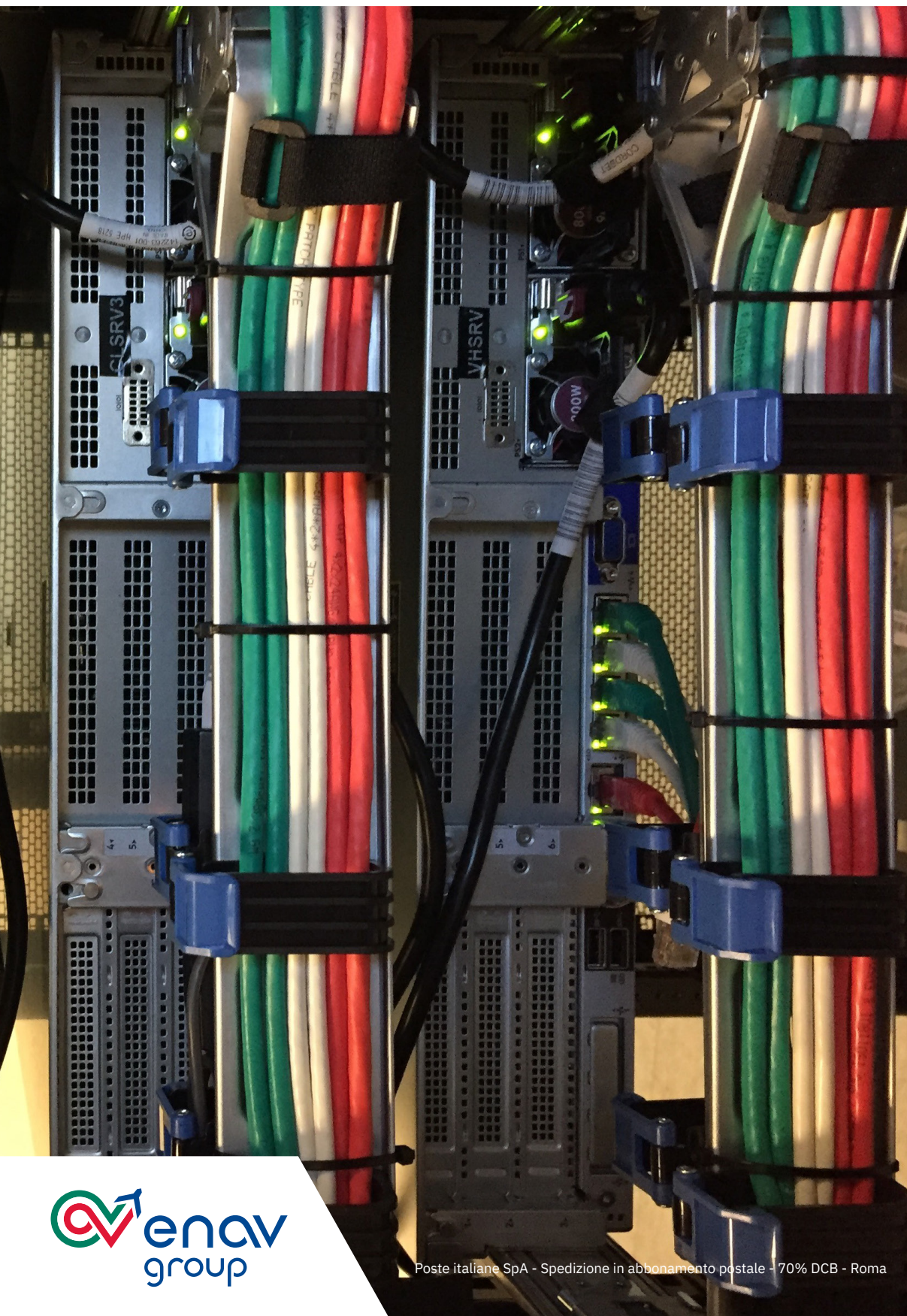


CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.5 anno XIX
maggio 2022



SUSTAINABILITY DAY

Una giornata verde e inclusiva



SESAR

Remote Tower Centre Forlì



TECHNO SKY E ENAV

Accordo di armonizzazione



CLEARED

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

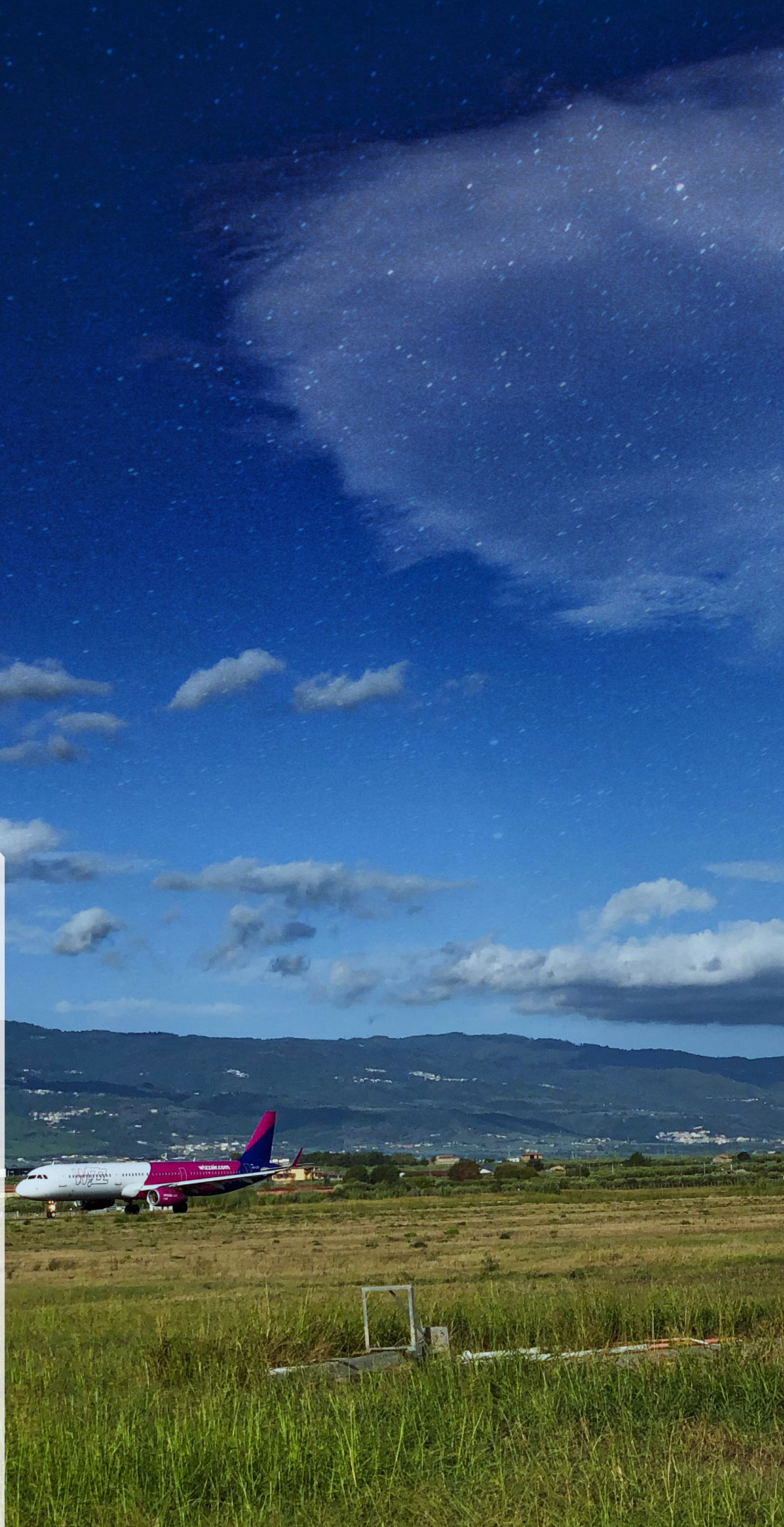
Redazione

Cristiana Abbate, Gianluca Ciacci,
Maria Cecilia Macchioni

Progetto Grafico

Brand Development

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



Piano Industriale...partiamo da Noi. Partiamo dalle Persone

di **Paolo Simioni** AD Gruppo ENAV



Partiamo da Noi. Partiamo dalle Persone. Il fondamento su cui abbiamo creato ambizioni e strategie del Gruppo ENAV per disegnare e realizzare il Piano Industriale 2022-2024 Future Sky 2031.

Parte integrante del Piano Strategico Future Sky 2031- che prevede investimenti nel decennio per oltre 1 miliardo di euro, - il nuovo piano colloca al centro del progetto le persone di ENAV con la loro professionalità di oggi ma non solo, investendo convintamente nello sviluppo di nuove competenze e professionalità per costruire insieme l'azienda di domani. Una risposta alle crescenti esigenze di digitalizzazione e innovazione tecnologica, frutto della nuova Vision aziendale.

Grazie al contributo di tutti, stiamo già rivoluzionando la gestione dello spazio aereo. Sì! Spazio aereo. Non traffico aereo. ENAV deve governare questa splendida risorsa, sinonimo di libertà e mobilità, che vedrà nuovi mezzi volanti, a guida autonoma, navigare nell'aria, integrati perfettamente con il traffico "tradizionale". Questa rivoluzione, ne sono certo, si fonderà sulla disponibilità di tutti coloro i quali ogni giorno, con passione e determinazione, lavorano per raggiungere gli obiettivi non di ENAV, ma della mobilità aerea del nostro Paese e dell'Europa.

