CLEARED

Mensile del Gruppo ENAV
n.4 anno XIX
aprile 2022

SUMMER 2022
Previsioni di Traffico

SESAR
Realtà aumentata in Torre

SOCIAL MEDIA POLICY
Tutela di tutti noi

enav group

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

CLE/\RED

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

Direttore Responsabile
Luca Morelli

Comitato Editoriale
Florenziano Bettini, Stefano Casalegno, Cristiano Ceresatto, 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

Progetto Grafico
Brand Development

Foto di copertina Roberto Ascheri

Redazione via Salaria, 716 – 00138 Roma tel. 0681662301 fax 0681664339 - cleared@enav.it
Impaginazione e Stampa Gemmagraf 2007 S.r.l.

CLEARED SI RIFÀ IL LOOK... E NON SOLO

di **Simone Mazzucca** responsabile Communication and Public Affairs

Cleared cambia volto. Il magazine del Gruppo ENAV si rinnova. Grazie anche alla collaborazione dei colleghi di Brand Development che ci ha consentito di produrre, in house, il nuovo prototipo grafico siamo oggi in grado di presentare una rivista con un formato completamente nuovo nel look e nell'impaginazione, ma non solo.

A seguito dei risultati di una survey erogata alla popolazione aziendale, a partire da questo numero, riduciamo la tiratura di 3000 unità. Sono stati 1400 circa ə colleghə che hanno scelto il formato digital in luogo di quello classico in carta, optando per una scelta responsabile nei confronti dell'ambiente, in linea con la strada intrapresa da ENAV sulle tematiche di sostenibilità.

La nuova produzione cartacea verrà stampata inoltre su carta riciclata 100% certificata FSC e le copie le potremo trovare, per la consultazione, noi come i nostri ospiti, su nuovi espositori in plexiglass appositamente collocati presso gli ingressi di tutte le sedi del Gruppo. Inoltre, per chi lo ha espressamente richiesto, Cleared sarà disponibile nell'usuale modalità di ricezione postale.

Non si tratta soltanto di una revisione del look ma di un cambiamento importante che ci vede impegnati nell'offrire un prodotto editoriale creato con un nuovo approccio multimediale.

Arricchiremo Cleared, sempre più, nella sua dimensione multicanale e interattiva attraverso la generazione di un flipping book elettronico dove i contenuti verranno potenziati attraverso video e l'ipertesto.

Ma cosa vuol dire oggi per un'Azienda come la nostra dotarsi di un house organ? Significa avere un luogo di discussione e di confronto per approfondire i temi che ruotano intorno al mondo del trasporto aereo. Si tratta di un'opportunità non trascurabile per alimentare il senso della comunità.

Non solo! Vorremmo che il nostro giornale fosse un punto di riferimento anche per chi non fa parte della famiglia ENAV ma che, a vario titolo, è interessato alle tematiche che affrontiamo. Per questa ragione, proveremo, sempre di più, a utilizzare un linguaggio accessibile anche ai non addetti ai lavori. Lo faremo non tralasciando gli aspetti anche più tecnici dell'ATM ma presentandoli in modo più fruibile possibile, senza però snaturarli.

Ancora, ci apriremo sempre di più a contributi esterni per fare in modo che la nostra comunità abbia la possibilità di leggere "altre voci" qualificate di espertə.

Un tema non trascurabile sarà l'uso di un linguaggio inclusivo. Avrete forse notato che in alcuni articoli è comparsa la "ə" (sceva), la desinenza neutra. Lo abbiamo fatto cogliendo anche l'invito di Human Resources che ci ha sensibilizzato in seguito a una importante survey. Si tratta non solo di forma ma anche di sostanza e anche questo contribuirà a rendere più accogliente il nostro ambiente di lavoro.

In ultimo un grazie alle colleghe e colleghi di Internal Communication che hanno fatto crescere Cleared sinora, anche attraverso questo passaggio, e che dedicano, e si dedicheranno, ad accogliere le voci del nostro Gruppo e di chi vuole contribuire ad alimentare conoscenza e punti di vista diversi. Il loro impegno è un esempio di passione importante che personalmente, da "quasi" nuovo arrivato, mi ha fatto comprendere molto delle persone di ENAV.

PREVISIONI SUMMER 2022: SI ESCE DALLA PERTURBAZIONE!

di **Paolo Nasetti** responsabile ATM System Evolution and Strategic Services Planning

L'andamento del traffico ed in particolare la tempistica con cui tornerà ai livelli del 2019, ha caratterizzato gli approfondimenti settimanali che il Network Manager e tutti gli stakeholder europei conducono ogni lunedì da due anni a questa parte.

Le previsioni rilasciate ad ottobre da **STATFOR**, organismo deputato del **Network Manager di Eurocontrol**, fino al 2027, prevedevano per la summer 2022 una forbice fra il 74% (low scenario) e il 93% (high scenario) dei volumi di traffico del 2019.

L'andamento del traffico, dopo una nuova flessione registrata nella prima fase dell'inverno 2022 in conseguenza della variante Omicron, è ricominciato a salire, passando dal 68% del 2019 registrato a gennaio, al 79 % di inizio aprile, nonostante l'impatto sul network europeo e sui prezzi del carburante determinati dalla guerra in Ucraina.

Il giorno 6 aprile il Network Manager ha rilasciato un nuovo aggiornamento fino alla fine del 2022, che porterà il mese di luglio a valori compresi fra 83 e 94% del 2019 e i mesi di agosto e settembre fra 83 e 95%, con valori di picco possibili anche oltre il 100%. Siamo quindi sempre più vicini all'high scenario, che prevedeva la recovery totale entro la metà del 2023.

