'effettiva capacità di comprendere e gestire gli errori attivando iniziative per la loro correzione prima che si trasformino in eventi.

L'analisi dei dati ha permesso infatti di individuare, per le **sette Torri di controllo** facenti parte del progetto, le aree di forza e quelle che invece risultano essere le nostre zone in cui sono possibili miglioramenti. Partendo da questi presupposti, è stato elaborato, in coordinamento con le strutture centrali di Operations, un *action plan* di azioni per potenziare le aree di miglioramento individuate che sarà applicato a livello nazionale; in aggiunta a ciò, a livello locale, ci si è indirizzati verso un de-briefing con i responsabili locali finalizzato al rilascio di azioni personalizzate.

Fulcro centrale del NOSS sono gli **“osservatori”**, nostri colleghi della linea operativa che, su base volontaria, si sono resi disponibili a partecipare a questo primo progetto pilota. Un CTA esperto per ogni Torre di

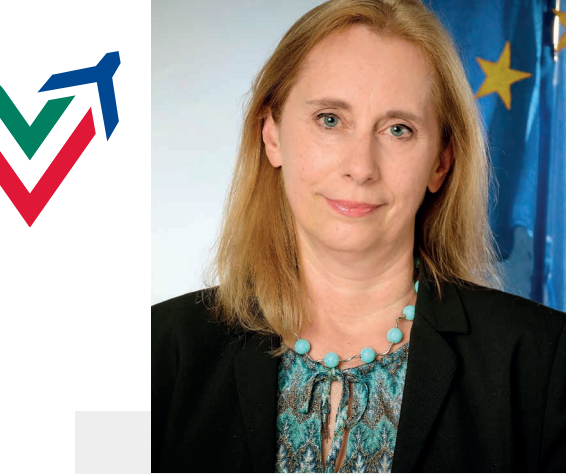
controllo è stato quindi addestrato dal nostro fornitore esterno (NOSS Collaborative) ad effettuare le osservazioni delle “normali operazioni” e a riversare i dati acquisiti nel database per le analisi successive. Un ringraziamento sentito per la professionalità e l'entusiasmo dimostrati ai colleghi Gabriele Galeazzi (coordinatore del progetto), Roberto Alidori, Andrea Bertapelle, Leonardo D'Urso, Stefano Faà, Francesco Morrone, Patrizio Solazzo e Leonardo Velardi.

Ma non finisce qui. Considerata la qualità dei dati raccolti e la conseguente profondità delle analisi che ne sono conseguite, un secondo progetto NOSS è stato avviato a **Padova ACC**. Nel mese di novembre sarà selezionato il personale “osservatore” che si candiderà su base volontaria. La formazione, erogata da NOSS Collaborative direttamente a Padova ACC, è prevista nel mese

di dicembre mentre la campagna di osservazione in sala operativa vera e propria inizierà il prossimo mese di gennaio.

Un secondo progetto quindi che permetterà ad ENAV di ampliare le capacità di monitoraggio delle “normali operazioni” già acquisite estendendole all'ambito degli ACC.

L'introduzione del NOSS nell'ambito del **Safety Management System di ENAV**, e più in generale il concetto di monitoraggio delle normali operazioni, pone la Safety della nostra Società all'avanguardia a livello internazionale e siamo sicuri che ciò porterà evidenti benefici nei sistemi di valutazione internazionali dell'efficacia del nostro SMS. Ma quello che più importa è, come dicevamo in partenza, che grazie al NOSS il nostro futuro è diventato davvero più prevedibile.



La parola a... **CHRISTINE BERG**

**Head of Single European Sky Unit and Deputy Director for Aviation
(European Commission DG MOVE)**

L'epidemia da Covid-19 ha colpito duramente il sistema aeronautico. Quali misure sono state adottate dalla Commissione Europea a supporto del settore?