Nel Piano Industriale 2022-2024 abbiamo previsto l'assunzione di circa 450 persone per far fronte al percorso di strutturale trasformazione che ci vede protagonisti del settore a livello mondiale. Vogliamo confermare ENAV quale eccellenza tecnologica e operativa per il sistema Paese e renderla ancor più riconoscibile a livello internazionale: puntiamo a diventare un'azienda all'avanguardia, orgoglio per le nostre persone e punto di riferimento per il settore.

Dopo aver concretamente implementato un percorso qualche anno fa, dove già percorrevamo i tempi parlando, tra gli altri, di sistemi basati su intelligenza artificiale e di controllo remoto, asset oggi presenti e centrali in Azienda, abbiamo previsto investimenti per 350 milioni di euro, fino al 2024, per realizzare i profondi cambiamenti tecnici e professionali che stiamo progettando ed implementando ma anche, non va mai dimenticato, per rispondere prontamente alle mutevoli realtà sociali ed economiche.

A fine maggio abbiamo raggiunto un traguardo storico: è operativa la Torre di controllo remota dell'aeroporto di Brindisi. Un esempio, il primo in Italia, che ci presenta alla comunità come riferimento tecnologico e operativo ed emblema di una reale digital transformation in atto, pilastro su cui abbiamo sviluppato l'intero Piano Industriale.

E questo traguardo coincide con un nuovo inizio, quello della digitalizzazione di ben 26 torri di controllo. Un servizio sempre più efficiente, flessibile ed in grado, peraltro, di rispondere alle esigenze degli stakeholder favorendone una gestione più sostenibile e garantendo, al contempo, lo sviluppo sociale ed economico dei territori in cui tali interventi andranno ad insistere, elemento rilevante per rendere ENAV sempre più trasversale rispetto ai bisogni della collettività.

Questa radicale trasformazione del sistema dell'Air Traffic Management non può prescindere per ENAV da una coerente crescita professionale di tutta la popolazione aziendale, un percorso di sviluppo basato sui focus della Digital Innovation e del Training, elementi ad hoc per rendere ciascuno di Noi driver dell'innovazione.