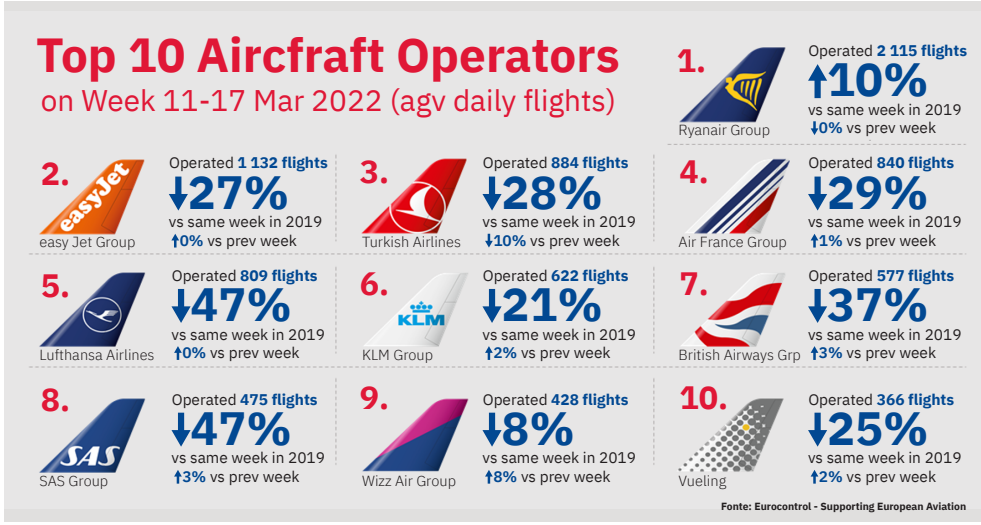
Analizzando i vettori, in questi primi mesi dell'anno molte compagnie aeree hanno già superato i livelli di pre-pandemia e i passeggeri stanno dimostrando una gran voglia di tornare a volare come non accadeva dai primi di marzo del 2020. L'immagine nella pagina seguente riporta l'andamento delle 10 migliori compagnie a livello europeo registrate nella settimana 11/17 marzo, con Ryanair, prima in classifica per numero di movimenti, che registra un incremento del 10% rispetto alla stessa settimana del 2019.

A livello nazionale Ryanair, anche qui in prima posizione, registra un +26% rispetto alla stessa settimana del 2019. Interessante è anche la continua crescita di Wizzair.

Ovviamente sia la crisi in Ucraina che eventuali ulteriori varianti del Covid, potrebbero incidere su queste curve, sia in un senso che nell'altro, ma i fattori che invece certamente potrebbero determinare variazioni sui flussi di traffico attesi sono:

• gli effetti delle limitazioni di capacità che la Francia, per il passaggio in linea operativa del sistema **Co-Flight/4flight** su Reims, ha richiesto, dichiarando riduzioni che vanno dal -50% del primo giorno al -30% per il mese di aprile, per poi passare per il -20%, -15% e -10% per arrivare gradualmente

al 31 luglio (dopo 16 settimane) in cui è prevista l'eliminazione delle misure;
• gli effetti degli incrementi dei prezzi del carburante;
• la sensibile riduzione di personale prevista in Polonia, che dalla fine di luglio potrebbe ridurre sensibilmente la loro capacità di gestire la domanda di traffico attesa.



La scelta della Francia di andare in operazioni a ridosso della stagione estiva ha richiesto un'attività di coordinamento fra il Network Manager e tutti gli stakeholder interessati dai *rerouting*, affinché venissero individuate misure concordate per poter gestire, con i minori impatti possibili per l'utenza, gli spostamenti dei flussi di traffico dal nord Europa verso l'asse del sud-est euopeo, Italia compresa. Una parte di questi sono stati spostati verso ovest della Francia rientrando in Italia nell'aera di Milano, con maggior percorrenza sullo spazio aereo italiano rispetto alle traiettorie attese, che avrebbero interessato solo l'area di Padova, compensando i flussi spostati verso est che invece non interesseranno lo spazio aereo italiano.
Gli effetti dell'incremento del costo del carburante potrebbero palesarsi in un cambiamento delle pianificazioni delle compagnie aeree verso le rotte più brevi, al contrario di quanto oggi avviene tenendo in considerazione le tasse in rotta. Questo perché l'impennata dei **costi di carburante** potrebbe non rendere più vantaggioso un percorso più lungo su spazi aerei più economici, rispetto al più diretto su spazi aerei con tariffe più alte.
Gli effetti della drastica riduzione della capacità in Polonia è oggetto in questi giorni di approfondimenti da parte del Network Manager. La soluzione che il Network Manager vorrebbe adottare penalizzerebbe tutto il traffico da e per la Polonia per salvaguardare i sorvoli, in tal caso l'impatto sarebbe riferibile solo ai collegamenti da e per la Polonia. Nel caso in cui ciò non fosse realizzabile, l'impossibilità da parte della Germania di farsi carico del traffico che eviterebbe la Polonia, introdurrebbe ulteriori ritardi nel Network con possibili cancellazioni.

In altra parte del giornale, troverete l'approfondimento sul **meeting con il Network Manager** tenutosi a Roma il 21 marzo dove, fra l'altro, sono stati trattati i temi afferenti la prossima summer, con un inevitabile focus sulle performance attese di **ENAV**, in cui sono stati valutati gli scenari applicabili da ENAV e gli impatti che ognuna delle su richiamate criticità potranno determinare.
Possiamo quindi concludere con la speranza che la **summer 2022** possa rappresentare finalmente la virata finale, per uscire dalle perturbazioni del covid, verso la ripresa della crescita interrotta drasticamente nel 2020.

AMSTERDAM DRONE WEEK 2022

di **Cristiano Ceresatto** responsabile Strategic Management Office

Un mondo che cresce, ormai proiettato alle nuove forme di mobilità avanzata ma serve ancora un impulso per una completa identità.
In queste poche parole, si racchiude la sintesi dell'evento Amsterdam Drone Week, cui il **Gruppo ENAV** ha partecipato dal 29 al 31 marzo. Il nostro spazio espositivo ospitava la piattaforma **D-flight**, i droni della società **Techno Sky**, e l'esperienza dei colleghi ENAV che stanno portando avanti con grande impegno il programma per far sì che il settore prenda definitivamente la velocità giusta per volare.
Una fiera dedicata ai droni è una fiera aperta alle città, che si interrogano sull'advanced air mobility. È una fiera che accoglie i costruttori di droni e gli sviluppatori di servizi e piattaforme, che sono l'elemento indispensabile per la gestione sicura e sostenibile dello spazio Unmanned.
È una fiera che ha attratto tutte le istituzioni europee del settore, segno dell'importanza e del fermento di questo argomento, che si interrogano e cercano un equilibrio tra liberalizzazione e regolazione, per assicurare che questi piccoli futuristici mezzi possano diventare parte integrante del nostro cielo.
È al tempo stesso una fiera che, purtroppo, non ha ancora saputo attrarre la domanda degli utilizzatori finali dei droni: l'industria, le municipalità, i player infrastrutturali e logistici ormai colgono la necessità di affacciarsi all'utilizzo dei droni ma stentano a comprendere appieno le potenzialità che questi mezzi

portano con sé.
L'evento ci ha visti protagonisti, il nostro stand ha attratto tanta attenzione e curiosità, soprattutto riconoscendo il ruolo di apripista e lo sforzo che stiamo facendo per l'Italia e, ora, in Europa, grazie all'azione lungimirante che dal 2018 portiamo avanti, con sempre maggiore impulso.
Tanti sono stati infatti gli operatori del settore, sia ATM tradizionale che UTM emergente, che si sono con interesse affacciati a conoscere ciò che stiamo

realizzando, come Gruppo ENAV e come Paese.