Il calo del traffico è stato notevole quando la crisi da Covid-19 ci ha colpito, ma c'era ancora traffico in tutta la rete – i voli di rimpatrio, i cargo e i voli sanitari, ad esempio. Nonostante, a livello operativo, gli ANSP si siano adattati alle nuove sfide e il Network Manager abbia gestito la nuova situazione attraverso il cosiddetto rolling NOP (Network Operations Plan) e con conferenze settimanali, la situazione sembrava terribile per gli ANSP e le compagnie aeree sul fronte della liquidità. Era necessario occuparsi della flessione nelle entrate che tutti stavano subendo.

Alla fine, e per mancanza di una definizione dei servizi minimi, è stata approvata una modifica delle regole di performance e tariffazione, posticipando il pagamento dei servizi forniti dagli ANSP per il 2020 e il 2021. Nel frattempo, ci si è serviti di iniezioni di capitale da parte dei governi e di finanziamenti – inclusa una linea di credito organizzata da Eurocontrol – per far fronte alla contingenza. Alcune compagnie aeree, come anche alcuni aeroporti, hanno beneficiato di aiuti governativi. Si è notato che i governi preferissero, in generale, indirizzare gli aiuti ai vettori di linea o ad aeroporti legati al loro territorio, mentre è stato minore il supporto agli ANSP, che offrono i loro servizi in maniera differenziata.

Guardando oltre, si notano in tutto il settore gli sforzi per creare un modello di business più resiliente e sostenibile e un'infrastruttura semplificata. La minore liquidità, insieme alle sfide che il cambiamento climatico riserva all'umanità, rendono più importanti che mai la cooperazione e l'esigenza di allineare gli investimenti futuri. La crisi generata dal COVID potrebbe rappresentare quel catalizzatore che spinge tutti gli stakeholder a lavorare insieme e a più stretto contatto. In quest'ottica, la Dichiarazione ministeriale alla recente High Level Conference dell'ICAO sul COVID-19 è un buon punto di partenza.

Sulla stessa linea, a settembre del 2020 la Commissione Europea ha pubblicato delle proposte per completare il pacchetto riforme del SES2+, che il Parlamento Europeo e gli stati Membri del Consiglio Trasporti stanno negoziando proprio in questo periodo. Speriamo di stabilire un nuovo sistema entro il 2025, cosicché il nuovo periodo di riferimento per il SES (l'RP4) possa iniziare in questo rinnovato quadro normativo. Infine, per costruire un sistema efficiente, scalabile e resiliente, occorre impegnarsi a investire costantemente in ricerca e innovazione così da predisporre quell'ATM smart e sostenibile di cui abbiamo bisogno per il futuro.

Tecnologia, iniziative ambientali, nuovi modelli di delivery, droni: gli ANSP sono impegnati in diverse iniziative per rispondere al Single European Sky; quali sono le aree su cui si deve ancora lavorare?

In effetti, l'impegno degli stakeholder nel realizzare il Single European Sky è stato notevole.

Siamo estremamente soddisfatti dei risultati conseguiti con il programma 2020 di SESAR e come ho già detto, si sta attuando la transizione alla nuova SESAR 3 Joint Undertaking. Una serie di risultati di SESAR sono importanti per l'industria del settore ground e rivestono un interesse particolare per gli ANSP: il Virtual Centre, la previsione delle traiettorie attraverso l'ADS-C e lo U-space, ad esempio. Tutte queste iniziative contribuiranno sicuramente a creare il sistema ATM del futuro e costituiranno gli obiettivi di tutti gli ANSP europei.

Riguardo l'implementazione di SESAR, sono stati raggiunti risultati significativi lavorando insieme agli stakeholder operativi attraverso il nostro SESAR Deployment Manager.

L'implementazione di SESAR è un impegno corale europeo, che coinvolge gli aeroporti civili e militari, gli ANSP, le compagnie aeree e l'industria aeronautica nella modernizzazione dell'ATM europeo; un impegno che si è tradotto in 190 progetti di modernizzazione già in atto, con benefici tangibili per l'ATM europeo.