Nuove piattaforme tecnologiche e sistemi all'avanguardia, big data e intelligenza artificiale sono solo alcuni milestones del nuovo percorso di cambiamento di ENAV. Strutturare questa rivoluzione richiede un impegno condiviso per raggiungere il successo cui tutti ambiamo. Un ecosistema aziendale unito è la carta che siamo in grado di giocare per garantire un presente laborioso e un avvincente futuro per essere protagonisti in Italia, con i nostri servizi core e sui mercati esteri, esportando le nostre capacità tecniche e professionali.

E partendo da Safety First, per arrivare a Innovating the Sky - questi alcuni dei claim che ci hanno identificato nel tempo - sono convinto che certi obiettivi non possano prescindere dal valore umano, e quindi, oggi più che mai, avanti #enavpeople.

1

4TH SUSTAINABILITY DAY

LA SOSTENIBILITÀ E L'INNOVAZIONE DIGITALE AL SERVIZIO DEL PAESE

di **Davide Tassi** responsabile Sustainability and Corporate Social Responsibility



PANTONE
291

Il 17 maggio 2022 si è svolta la quarta edizione del **Sustainability Day** del **Gruppo ENAV** a cui hanno preso parte, tra gli altri, con interventi da remoto, il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini e Salvatore Sciacchitano, Presidente di ICAO, l'organizzazione internazionale per l'aviazione civile.

Forte dei risultati raggiunti nella sostenibilità, è stata la prima volta che l'evento è stato pensato e organizzato per i nostri stakeholder, per dare cioè evidenza di quanto il Gruppo sia cresciuto in questi anni nello sviluppo sostenibile e di quanto stia fattivamente contribuendo al raggiungimento dei **17 SDGs**, i Sustainable Development Goals definiti dalle Nazioni Unite. Il 4th Sustainability Day ha rappresentato l'occasione per annunciare che entro il 2022 **ENAV** sarà un'azienda ad impatto ambientale zero (**carbon neutral**), grazie ad un



abbattimento di circa il 70% delle emissioni dirette e indirette (scope 1 e 2) e compensando la restante parte attraverso l'investimento in progetti di tutela ambientale in Africa e Asia. Già nel 2021, l'Azienda ha ridotto le proprie emissioni di oltre il 24% (rispetto

al 2019) ed è riuscita ad ottenere la validazione della propria strategia di abbattimento delle emissioni dirette e indirette (scope 1, 2 e 3) da parte di Science Based Target Initiative, l'iniziativa internazionale d'eccellenza industriale. ENAV è la prima azienda italiana del settore aeroportuale ad ottenere questo importante riconoscimento nella lotta al climate change. **L'Amministratore Delegato Paolo Simioni**, che ha aperto la giornata con un intervento da remoto, nel ricordare l'impegno di tutte le persone di ENAV nella lotta al climate change, ha posto l'attenzione su come la sostenibilità sia ormai parte integrante della nostra strategia e del nostro agire quotidiano. "Abbiamo completamente integrato la sostenibilità nelle Strategie – ha detto il CEO di ENAV - Il nostro piano industriale 2022-2024 renderà ENAV un ecosistema completamente integrato al suo interno, con la capacità di dare all'esterno quelle risposte e quei servizi per favorire lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo". **La Presidente ENAV Francesca Isgrò** ha invece voluto sottolineare l'importanza di un altro elemento centrale per lo sviluppo sostenibile di un'azienda: la governance. "Tutti gli elementi che contribuiscono a fare di un'azienda un'organizzazione sostenibile – ha detto Francesca Isgrò - devono essere tenuti insieme dalla responsabilità delle scelte. Una buona governance è alla base del successo delle politiche anche di sostenibilità". Nonostante il processo di decarbonizzazione sia elemento centrale della strategia di ENAV, l'Azienda si caratterizza ormai per un approccio sempre più articolato anche nelle iniziative di carattere Social. È stato questo il tema centrale della tavola rotonda che ha visto la partecipazione del **Chief HR and Corporate Services Officer di ENAV** Cesare Stefano Ranieri e Roberto Baiocco dell'Università la Sapienza di Roma. Nel corso del suo intervento Ranieri ha voluto sottolineare come lo sviluppo della cultura della sostenibilità all'interno dell'azienda si sia sviluppata attraverso 3 direttrici, "ispirare, informare e coinvolgere" e di



come la formazione, con oltre con oltre 400.000 ore erogate nel 2021, rappresenti una leva strategica per l'azienda. Il prof. Baiocco è stato poi chiamato a descrivere i risultati della survey sulla diversity and inclusion condotta da ENAV in collaborazione con l'Università La Sapienza, da cui è scaturito un piano di azioni che l'azienda porrà in essere da adesso in avanti. La giornata si è conclusa con una tavola rotonda dal titolo "Innovation and Digital Transformation" a cui hanno partecipato Stefano Casalegno **responsabile Innovation and Sustainability di ENAV**, Paola Girdinio dell'Università di Genova e Alessia Marra di Gartner. La tavola rotonda è stata l'occasione per ribadire come ENAV creda fermamente che per raggiungere gli obiettivi strategici ESG



3

(Environmental, Social and Governance) si debba prima di tutto rinforzare la nostra capacità di innovare sfruttando a pieno le tecnologie digitali quali l'intelligenza artificiale, oltre che investire, accrescere e diversificare le competenze digital facendo sistema

La giornata si è conclusa con una tavola rotonda dal titolo "Innovation and Digital Transformation"

con partner esterni nella realizzazione di nuove progettualità. Particolarmente apprezzato, nel corso della giornata, è stato anche l'intervento di Barbara Gallavotti biologa e divulgatrice scientifica che, dopo aver fatto una panoramica sui settori industriali maggiormente inquinanti, ha sottolineato come il momento di agire non sia più procrastinabile e come i cambiamenti climatici già in atto, possano provocare, in un futuro ormai sempre più prossimo, stravolgimenti nella vita dell'uomo sulla terra. L'appuntamento è per il prossimo **Sustainability Day**, quello del 2023, a cui ENAV, come annunciato, arriverà forte di un grande risultato: **essere un'azienda ad impatto ambientale zero**.