Con soddisfazione abbiamo accolto nel nostro spazio espositivo, tra gli altri, la **Commissaria europea ai Trasporti**, Adina Valean, il **Direttore Generale dei Trasporti**, Henrik Hololei, **l'Executive Director di EASA**, Patrick Ky, il **Direttore Generale di ENAC**, Alessio Quaranta.

Molte sono le riflessioni e le esperienze che abbiamo portato con noi da queste giornate, oltre ad un ottimo ritorno di immagine. Il settore risente ancora di un vuoto nella conoscenza, prima ancora che nella regolazione, che lentamente ci stiamo impegnando a colmare.

La difficoltà di portare avanti gli investimenti in assenza di un quadro regolatorio stabile, la necessità di una visione che vada oltre il breve periodo e una solidità finanziaria che, purtroppo, sta mettendo in difficoltà molte delle iniziative che si sono affacciate nel panorama dei droni. Queste le sfide strategiche ancora aperte. Il nostro Gruppo ha avuto la prontezza di precorrere i tempi quando il mercato era ancora agli albori e la forza di superare una crisi, come quella pandemica, che ha minato la crescita stessa del settore proprio nella fase più delicata del decollo.

Oggi l'interesse e la volontà di dare definitivo slancio all'**utilizzo dei droni ed alla futura mobilità aerea** avanzata sono ai massimi livelli. Costruttori, gestori, regolatori e utilizzatori si stanno via via allineando, componendo così un quadro più chiaro che, ormai non solo nel nostro Paese, si aspetta moltissimo dal nostro Gruppo.

Molte sono le riflessioni e le esperienze che abbiamo portato con noi da queste giornate oltre ad un ottimo ritorno di immagine

Tutti insieme dobbiamo costruire la certezza delle regole, lasciando al contempo al settore quel dinamismo e quell'agilità che meglio possono rispondere ai fabbisogni di mezzi di piccole e medie dimensioni e ad utilizzatori che, a differenza dell'aviazione tradizionale, non sarà necessario controllare pienamente. Al contrario, il nostro lavoro sarà riconosciuto come indispensabile allo sviluppo del mercato se sapremo rendere i nostri servizi utili, se non addirittura necessari, a chi vorrà scoprire le infinite potenzialità dei mezzi unmanned. **Un traffico nuovo, sicuro, agile ed economico, sostenibile per l'ambiente** e che potrà e dovrà migliorare la vita delle persone.

SESAR: LA REALTÀ AUMENTATA IN TORRE DI CONTROLLO

di **Ramona Santarelli** Technology, Planning and Research Development/Research Activities e
Carlo Alfredo Persiani responsabile Rostering and Training Aeroporto di Bologna

In un mondo sempre più attento alla sostenibilità, la **digitalizzazione** tecnologica è tra le tematiche più attuali, entrata a pieno titolo nell'agenda europea della ricerca ATM come uno dei pilastri chiave del Programma SESAR. Nello specifico, la ricerca sulla digitalizzazione applicata alle torri di controllo è attualmente condotta nell'ambito del progetto **"Digital Technologies for Tower"**, che indirizza, accanto alla ricerca su torri remote e sul riconoscimento vocale, anche gli studi sull'utilizzo della **realtà aumentata** a supporto del servizio di controllo del traffico aeroportuale.

ENAV, come coordinatore della soluzione tecnologica, e l'Università di Bologna (UNIBO), quale responsabile della validazione tecnica, forti della collaborazione maturata nel progetto di ricerca esplorativa RETINA (2016-2018), hanno condotto a marzo una **sperimentazione** presso il polo universitario di Bologna, campus di Forlì.

Da un'idea ereditata dagli equipaggiamenti aerei militari, questa validazione trasferisce in ambiente di torre l'utilizzo del dispositivo HoloLens prodotto da Microsoft: si tratta di un visore indossabile in grado di supportare i controllori mostrando, su lenti trasparenti, informazioni utili in **tempo reale**, che si sovraimpongono alla **visuale esterna** (out-of-the-window-view). In questo modo il controllore fa esperienza di **"mixed reality"** in una modalità semi-immersiva che non lo estrania dal contatto con l'ambiente di lavoro circostante.

Il display mostra non solo label virtuali che seguono dinamicamente gli aeromobili con i relativi dati di volo, ma anche **informazioni meteo**, perimetrazioni aeroportuali e **safety alert** che si attivano in caso di runway incursion. La realtà aumentata offre quindi un ausilio operativo a beneficio di **situation awareness** e **safety**, che si rivela particolarmente vantaggioso in condizioni di bassa visibilità. Le label riportano informazioni diverse in base al tipo di traffico: per gli aerei in partenza sono indicati EOBT (o CTOT), stand e clearance limit, mentre per quelli in arrivo sono riportate distanza dal touchdown, quota e velocità.

A Forlì, l'innovazione tecnologica SESAR in tema di realtà aumentata si è spinta anche oltre: oggi è possibile interagire col software di sistema attraverso le cosiddette **air gesture**, una nuova modalità di interfaccia uomo macchina capace di cogliere gesti o movimenti corporei e di interpretarli alla stregua di veri e propri input digitali.

Il prossimo passo, ovvero il collegamento col sistema **datalink**, mira alla possibilità di impartire comandi ai piloti superando la necessità di impiegare canali vocali, mouse o tastiera, che restano a disposizione del controllore più cauto come rassicuranti ausili a latere: con un semplice gesto della mano opportunamente interpretato dall'HoloLens, sarà dunque possibile inviare **clearance** ai piloti via datalink, semplificando notevolmente le operazioni.