Continueremo sicuramente questo processo con una nuova partnership, che mira a raggiungere una più stretta collaborazione tra gli stakeholder operativi e il Network Manager. Dobbiamo rafforzare le dimensioni della rete e assicurare che tutti i nodi del network europeo funzionino bene e in sincrono l'uno con l'altro. Una buona cooperazione tra Network Manager e ANSP è essenziale per offrire un ATM efficiente per l'Europa; e questa cooperazione deve continuare.

Infine, parliamo dei droni. L'interesse sul tema è altissimo in tutto il settore e gli stakeholder sono stati molto attivi nelle iniziative poste in essere finora.

L'industria dei droni e il relativo settore di servizi per i droni si stanno sviluppando rapidamente. Ci sono modi di utilizzare i droni sempre più numerosi e innovativi. Le tecnologie ad essi connesse, come l'intelligenza artificiale, i sensori avanzati e i miglioramenti nelle fonti di alimentazione, stanno aprendo la strada a nuove opportunità.

La Commissione ha recentemente approvato il pacchetto normativo dello U-space proprio per gestire l'integrazione dei droni nello spazio aereo. Nella nostra Sustainable and Smart Mobility Strategy abbiamo annunciato l'intenzione di adottare una Drone Strategy 2.0 nel 2022, per far sì che questo settore si sviluppi sempre più nella direzione della mobilità sostenibile e smart. Il Drone Leaders' Group, appena creato, avrà un

ruolo determinante nella definizione della strategia, e apprezziamo molto il coinvolgimento diretto di ENAV in questo sodalizio.

Qual è la sua opinione sulle sfide e le opportunità future del settore aeronautico e quali sono i capisaldi dell'azione della Commissione Europea? In questa prospettiva, quale ruolo, secondo lei, possono giocare gli ANSP?

Molte sono le sfide che il settore aeronautico affronta. Sfortunatamente, ancora stiamo vivendo sulla nostra pelle una pandemia e le sue conseguenze. Inoltre, le crescenti preoccupazioni sui cambiamenti climatici spingono affinché il settore fornisca subito soluzioni green. Di sicuro, tutto ciò porterà a una trasformazione.

Ma concentriamoci sull'ATM. Ho già menzionato le proposte di riforma del SES2+, e ho detto che miriamo a stabilire un nuovo sistema per l'RP4, quindi dal 2025.

Vorrei menzionare alcuni aspetti chiave del nostro approccio:

- **Potenziare l'assetto normativo dell'ATM**
Qui stiamo agendo sia a livello locale – chiarendo le responsabilità in fatto di controlli economici e di sicurezza nella fornitura di servizi ATM locali – che a livello europeo, proponendo la creazione di un'autorità europea per la regolazione economica, poiché la maggior parte dei voli nell'UE sono transfrontalieri.
- **Creazione di un mercato europeo per la gestione dei dati.**
La creazione di un mercato europeo per la gestione dei dati produrrà scalabilità e resilienza, ha il potenziale concreto di incrementare l'efficienza, promuovere la specializzazione e migliorare la qualità del servizio. È un concetto chiave definito nell'Airspace Architecture Study e riteniamo che rappresenti un'interessante opportunità economica per gli ANSP.
- **Rafforzare la dimensione di rete (network) dell'ATM**

L'ATM è un settore di rete. Mai come durante la crisi della capacità nel 2018-2019 ne siamo stati più consapevoli: i ritardi in una parte della rete si riflettevano in altre, provocando rotte estremamente inefficienti e un impatto negativo sull'ambiente. Semplicemente, l'ATM non può essere gestito singolarmente. Ecco perché vogliamo garantire che la fornitura di sistemi ATM in Europa abbia come obiettivo l'interesse della rete e non solo l'efficienza a livello locale. E se gli ANSP locali si occupano della situazione locale, abbiamo bisogno di un assetto in cui il Network Manager sia in grado, insieme a tutti gli stakeholder operativi, di fornire funzioni di rete ottimali in maniera collaborativa.

Questo l'appello a tutti gli stakeholder coinvolti: salite a bordo, cogliete i cambiamenti proposti e collaborate per rendere questa riforma una realtà.



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