SESAR: ENAV SPERIMENTA IL REMOTE TOWER CENTRE

4

di **Francesco Nacchia** Research Activities Techno Sky, **Luna Babusci** SESAR Operational Concepts Development, **Antonio Nuzzo** Transition Management, **Giusy Sciacca** ATM System Evolution and Strategic Services Planning

ENAV, in collaborazione con TECHNO SKY, IDS AIRNAV, DEEP BLUE e NAIS, ha condotto una sperimentazione sul concetto innovativo di Multiple Remote Tower (MRT) e Remote Tower Centre (RTC) presso il Training Centre di Forlì dal 4 al 15 aprile. L'attività rientra nell'ambito del progetto **“Digital Technologies for Tower”** afferente al programma di ricerca europeo SESAR e completa il ciclo di studi sulle torri remote iniziato nel 2014 con il progetto dimostrativo **RACoon**.

Obiettivo della validazione è stato testare e valutare, attraverso una simulazione Real-Time, le soluzioni tecniche e operative studiate per fornire da remoto il servizio di controllo a tre aeroporti – **Brindisi, Lamezia e Treviso** - assegnati a un **Remote Tower Centre** e dinamicamente allocabili su due moduli di torre remota (**Remote Tower Module**), ciascuno in grado di gestire **fino a tre aeroporti contemporaneamente (Multiple Remote Tower Operations)**.

Uno degli aspetti più importanti della sperimentazione è stato il ruolo del Supervisore dell'RTC, il quale, effettuando una valutazione strategica sulle previsioni dei volumi di traffico, del workload dei controllori e delle condizioni meteorologiche, con il supporto di un tool di pianificazione appositamente sviluppato, ha pianificato e gestito l'allocazione verso gli aeroporti di destinazione per bilanciare traffico e carico di lavoro tra i due **Remote Tower Module**, garantendo un'efficiente e sicura gestione delle operazioni.



La visuale esterna delle tre aree aeroportuali (out-of-the-window view) è stata riprodotta su due videowall, uno per ogni posizione di controllo, con un display aggiuntivo volto a simulare la funzionalità binoculare (Pan Tilt Zoom camera), capace inoltre di seguire automaticamente i target selezionati e in movimento.

Appositi comandi consentono di ruotare la visuale esterna sui 360° e di attivare/disattivare sull'Out-of-The-Window (OTW) view e sul display della telecamera Pan Tilt Zoom (PTZ) le label che seguono costantemente gli aeromobili con informazioni sul volo.

Nell'innovativo **Remote Tower Centre di Forlì**, realizzato ad hoc

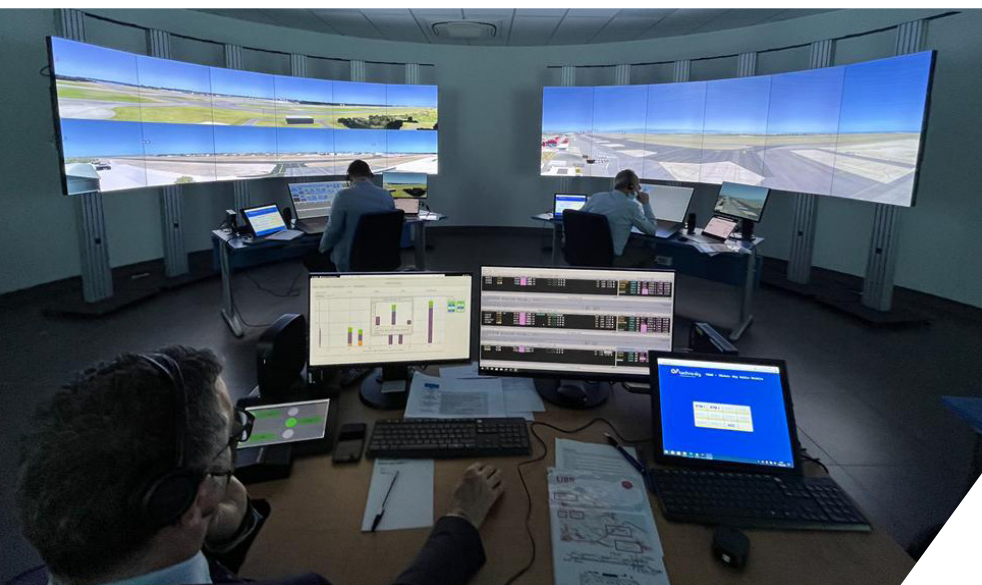
per la validazione, le strisce progresso volo elettroniche (EFPS) hanno sostituito quelle cartacee e un'avanzata working position per il controllore (CWP), dedicata in particolare alla visualizzazione grafica dei dati di sorveglianza (laddove presente), di volo (FDP) e meteo (AWOS), integrava un nuovo tool per il trasferimento/assunzione di controllo automatizzato degli aeroporti. Le comunicazioni radio e di interfono sono state inoltre garantite da un ulteriore apposito tool basato su tecnologia VoIP (Voice over IP) che ha consentito lo scambio di messaggi vocali in tempo reale fra le postazioni operative. A beneficio della situational awareness, un segnale visivo si attiva sull'OTW view e sul display PTZ alle chiamate dei piloti verso gli aeroporti.

L'infrastruttura utilizzata è stata realizzata mediante una sofisticata integrazione dei differenti sistemi sviluppati da **TECHNO SKY** e **IDS AIRNAV** che l'hanno resa altamente innovativa, capace di consentire il trasferimento dinamico degli aeroporti tra le due posizioni di controllo e la contestuale visualizzazione sincronizzata fino ad un massimo di tre aeroporti contemporaneamente su tutte le interfacce dei diversi dispositivi.

Il personale operativo ha partecipato proattivamente alla sperimentazione e ha fornito feedback e suggerimenti utili per le prossime fasi e per una potenziale futura implementazione operativa.