Quanto ai risvolti operativi, grazie a questo enabler tecnologico l'attenzione del controllore può focalizzarsi più a lungo sulla **visuale esterna** (posizione "head-up"), dove il contesto aeroportuale è ora coadiuvato da un'adeguata sovraimpressione di tutte le informazioni necessarie al controllo del traffico, sopperendo così alla necessità di guardare in basso sugli schermi della postazione di lavoro (posizione "head-down") e per di più alleggerendo il conseguente sforzo mentale di incrociare i dati. Le difficoltà che un muro di nebbia oggi comporta saranno presto mitigate dalla visione sintetica delle delimitazioni aeroportuali, incluse piste, vie di rullaggio, stopbar e relativo status, offerta dall'HoloLens.

I controllori coinvolti nelle simulazioni hanno confermato un promettente **livello di trust** ed un miglioramento della situation awareness, ed hanno fornito indicazioni puntuali riguardo interfaccia ed **ergonomia**, aprendo la strada ad ulteriori sviluppi e validazioni SESAR. Anche lo sforzo fisico richiesto è stato ritenuto accettabile, considerando che il visore, nelle più recenti versioni di HoloLens, è stato alleggerito e meglio bilanciato, così da garantire un **sufficiente comfort** per il tempo di impiego.

Spesso la ricerca tecnologica in campo aeronautico e spaziale ha fatto da apripista a molte applicazioni che hanno preso piede nella quotidianità, supportandola, modellandola, talvolta definendone i driver. Una volta assimilate nella vita di tutti i giorni, queste applicazioni smettono ben presto di apparire come novità, ampliando progressivamente il perimetro attuale delle possibilità umane. Il concetto di **realtà aumentata** induce a reinterpretare l'esperienza del reale così come attualmente conosciuta, sovvertendo la naturale evidenza che per "toccare con mano" occorra necessariamente qualcosa di tangibile.

Con gli studi sulla digitalizzazione delle torri nel nuovo Programma **SESAR 3** (in avvio nel 2023), la realtà aumentata farà il paio con il concetto di **riconoscimento vocale**: l'idea finale è quella di dotare la torre di controllo di un'interfaccia molto **innovativa**, in grado non solo di potenziare la visibilità fisica, ma anche di interpretare (ovvero digitalizzare) sia i gesti umani sia il parlato, e lascia intuire quale potrà essere la portata effettiva dell'**evoluzione digitale** in un futuro non troppo lontano.

REALTÀ ESTESA

di **Sara Bagassi,** Docente e ricercatrice di "Costruzioni e strutture aerospaziali", Università di Bologna, Campus di Forlì

Il progetto PJ05-W2-DTT "Digital Technologies for Tower" apre la strada all'utilizzo delle più moderne tecnologie di realtà aumentata nel controllo del traffico aereo aeroportuale, con benefici attesi in molte aree tra cui quella della resilienza in condizioni di scarsa visibilità.

Le tecnologie realtà virtuale, realtà aumentata e realtà mista sono attualmente raggruppate sotto il termine onnicomprensivo di realtà estesa – XR eXtended Reality - che combina tali tecnologie, smussando il confine tra mondo virtuale e mondo reale, e permettendo all'utente di trarre maggiori benefici dall'interazione con il mondo digitale.

Il pieno sviluppo della **realtà estesa** permetterà in futuro agli operatori del settore aeronautico e di altri settori safety critical di interagire con dati digitali e sistemi ad elevata autonomia in modo efficace e naturale massimizzando le performance dell'intero sistema in ogni condizione operativa.

FLUSSI INFORMATIVI AZIENDALI: IL VALORE AGGIUNTO DELL'INFORMAZIONE

di **Maria Cristina Luciano** referente Compliance D. Lgs. 231/01

Quante volte nella vita quotidiana abbiamo perso un'opportunità, sbagliato qualcosa o siamo arrivati troppo tardi perché non avevamo tutte le, giuste, informazioni? Lo stesso vale anche per la vita lavorativa, dove anche una semplice informazione può diventare determinante. Oggi le aziende sono sempre più dinamiche e complesse ed in tali contesti i flussi **informativi in ambito aziendale** diventano una componente essenziale per un efficace sistema di controllo interno.

Il flusso informativo aziendale è l'insieme di tutte le notizie, informazioni, avvisi, trasmessi all'interno dell'azienda. Grazie alla sua natura di veicolo privilegiato di snodo delle informazioni, la comunicazione aziendale interna che ne deriva, permette all'organizzazione di raggiungere livelli di efficienza molto alti, con l'effetto positivo di ottenere gli obiettivi prefissati in modo meno dispendioso e più immediato.

La qualità dei flussi trasmessi viene misurata attraverso peculiari criteri: selettività, tempestività, affidabilità e accettabilità.

Selettività. I flussi informativi devono fornire solo le informazioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione aziendale, eliminando quelle superflue.

Tempestività. Il flusso informativo ha il compito di fornire le informazioni necessarie nel più breve tempo possibile, soprattutto in presenza di criticità. "Better never, than late", dice il proverbio rivisitato da George Bernard Shaw, pertanto, in un contesto di rischi in continua evoluzione, il management ha bisogno di flussi di comunicazione il più possibile immediati...e tralasciamo il "never"!

Affidabilità. Le informazioni comunicate devono essere corrette e certe, con un dettaglio la cui accuratezza sia scevra da dubbio e/o coerente con altre informazioni già in possesso.

Accettabilità. Le informazioni raccolte e trasmesse attraverso flussi devono adeguarsi alle circostanze e alle esigenze di chi le riceve. I dati e le informazioni

aziendali devono essere facili da comprendere, in quanto diversi sono gli utenti destinatari delle informazioni.
Altro tema rilevante è la modalità di trasmissione dei flussi informativi. I canali a disposizione sono molti: e-mail, protocollo elettronico, Intranet, sistemi di messaggistica istantanea, newsletter e persino le ormai "vecchie" riunioni, sono tutti mezzi utili alla trasmissione e condivisione delle informazioni. Degni di nota sono anche i social network e, più in generale, le reti di scambio che contribuiscono a potenziare la comunicazione all'interno di un'azienda consentendo di creare un ambiente di lavoro informato e allineato in tempo reale. Inoltre, tenendo conto di una realtà sociale come quella attuale, in cui si fa largo uso di device elettronici (tablet, telefoni, etc.) anche la forma dell'informazione comunicata può essere adattata, sviluppando flussi informativi arricchiti con dashboard, visual analytics, che danno highlight significativi e immediati.
I flussi informativi aziendali oltre a dover seguire da un lato le regole generali, dall'altro devono avere un carattere unico e uniforme: può sembrare abbastanza scontato ma un conto è sapere qualcosa, tutt'altra storia è saperla spiegare e riuscire a farla capire a tutti, anche ai non addetti ai lavori. Infatti, oltre al contenuto, è importante **come** i concetti sono espressi; occorre misurare le parole, in modo tale che siano uno **sprone all'azione**. Di fatto, l'informazione comunicata non può essere considerata fine a sé stessa, *stand alone*, ma deve essere concepita nell'ambito di un più ampio piano di comunicazione, che tenga conto delle diverse aspettative e della natura dei destinatari che la ricevono e, per chiarezza...**non servono molte parole**...ma quelle **giuste**!
Alla luce di quanto esposto non si può, dunque, sottovalutare quanto le informazioni rappresentino una