In particolare, i dati raccolti attraverso questionari somministrati al personale operativo coinvolto per i ruoli di Supervisore del Remote Tower Centre e di Controllore di Remote Tower Module, confermano la fattibilità del concetto di RTC con Multiple Remote Tower Operations e allocazione dinamica degli aeroporti, in base alle

evidenze raccolte per indicatori chiave relativi alle aree di human performance e safety (i.e. workload, situation awareness, team shared situation awareness, confidence).



Nell'innovativo Remote Tower Centre di Forlì, realizzato ad hoc per la validazione, un'avanzata working position per il controllore è dedicata in particolare alla visualizzazione grafica dei dati di sorveglianza, di volo e meteo.



UNA GIORNATA LIVE AL **TECHNICAL OPERATION CENTER** DI CIAMPINO

6

di **Andrea Mancinelli** responsabile Site Operations Techno Sky

Percorro il lungo corridoio che conduce alla **Sala TOC (Technical Operation Center)** di Roma Ciampino, ancora qualche passo che, come un metronomo nel surreale silenzio, scandisce in battere e levare il ritmo dei miei pensieri. Ho impiegato meno del solito ad arrivare, strade deserte, qualche posto di blocco... un parcheggio insolitamente vuoto. **Realizzo che siamo in pieno lock-down!**

Incontro lo sguardo dei miei colleghi, mi concentro su delle espressioni che non riesco facilmente a decifrare, nascoste dietro quella mascherina. Ci salutiamo con un timido cenno della mano. Ancora qualche passo ed apro la porta di accesso alla Sala TOC, la nuova infrastruttura tecnologica per la manutenzione a distanza.

Sono già tutti lì, distanziati, di fronte a me ed in silenzio. Mi accorgo che le mattonelle del pavimento sopraelevato sono già state rimosse, la stanza è vuota e sotto di noi scorre un groviglio di cavi da bonificare. Mi faccio coraggio, prendo una tavola di progetto, la apro come una grande tovaglia e la posiziono con lo scotch al centro del muro di fronte a noi. In mezzo a tutte quelle linee, rappresentative di cablaggi elettrici e LAN traccio un cerchio con il pennarello indelebile rosso. Mi volto verso i colleghi, abbasso la mascherina, sorrido e dico: "...noi siamo qui! Mettiamoci a lavoro". Scoppiamo a ridere e in pochi secondi quella stanza è un fermento di attività.

Ma poi...**driiiiiin!** Un telefono squilla ed il suono **mi riporta alla realtà.**

Mi trovo in una elegante sala, al centro non c'è più un muro con una tavola di progetto affissa ma un



grande videowall. Tutto intorno ci sono le **“isole TOC”** con dei sistemisti a lavoro a dominare la scena: sono posizionate su due livelli e dalla forma ricordano un caratteristico anfiteatro greco. Le breaking news scorrono silenziose su due monitor in uno spazio dedicato della sala: **è il 18 maggio 2022 e sono trascorsi due anni dal mio flashback di pochi secondi fa.**

“Service Desk TOC Buongiorno, sono Marco...” risponde il collega dell’isola centrale alla chiamata telefonica ricevuta. In un attimo gli occhi dei sistemisti di tutte le isole TOC sono fissi sui monitor, il silenzio è quello dell’attesa e l’unico rumore è quello delle dita che pigiano ad alta velocità sulle tastiere dei PC.

“... perdita di battute radar primario sugli avvicinamenti in aeroporto” pronuncia ad alta voce Marco, in risposta al suo interlocutore. Chiude la conversazione telefonica, si rivolge ai colleghi sistemisti delle altre isole ed inizia a fornire i primi dettagli. L’evoluzione dei pensieri è talmente rapida e coinvolgente che difficilmente uno spettatore riesce a seguire.

“Ho messo a videowall la CWP del settore coinvolto” dice Marco.

“Ho individuato il sensore radar primario coinvolto. Lo seleziono in bypass per un’osservazione operativa di maggior dettaglio”. A parlare è il **sistemista TOC-ATM.**

È incredibile, ma in pochi secondi tutti stiamo osservando lo schermo radar del controllore di volo di Milano.

“Il radar primario è OK, i parametri sono nella norma. Proseguiamo l’osservazione per raccogliere maggiori evidenze. Nel frattempo, ho geolocalizzato lo specialista radar più vicino alla postazione. Lo preallerto in caso di necessità di tempestivo intervento”. Ora è il sistemista radar a parlare. Fisso lo sguardo sul sistema di geotracking: sappiamo quanto lo specialista radar impiegherà a raggiungere la postazione e dove si trovano le eventuali parti di ricambio nel magazzino più vicino lungo il tragitto verso la postazione radar.

“... condivido sul videowall la cattura del traffico di rete” esclama il sistemista di rete dell’isola TOC-ENET.

I pacchetti scorrono veloci in visualizzazione sui monitor e vengono “inseguiti” come un cane segugio rincorre la sua preda in fuga annusandone le tracce.

“RHP OK, Moduli di Sicurezza OK, multicast Ok...ecco, trovato!”

Il problema è stato localizzato e si sta analizzando rapidamente l’opportunità di intervenire con gli annessi rischi associati. Mi accorgo nel frattempo che il collega del Service Desk ha aperto un “incident” sul nostro sistema informativo e che le informazioni in esso contenute si aggiornano rapidamente come pagine di un libro scritto a più mani.

“Non ci sono manutenzioni concomitanti e sono disponibili altri tre radar in copertura... isoliamo temporaneamente il flusso dal Multi radar tracking” le voci si sovrappongono ma riesco comunque a distinguere quelle dei sistemisti del TOC-ATM e TOC-Surveillance.

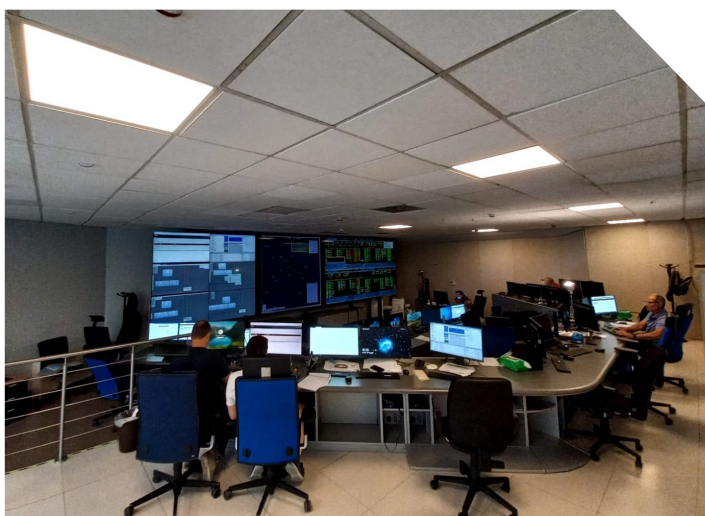
“Coordino le attività con il Capo Sala...” esclama Marco del Service Desk.

“Ho trovato un workaround... triangoliamo il traffico su quest’altra rotta, fatto!” è il sistemista di rete dell’isola TOC-ENET a parlare.

“**Service Desk TOC buongiorno**, le confermo che **l’incident è stato risolto** e che il flusso radar può essere rimesso in linea”

Missione compiuta! Chiude la conversazione, si gira verso i colleghi ed inizia una scherzosa “disputa” su chi è stato il più veloce e bravo ad individuare la causa e risolvere il problema. Sono gli effetti di una scarica

di adrenalina pura che solo un “operativo” può comprendere a fondo: la preoccupazione iniziale, la gioia del successo, la soddisfazione nel percepire di aver fatto qualcosa di buono e di aver contribuito alla sicurezza delle persone. Ci si sente un pò bambini ed un pò eroi. **Non esistono mezze misure in queste emozioni.** Ma questo piacevole scherzoso sipario è destinato a durare poco, il telefono squilla nuovamente ed il **videowall inizia nuovamente a popolarsi** di maschere, terminali e box colorati. Mille verifiche a questo punto vengono poste in atto, me ne accorgo dal crescendo continuo del rumore dei pulsanti di tastiere e mouse digitati ad altissima velocità. Sembra una pioggia d’estate sul vetro di una finestra: musica per le mie orecchie.



URANO PRENDE IL VOLO!

di **Patrizio Vanni** CNS/ATM Infrastructures and Services Unit, **Luna Babusci** SESAR Operational Concepts Development e **Giovanni Riccardi** Research Activities

Quando si fa riferimento ad **URANO** il pensiero porta subito al collegamento con il settimo pianeta del sistema solare, una sfera azzurra con l'asse di rotazione parallelo al piano dell'orbita, oppure al dio del cielo, padre del titano Crono. In questo caso invece, URANO è l'acronimo di **"UAS-RPAS integrati nell'ATM Nazionale"** un progetto di ricerca, finanziato dalla Agenzia Spaziale Italiana, che ha l'obiettivo di sperimentare, attraverso l'uso del GNSS, ed in modo particolare il sistema di navigazione satellitare europeo Galileo, l'inserimento ottimale nel **sistema ATM** dei vari utilizzi civili degli UAS/RPAS con peso al decollo maggiore di 150 Kg. Per abilitare operazioni di velivoli a pilotaggio remoto (Remotely Piloted Aircraft Systems - RPAS / Unmanned Aircraft Systems - UAS) in spazi aerei non segregati, integrandoli quindi nel sistema di gestione del traffico aereo (ATM) classico, è necessario lo sviluppo di soluzioni in grado di soddisfare gli standard di sicurezza in scenari pienamente operativi.

8

I sistemi di navigazione satellitare (GNSS) ed i relativi servizi specializzati sono un fattore essenziale ed abilitante per questo obiettivo sfidante.

Urano è frutto di una collaborazione tutta italiana. Telespazio e Leonardo, con il supporto dei partner Planetek e del Distretto tecnologico aerospaziale (DTA), hanno condotto le attività di ricerca, attraverso la progettazione, lo sviluppo, la verifica e validazione di un sistema prototipale per sperimentare e dimostrare i vantaggi e le condizioni necessarie per l'uso sicuro dei sistemi di navigazione satellitare (GPS/EGNOS e Galileo) per le missioni UAS/RPAS integrate nel sistema ATM.

Il contributo di ENAV nel progetto Urano si è sostanziato nel fornire le necessarie attività di supporto, monitoraggio e revisione tecnico-operativa delle procedure, dei requisiti e della documentazione di progetto nonché nel mettere a disposizione i propri controllori del traffico aereo per le attività dimostrative.

Il dimostratore ha visto lo sviluppo di strumenti e aspetti operativi, ad oggi prototipali, ma che potranno esser integrati come funzionalità aggiuntive nei sistemi esistenti e futuri del controllo del traffico aereo con lo scopo di utilizzare al meglio i servizi di navigazione innovativi di Galileo a supporto delle future normative nazionali ed europee.

I sistemi prototipali sono stati installati e testati utilizzando le infrastrutture dell'aeroporto di Grottaglie-Taranto (ICAO: LIBG) e del Distretto Tecnologico Aerospaziale.

Il progetto ha concluso le sperimentazioni e la presentazione delle attività al pubblico è avvenuta il 6 maggio 2022 all'aeroporto di Grottaglie (Taranto). Protagonista è stato l'elicottero a pilotaggio remoto SW-4 "Solo" di Leonardo: il prototipo ha permesso di monitorare e verificare le performance GNSS grazie ad un tool appositamente sviluppato che confronta i dati satellitari con quelli dei sensori di bordo. Gli ottimi risultati di URANO hanno dimostrato i benefici



derivati dall'utilizzo dei dati satellitari per la gestione dei droni nel sistema ATM.

Il prototipo ha sfruttato un sistema GNSS definito a doppia costellazione, che utilizza cioè sia i dati provenienti dalla costellazione GPS che dai satelliti europei Galileo. Scopo dell'attività è collezionare dati, tecnici ed operativi, atti a dimostrare che l'integrazione delle due fonti possa fornire delle performance di localizzazione così accurate da facilitare l'integrazione dei **velivoli a pilotaggio remoto nel sistema ATM**.