componente importantissima di un sistema di controllo interno anche al fine della prevenzione di eventi patologici, in quanto utili per conoscere e gestire tempestivamente i rischi. Senza un **sistema e flusso informativo** efficiente, che consenta all'azienda di conoscere (e anticipare) i rischi connessi allo svolgimento della propria attività, non è possibile impostare azioni di risposta appropriate e attività di controllo.
Da ultimo, ma non di minor conto, è l'importanza che rivestono i **flussi informativi verso talune specifiche funzioni ed organismi** e, tra i più conosciuti tra questi ultimi, sono certamente quelli verso **l'Organismo di Vigilanza**, che viene a conoscenza così di profili rilevanti in termini di compliance e, grazie ai quali, svolge il proprio compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello 231.
Le informazioni sono un patrimonio per l'ecosistema aziendale; i flussi informativi, opportunamente strutturati e dal valido contenuto, creano **conoscenza** in ambito aziendale. Da ciò ne deriva per l'intero sistema organizzativo un indubbio **valore aggiunto** in termini di condivisione e trasparenza nonché **valore costitutivo** per una necessaria ed adeguata comunicazione.

DAL FILM "MOMENTI DI GLORIA"

"...da piccoli abbiamo imparato a camminare ma per partecipare ad una competizione sportiva dobbiamo allenarci in modo specifico perché sapere solo camminare è insufficiente. Sempre da piccoli abbiamo anche imparato a parlare, ma se vogliamo competere sul mercato allora dobbiamo allenarci, dobbiamo imparare a comunicare perché parlare non basta più".

UNA SOCIAL MEDIA POLICY
A TUTELA DI TUTTI NOI

di **Simone Stellato** responsabile External Communication

"Ci vogliono 20 anni per costruire una reputazione e 5 minuti per rovinarla". Questa celebre citazione è di Warren Buffet, economista e imprenditore statunitense. Nelle sue aziende lavorano oltre 330 mila persone che gestiscono 70 business diversi. Quando Buffett ha pronunciato questa frase, i social media erano ancora fantascienza e, se valeva allora, beh vale molto di più oggi. Forse non servono più 5 minuti ma 5 secondi e uno smartphone. Attenzione! Vale anche il contrario però. Oggi certamente non ci vogliono più 20 anni per costruirsi una reputazione positiva. **I social media** rappresentano una grande opportunità di comunicazione, un mezzo straordinario per raggiungere con immediatezza tutto il pubblico di riferimento.

Certamente **tutte le persone di ENAV**, o quasi, conoscono i nostri canali ufficiali. Molti di voi ci aiutano ad implementarli con contributi foto e video dalle varie strutture operative. Grazie! I nostri social sono cresciuti tantissimo e ci aiutano ad integrare la comunicazione istituzionale con una più "leggera" ma sicuramente non meno importante. I giovani, ad esempio, affascinati dai vari post che pubblichiamo, ci scrivono spesso per avere informazioni su come entrare nel mondo ENAV. Ormai interagiamo molto di più su **Instagram** che sulla mail istituzionale.

Tante opportunità, dunque, ma anche tanti rischi. Ogni persona di ENAV quando pubblica qualcosa sui propri canali social personali rappresenta, oltre se stesso, l'Azienda e può accrescere o danneggiare la reputazione di ENAV e quindi, come molte aziende, ci siamo dotati di una **social media policy**. Quando si parla di social media policy ci si riferisce a una serie di linee guida utili al personale di una Società nell'interpretazione delle potenzialità e dei rischi connessi all'utilizzo privato dei social media anche e soprattutto nell'interazione con i canali istituzionali della Società stessa.

Una frase del genere potrebbe mettere subito in allarme, quasi a provocare istintivamente la sensazione che qualcuno stia provando a limitare la nostra libertà di espressione. Non è così. Anzi!

Si tratta infatti di indicazioni che mirano principalmente a tutelare le **persone di ENAV** nell'utilizzo dei propri profili social in maniera attenta e responsabile, ricordando come la dimensione privata e quella pubblica tendano sul web a confluire con molta facilità.

L'ecosistema digitale di informazione e comunicazione ricopre oggi infatti un ruolo strategico sia per le persone, nell'affermazione della propria socialità, che per le aziende, nel diffondere progetti e valori che la caratterizzano.

Nell'utilizzo di una piattaforma social, ogni persona può

Controllori su **@Enav_spa** (Instagram)

essere effettivamente identificata con la propria azienda, e la difficile, in alcuni casi impossibile capacità di gestire e governare contenuti una volta pubblicati, può determinare momenti di imbarazzo o difficoltà che attraverso la Social Media Policy cerchiamo di limitare al massimo per garantire unità di intenti e proficuo confronto.

Per questo motivo, come struttura **External Communication**, siamo a disposizione di tutte le persone del Gruppo per fornire informazioni in merito alla pubblicazione di notizie o post di interesse aziendale e supportarvi per un utilizzo conscio degli strumenti e delle normative vigenti a garanzia e tutela di tutti noi.

L'obiettivo di salvaguardia che ci siamo dati non è solo riferito alla **brand reputation di ENAV** ma guarda a quella di tutto il personale coinvolto in attività media e social.

Si tratta di un processo collettivo nel quale tutti noi possiamo e dobbiamo contribuire. Un'azienda che "pubblicizza" le proprie capacità, che mette in risalto i propri valori, deve sempre partire dalle proprie persone.