TECHNO SKY E ENAV ARMONIZZANO L'ORARIO DI LAVORO

di **Gaia Caprino** Technology and Subsidiaries e **Manuele Marcelli** Trade Union Relations Subsidiaries

L'integrazione tra tutte le società del nostro Gruppo è uno dei pilastri su cui si basa la strategia industriale dell'Azienda per mantenere performance operative d'eccellenza nelle attività core e per assicurare la continua crescita sul mercato non regolamentato. **Techno Sky** è stata la prima società, nel lontano 2006, che si è aggiunta ad **ENAV**. Rappresenta un asset fondamentale per garantire elevati standard di *safety*, elemento centrale della mission istituzionale di ENAV, e per completare l'offerta commerciale di Gruppo.

In un'ottica, quindi, di uniformità dei processi aziendali, nello scorso mese di aprile si è raggiunto un traguardo che va esattamente in questa direzione. È stato, infatti, firmato un accordo sindacale per l'armonizzazione dell'orario di lavoro tra Techno Sky ed ENAV. Frutto di un costante impegno e di numerosi incontri rivolti a un aspetto della vita aziendale così importante come l'orario di lavoro, l'Accordo riconosce l'applicazione, entro il 2025, dello stesso orario di lavoro (H35-H36), le turnazioni quadrimestrali, le indennità, nonché gli stessi istituti contrattuali (Ferie/RFS/Festività) tra le due società.

“L'armonizzazione dell'orario di lavoro di Techno Sky con quello di ENAV è un passaggio fondamentale – ha commentato **Maurizio Gasparri, Executive Chairman Techno Sky** –. È un riconoscimento meritato per le nostre persone che ogni giorno assicurano la piena efficienza di tutta l'infrastruttura tecnico-operativa sul territorio nazionale, contribuendo a fare del Gruppo ENAV un'eccellenza, nel panorama europeo e non solo, per la qualità dei servizi alla navigazione aerea. Sono orgoglioso di guidare una realtà in cui passione, dedizione e professionalità rappresentano i punti fermi di un agire quotidiano. Ci tengo a ringraziare personalmente anche tutte le strutture che hanno contribuito a finalizzare l'accordo”.

Nonostante le sostanziali differenze relative ai servizi erogati da ENAV e Techno Sky e con la consapevolezza che sarebbe stato un percorso lungo ma necessario,

i primi tavoli di confronto sono partiti già dal 2018, con il passaggio di Techno Sky al **CCNL del Traffico aereo**. Sono state numerose le fasi di confronto fra le Parti che hanno portato alla finalizzazione di un documento di sintesi, a novembre 2021, nel quale sono state analizzate le specificità normative degli istituti applicati per le stesse categorie professionali delle due società del Gruppo, e ad un successivo Protocollo d'intesa, a fine 2021, che stabiliva i tempi per la definizione dell'Accordo finale.

Sul completamento di questo lungo percorso di confronto, **Cesare Stefano Ranieri, Chief Human Resources and Corporate Services Officer Gruppo ENAV**, si è dichiarato “soddisfatto e orgoglioso dell'accordo. Abbiamo sempre collaborato con le Parti Sociali nell'interesse non solo delle persone di Techno Sky, ma anche a tutela di quei principi di integrazione, equità e inclusione quali elementi imprescindibili per ogni Azienda di successo. L'evoluzione tecnologica, la digitalizzazione e gli attuali modelli commerciali ci guidano sempre più verso una forte unità e sinergia tra le varie società del Gruppo, non solo per il raggiungimento degli obiettivi di business, ma per fare di ENAV un ecosistema in grado di evolvere in modo sostenibile. Tale sviluppo va a beneficio non esclusivo della nostra comunità interna bensì è orientato sia al consolidamento dell'intero **comparto del Trasporto aereo**, di cui il gruppo ENAV risulta essere un punto di eccellenza per i servizi resi, che dell'intero Sistema Paese”.

Nei prossimi anni tutte le strutture di HR continueranno ad assicurare il pieno supporto per garantire che il processo di armonizzazione dell'orario sia completato e per accompagnare tutte le persone dell'Azienda nel proprio percorso professionale all'interno del Gruppo ENAV.

ENAV E IL CIELO ITINERANTE

di **Daniele Fortuna** responsabile Public Affairs

Il cielo è il denominatore comune tra **ENAV** e **l'Associazione Il Cielo itinerante**.

È quello spazio dove noi gestiamo il Controllo del traffico aereo e i nostri piccoli amici guardano le stelle con gli occhi pieni di stupore. Su questo “vedere” comune nasce l'idea di supportare questa importante iniziativa che ha lo scopo di sostenere e incentivare lo studio delle materie scientifiche, matematiche e tecnologiche (**STEM**) per le bambine e i bambini in situazioni di fragilità o di disagio attraverso tutte le modalità di divulgazione e di educazione.

L'Associazione Cielo Itinerante, allo scopo di rafforzare l'interesse verso queste materie attraverso attività che siano complementari a quelle scolastiche, offre ai bambini la possibilità di proiettarsi in una dimensione più grande di sé, oltre gli stereotipi familiari e sociali, contribuendo in questo modo a portare il cielo dove di solito non arriva, per promuovere l'apprendimento delle scienze tra i bambini. È un'alfabetizzazione tecnico-scientifica che ha lo scopo di sviluppare un futuro di **pari opportunità** attraverso l'inclusione nelle **materie STEM** che diventa uno strumento con cui ridurre il divario educativo e le disuguaglianze sia di gender che strettamente legate alle competenze scientifiche, in crescita nel nostro paese.

Alla luce di queste premesse si è immaginato

un percorso “itinerante”, in cui il cielo di **ENAV** (main partner con il patrocinio dell'ASI) e quello dell'Associazione possa coniugarsi ed attraversare il territorio italiano, portando congiuntamente questa ricerca di sapere ed attenzione a quello che troviamo nei nostri cieli, sia che siano stelle sia che siano aeroplani.