VISITA DEL NETWORK MANAGER EUROPEO: AFFRONTIAMO LE SFIDE DEL PRESENTE E PREPARIAMO INSIEME IL FUTURO

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

Il 21 marzo scorso **ENAV** ha ospitato, presso il Conference Centre di Ciampino, il Direttore Iacopo Prissinotti e il **management del Network Manager europeo**, ruolo svolto da Eurocontrol su nomina della Commissione europea (il mandato per Eurocontrol copre l'arco temporale fino al 2029). Durante l'incontro, al quale è intervenuto per un saluto anche l'**AD ENAV Paolo Simioni**, sono stati trattati i temi chiave, a livello europeo e nazionale, legati all'aviazione europea: gli impatti del Covid, le attese per l'estate 2022 e ancora le linee strategiche per i prossimi anni sia per le operations che per le tecnologie.

Il network europeo nel suo complesso (gli ANSP, gli operatori aeroportuali, le compagnie aeree ed il Network Manager) sta fronteggiando una sfida che si protrae da più di due anni e che negli ultimi mesi ha visto l'ulteriore impatto, soprattutto nella parte est della regione, legato al conflitto in Ucraina. Proprio a questo proposito è stato ricordato che dalla fine di febbraio è stata attivata la **EACCC** (European Aviation Crisis Coordination Cell), la cellula europea per la gestione e coordinamento delle crisi in campo "aviation", alla luce della chiusura degli spazi aerei e dell'interdizione al volo per alcuni operatori, con i conseguenti impatti su flussi di traffico. Alle attività della EACCC, la nostra società partecipa direttamente in rappresentanza della comunità degli ANSP.

Nel corso del meeting il **Network Manager** ha presentato le iniziative in corso sui seguenti temi: le attività e gli impatti della crisi Ucraina sul network; l'importanza di lavorare insieme (ANSP, compagnie aeree e aeroporti) per l'efficienza del network; le previsioni di traffico e la necessità di iniziare già oggi a preparare non solo l'estate 2022 ma già i pilastri per la gestione dell'estate 2023 e 2024; le linee strategiche ed evolutive del Network Manager e più in generale dell'infrastruttura europea; i servizi di aviation intelligence

(statistiche, factsheet, ecc.) che Eurocontrol può elaborare a supporto degli stakeholder.

Il meeting ha evidenziato l'importanza del lavorare insieme per raggiungere gli obiettivi a livello europeo e nazionale. In questo senso il Network Manager ha apprezzato le iniziative poste in essere da **ENAV** per la gestione tattica e strategica del traffico aereo, con livelli di performance di assoluta eccellenza, l'attenzione all'innovazione ed il ruolo di "avanguardia" in numerosi ambiti di attività, in quello tecnologico, nell'ambito della **Security e della Cybersecurity** (la delegazione ha visitato il Security Operations Centre di ENAV), nell'ambito delle nuove applicazioni e servizi per i *new entrants,* i nuovi utenti dello spazio aereo (oggi i droni, domani gli utilizzatori dello spazio aereo più ampio) nonché il ruolo di ENAV nelle iniziative europee legate a **SESAR** (SESAR 3 Joint Undertaking e SESAR Deployment and Infrastructure Management) e più in generale alla realizzazione del cielo unico europeo.

CORPORATE GENDER EQUALITY: TRA COMPLIANCE NORMATIVA E BUONE PRASSI DI DIVERSITY & INCLUSION

a cura del **Comitato Pari Opportunità**

Il 2021 concluso da pochi mesi, ha segnato il decennio della approvazione della legge n. 120/2011, la c.d. **Legge Golfo - Mosca** che, prendendo atto della situazione di cronico squilibrio nella rappresentanza dei generi nelle posizioni di vertice delle società quotate italiane, introduceva significative novità normative allo scopo di equilibrare le rappresentanze di genere negli organi di governo e di controllo – consigli di amministrazione e collegi sindacali – delle società quotate e delle società a controllo pubblico anche non quotate.

La Legge **Golfo Mosca**, lodata all'epoca della sua adozione dal Parlamento europeo come un virtuoso modello da seguire in Europa, ha assunto importanza storica per la **corporate gender equality**, costituendo un *unicum* normativo tanto per gli obblighi di rappresentanza del genere meno rappresentato che per le sanzioni, non solo pecuniarie, nel caso di non conformità.

Il legislatore italiano è tornato in argomento nel 2019, incrementando ulteriormente al 40% la quota del genere meno rappresentato (che era in precedenza pari ad 1/5 per la prima nomina e ad 1/3 per i successivi rinnovi degli organi) ed estendendo la durata dell'obbligo normativo per ulteriori tre rinnovi di tali organi.

Anche in ragione dell'obbligo normativo e delle relative sanzioni, possiamo sicuramente affermare che l'obiettivo che la Legge si dava sia stato numericamente raggiunto. I numeri ci dicono che **nei CDA delle società quotate italiane** le consigliere sono passate dal 7% (circa) del 2011 al 37% del 2020 (fonte ricerca SDA Bocconi).

Ma solo i numeri non bastano, i valori quantitativi non sono supportati da altrettanti elementi qualitativi. La ricerca condotta dall'Osservatorio Diversità, Inclusione e Smart Working (autrici Simona Cuomo e Zenia Simonella) fa emergere come il tema della parità di genere sia ancora lontano dal trovare adeguata collocazione all'interno delle organizzazioni.

Nelle circa 140 interviste raccolte tra Consiglieri, Amministratori Delegati, Presidenti ed Opinion leader, è sostanzialmente riconosciuto il cambiamento introdotto dalla legge Golfo-Mosca, che ha scardinato meccanismi consolidati di nomine consiliari ma al tempo stesso, come commentato da **Barbara Falcomer Direttrice Generale di "Valore D"**: *" L'aspettativa – non necessariamente corretta – che le consigliere donne portassero nei CdA il tema della diversity e del gender gap è stata prevalentemente disattesa... L'impegno sul gender gap e in generale sulla strategia di diversity è stato sporadico e individuale. Per questo stiamo lavorando da qualche tempo per preparare donne e uomini, alleati irrinunciabili, sulla strategicità per le aziende di occuparsi di diversity & inclusion come fattore critico di crescita e sostenibilità del business".*

Sempre dalla ricerca apprendiamo come non sempre sia presente **la consapevolezza che le politiche sul capitale umano sono parte integrante della strategia aziendale e un fattore critico di successo**. La motivazione dei poco frequenti interventi da parte dei Board è principalmente legata alla convinzione diffusa che la parità di genere sia un tema operativo, gestionale, di cui si occupa l'Amministratore Delegato insieme al direttore HR.

"Pertanto, **spiega Simona Cuomo,** *nonostante esistano all'interno dell'attività del Consiglio diversi luoghi e strumenti per poter stimolare il dibattito, in questi dieci anni di applicazione della legge il tema non sembra essere entrato a pieno nell'agenda dei CdA. Di conseguenza, non sembra essersi creata quella cinghia di trasmissione tra CdA e organizzazione che avrebbe potuto promuovere con più forza la parità di genere a tutti i livelli organizzativi. Secondo le persone intervistate, sarà soprattutto la pressione degli investitori istituzionali sui temi ESG (Environment, Social Governance) a dare la spinta decisiva affinché le imprese si occupino della parità di genere come tema strategico"*

E in casa nostra cosa succede?

Anche prima della quotazione e come società pubblica, **ENAV** ha da sempre dato applicazione alle previsioni della Legge Golfo-Mosca. Ed infatti, negli organi di governo societario, tanto di ENAV che delle altre società del Gruppo, la rappresentanza di genere è conforme a quanto previsto.

Diversi i valori che troviamo, invece, se scendiamo nell'analisi a dirigenti e quadri. A fronte di una popolazione aziendale che si compone in generale di un circa 20% di donne e di un 80 % di uomini, con una prevalenza però di genere femminile tra i ranghi amministrativi, la presenza femminile tra i dirigenti supera di poco il 6% e si avvicina al 15% per i quadri (dati fonte HR).

Elementi storici, fattori endogeni ed esogeni sono posti alla base di questa condizione, oggi certamente non più sostenibile: e i primi ad accorgersene sono proprio **i colleghi di HR e quelli di Sustainability**, che nella interlocuzione con il nostro **Comitato Pari Opportunità (CPO)** e con altri stakeholder aziendali dovranno essere i primi attori del reale cambiamento, incidendo sulla sostenibilità della governance.

Alcune iniziative sono già state messe in campo, tanto a livello di Board che di organizzazione, come riportato nella policy in materia di **diversity & inclusion** o nelle azioni positive previste in tema ESG dal piano di sostenibilità. Molto altro ancora, però, è certamente possibile e necessario fare per misurare la nostra azienda sui temi della **gender equality e della diversity** e per darsi sfidanti e concreti obbiettivi, che consentano al Gruppo di essere leader di buone prassi anche sotto questo profilo.

Negli anni abbiamo visto la nostra azienda evolvere e crescere, è giunto il momento che temi come quelli della diversità e dell'inclusione vengano elevati ai primi posti dell'agenda dei prossimi anni.

CULTURA ORGANIZZATIVA E SAFETY CULTURE: I MODI IN CUI PERCEPIAMO, VALUTIAMO E AFFRONTIAMO L'AMBIENTE

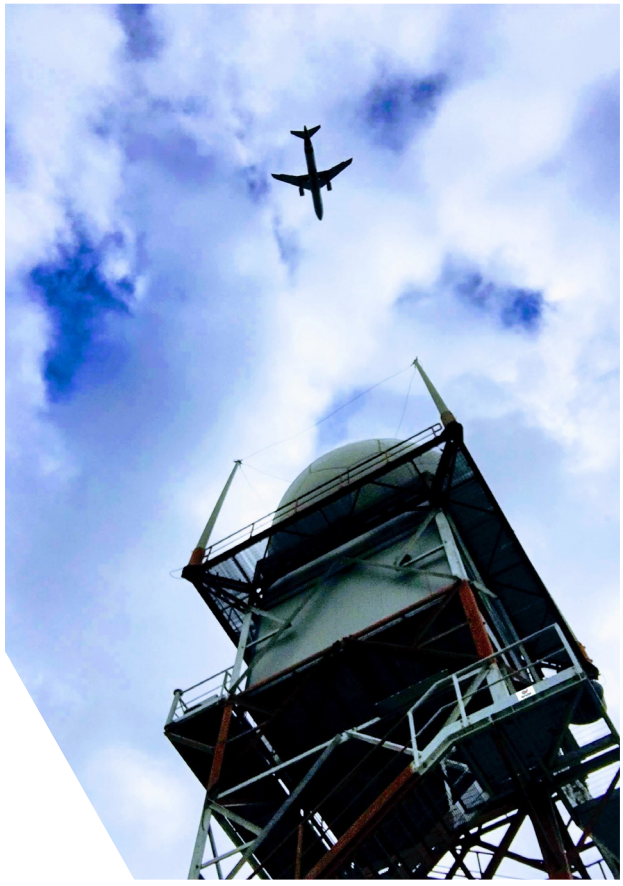
di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Avete mai avuto modo di approfondire il tema della **Safety Culture**, magari solo ponendovi alcune di queste domande?

- È possibile comunicare all'interno della nostra organizzazione le proprie preoccupazioni, senza timore di essere rimproverati?
- Quanto conosciamo e comprendiamo le procedure di Safety?
- Come gruppo, crediamo che la Safety sia importante?
- Esistono opportunità di formazione per migliorare la conoscenza e la comprensione della Safety?

Rispondere "no" anche a uno solo dei precedenti interrogativi, potrebbe porci di fronte alla necessità di rivedere il modo in cui stiamo affrontando il tema.
Ad esempio, quanti di noi avranno avuto modo di ritenere alcuni processi di Safety simili a meri esercizi obbligatori con scarsa ricaduta nel lavoro quotidiano? E quanti invece avranno avuto riscontri esattamente opposti, magari anche in termini di rafforzamento della produttività?
Secondo Edgar Schein, uno dei massimi studiosi nel campo, la *Cultura Organizzativa* è un insieme di valori, convinzioni, principi, idee, modi di pensare, opinioni e conoscenze, condivisi dai membri di un'organizzazione. Essi determinano il modo in cui il gruppo percepisce, valuta e affronta l'ambiente.
In questo senso la Safety Culture è una particolare declinazione della Cultura Organizzativa e la Safety Culture Survey consiste nell'analisi della Cultura Organizzativa dal punto di vista del verticale della Safety con l'obiettivo di appurare quale sia la percezione della Safety all'interno della nostra cultura organizzativa.
Dotarsi di un apparato di comunicazione strutturato e in grado di intervenire con continuità e prontezza;

erogare una formazione regolare ed efficace su processi e politiche aziendali; facilitare la testimonianza di leader che, trasversalmente all'organizzazione, agiscono dimostrando l'adozione di comportamenti virtuosi e/o *safe* nei rispettivi perimetri d'azione; ampliare il coinvolgimento individuale nei processi decisionali: queste le caratteristiche da tenere sempre a mente.



Coinvolgere una determinata popolazione in una crescita culturale pianificata a tavolino non è mai un processo agevole, forse per questo motivo è bene individuare da subito come e dove ancorare tale processo alla realtà del momento.

Capire ad esempio che il potenziamento della Safety Culture di organizzazioni che, come la nostra, hanno al centro del sistema la componente "human", è possibile solo dopo aver compreso la percezione che quelle stesse persone hanno della safety è essenziale.

Sì, è vero, potremmo semplicemente lasciarci prendere dall'adagio per cui le persone rimangono responsabili delle loro azioni così come delle loro inazioni, ma se lo facessimo con superficialità ovvero perdendo di vista come si stia comunque agendo in uno medesimo contesto, allora forse staremmo distorcendo il nostro intervento.

L'indubbia verità per cui le persone commettono errori in quanto umane ha, nel caso di sistemi complessi ad alta affidabilità come il nostro, l'aggravante che le stesse si trovano spesso in situazioni in cui le decisioni devono essere prese rapidamente, in tempo reale.

Decisioni che talvolta, quando errate, vengono quasi istintivamente giudicate con il senno di poi, con tutte le conseguenze che ne possono derivare.

Per questo è indispensabile monitorare il livello di Safety Culture (cosa che la nostra società farà a livello di gruppo nel corso del 2022 e su cui vi daremo maggiori dettagli nei prossimi numeri) così da intervenire laddove eventuali deficienze possano essere colmate prima di essere bollate come distanza o, peggio, mancanza di ascolto.

La Safety ci ha insegnato che chi opera all'interno di un sistema potrebbe ereditare i difetti del sistema stesso: per questo agire sulle azioni umane e sui processi decisionali che ne hanno consentito l'attuazione, non può che passare attraverso la facilitazione di un flusso in grado di sollecitare il più possibile lo scambio di informazioni, preferendo la mentalità agile, positiva e resiliente.

LA PAROLA A...

Patrick Ky

Direttore Esecutivo EASA
(European Union Aviation Safety Agency – Agenzia europea per la sicurezza aerea)

L'epidemia da Covid-19 e, poi, il conflitto in Ucraina hanno colpito duramente il sistema aeronautico europeo. Quali misure sono state adottate da EASA per garantire la sicurezza a supporto del settore?
Ci siamo resi conto abbastanza presto che la pandemia da Covid-19 avrebbe avuto un impatto straordinario sul settore aeronautico e abbiamo iniziato ad agire già a gennaio 2020. Ci siamo impegnati su tre fronti: garantire che tutti i passeggeri fossero protetti limitando le probabilità di contrarre l'infezione sull'aereo; assicurare continuità operativa offrendo flessibilità al settore, che nonavrebbe potuto più funzionare conformemente a quelle norme dettagliatissime vigenti nel sistema aeronautico; garantire che i nuovi o maggiori rischi creati dalla crisi venissero identificati e mitigati. Abbiamo operato insieme agli Stati Membri e a tutto il settore per fornire una risposta coerente e coordinata. Questa stretta collaborazione è ciò che rende l'aeronautica così resiliente e, in sostanza, sicura. L'attuale crisi innescata dall'invasione russa dell'Ucraina è arrivata nel momento in cui il settore aeronautico stava iniziando a riprendersi dagli effetti della pandemia, ma è ancora ben lontano dalla completa ripresa. Il fatto che il traffico sia diminuito rende più facile deviare quello che avrebbe dovuto utilizzare lo spazio aereo ucraino. Tuttavia, questa deviazione ha ripercussioni anche dal punto di vista della sicurezza, poiché, ad esempio, le rotte per l'Estremo Oriente adesso sono più lunghe e questo si ripercuote sulla pianificazione del carburante.

All'EASA sono stati affidati incarichi nel campo della tecnologia, delle iniziative ambientali e dei droni. Diverse sono le iniziative attuate dagli Stati Membri europei e dagli ANSP per provvedere al Single European Sky. Qual è la sua opinione sui risultati finora conseguiti e quali sono le aree su cui si deve ancora lavorare?
Il coinvolgimento dell'EASA nell'applicazione di nuove tecnologie a sostegno degli obiettivi del Single European Sky è aumentato con i nuovi accordi in atto per supportare il ruolo del SESAR3 JU nell'ambito Research & Development e per fornire consulenza tecnica per l'applicazione dei progetti comuni del SES.
L'Agenzia sta sviluppando un nuovo quadro di riferimento per la valutazione della conformità dell'equipaggiamento degli ATM per garantire che soddisfi i requisiti. Ciò faciliterà l'introduzione di nuovi equipaggiamenti e migliorerà la competitività del settore aeronautico europeo.
EASA ha anche stabilito un Action Plan per gli ATCO, una tabella di marcia per una revisione del sistema europeo di concessione di licenze ATCO che permetta di includere nuove tecnologie e idee operative. Questo è uno degli elementi della transizione necessaria verso un ambiente ATM più digitale.

Droni, UAM (Urban Air Mobility – Mobilità aerea urbana) e AAM (Advanced Air Mobility – Mobilità aerea avanzata) sono in cima all'agenda di EASA. I recenti eventi dell'Amsterdam Drone Week e l'EASA High Level Conference on Drones hanno mostrato quanto questi temi stiano diventando sempre più importanti. Quali sono, secondo lei, le lezioni principali degli eventi? E quali i prossimi sviluppi?
Una delle lezioni principali dell'Amsterdam Drone Week è che è assolutamente fondamentale che la community europea dei droni abbia un forum annuale di scambio. Questo perché sono coinvolti molti più attori diversi rispetto a quelli dell'aviazione tradizionale ed è velocissimo il modo in cui il settore si sviluppa, quindi è importante garantire che tutti siano costantemente aggiornati e abbiano l'opportunità di fare domande e avere chiarimenti. Non è possibile continuare a procedere velocemente su questo fronte, tutti insieme, a meno che non ci sia questo tipo di dialogo.
Next tasks in this area are to further develop the initial European drones regulations and support Member States and stakeholders in their implementation, to advance U-space services, and to deploy first use cases. EASA is working on a UAM digital platform to support decision makers with respect to UAM implementation.
I prossimi impegni in questo campo sono sviluppare ulteriormente le prime normative europee sui droni e supportare Stati Membri e stakeholders nella loro attuazione, far progredire i servizi di U-space e attivare i primi casi d'uso. L'EASA sta lavorando a una piattaforma digitale UAM per supportare i decision makers riguardo all'attuazione dell'UAM.

enav group

enav.it