Si è definito così un programma tra **Gruppo ENAV** e l'Associazione per la realizzazione di tre tappe (Genova, Napoli e Brindisi) del Tour itinerante che durerà sei mesi toccando cinquanta comuni italiani.

In ogni tappa i bambini potranno partecipare ai laboratori e poi all'osservazione guidata del cielo con telescopi e altri strumenti. I laboratori e l'osservazione del cielo avranno uno speciale collegamento con l'astronauta Samantha Cristoforetti, la prima donna europea al comando della Stazione spaziale internazionale (ISS), nel corso della Expedition 68 e che la sta vedendo in orbita in questo momento.

“L'incontro con **ENAV** ha rappresentato per Il Cielo Itinerante un'occasione di grandissimo arricchimento” ha affermato Giovanna dell'Erba cofondatrice dell'Associazione unendosi a quanto detto dalla **Presidente di ENAV Francesca Isgro**: “il Gruppo ENAV ha aderito con convinzione all'iniziativa dell'Associazione condividendo i suoi ideali e progetti”.

10

UNA COSTELLAZIONE DI POSSIBILITÀ



Il Cielo Itinerante è un'associazione italiana non-profit fondata nel 2021 con l'obiettivo di avvicinare allo studio delle materie STEM i bambini e le bambine in situazioni di povertà educativa e/o di disagio sociale, sperimentando metodi formativi innovativi, sia negli ambiti di intervento sia nelle modalità operative. L'Associazione considera, infatti, la cultura scientifica, matematica e tecnologica uno degli elementi essenziali per una società inclusiva, che offra uguaglianza di opportunità per tutti, indipendentemente dal livello socioeconomico di provenienza.

ECHO (EUROPEAN CONCEPT FOR HIGHER AIRSPACE OPERATIONS) WORKSHOP

Il 20 e il 21 aprile si è tenuto a Bruxelles, nella sede di Eurocontrol, il **workshop di ECHO** (European Concept for Higher airspace Operations). Il progetto ECHO si sviluppa nel contesto di **SESAR 2020** e si pone come scopo la definizione dei concetti operativi per assicurare operazioni sicure, efficienti e scalabili nello spazio aereo superiore rispetto a quello usato dal traffico convenzionale. **ENAV e il fornitore francese DSNA** sono gli unici ANSP in un progetto che vede il coinvolgimento di enti di ricerca (tra cui l'italiana CIRA), aziende manifatturiere e l'Enac. Il workshop, a cui hanno preso parte oltre 80 rappresentanti provenienti anche da organizzazioni esterne al progetto, ha permesso di presentare lo stato del progetto e i risultati ottenuti fino ad oggi. Sono stati presentati i potenziali casi d'uso relativi alle **Higher Airspace Operations**, insieme alla possibile domanda di traffico prevista in tre orizzonti temporali distinti (short medium e long term) e le necessarie innovazioni in ATM per permettere la gestione di questa emergente tipologia di veicoli ed operazioni (in molti casi composte da più elementi correlati) in maniera routinaria. Nel mese di novembre di quest'anno i partecipanti al progetto presenteranno i risultati finali di ECHO, le cui conclusioni saranno un punto fermo per redigere la regolamentazione europea in merito per permettere l'integrazione delle operazioni dei nuovi veicoli nei cieli europei facilitandone il relativo mercato. **ENAV e l'Italia** giocano un ruolo fondamentale sotto questo aspetto visto l'impegno verso il futuro spaziorporto di Grottaglie che avrà un ruolo centrale per lo sviluppo del settore

59TH EUROCAE GENERAL ASSEMBLY

Il 28 aprile si è tenuta, in modalità ibrida, la **59TH General Assembly di EUROCAE**, l'associazione no-profit che si occupa dello sviluppo degli standard tecnici per l'aviazione civile in Europa. EUROCAE conta circa 400 membri che includono industria, service provider, istituti di ricerca e Organizzazioni internazionali. È riconosciuta dalla Commissione europea partner primario per lo sviluppo di standard tecnici a supporto dell'implementazione dei vari Regolamenti europei del settore. L'Assemblea, presieduta da Bruno Ayral di Thales LAS France

(Presidente dell'Associazione), con il supporto di Anna von Groote (EUROCAE Director General), ha visto la partecipazione di 35 membri (tra cui **ENAV** in qualità di full member), che hanno approvato il bilancio ed eletto il nuovo Consiglio. ENAV partecipa attivamente ai lavori di **16 Working Group EUROCAE**, nell'ambito di temi strategici quali Torri remote, Unmanned Aerial System (UAS), Artificial Intelligence ed altri legati allo sviluppo di tecnologie/ sistemi di Comunicazione Navigazione e Sorveglianza (CNS). In parallelo alla General Assembly, si è tenuto **l'EUROCAE Symposium 2022**, evento dedicato a temi di rilievo quali le tecnologie UAS, la sostenibilità, cyber-resilience.

NUOVA PARTNERSHIP PER LA SESAR 3 JU

Il 5 maggio è stato celebrato a Bruxelles il lancio della **SESAR 3 Joint Undertaking (JU)**, la nuova partnership che mira ad accelerare, attraverso la ricerca e l'innovazione, la realizzazione di un Cielo Digitale europeo inclusivo, resiliente e sostenibile. In occasione di tale evento si sono riuniti a Bruxelles i suoi membri fondatori, i rappresentanti delle istituzioni europee e le principali parti interessate. L'evento ha coinciso con l'annuncio della nomina di Andreas Boschen come nuovo **Executive Director della SESAR 3 JU**. Le organizzazioni che compongono il partenariato sono salite da 21 a oltre 55, tra cui la Commissione europea e Eurocontrol insieme ai numerosi attori del settore, a copertura della intera catena ATM e a testimonianza del ruolo di primo piano che l'evoluzione dei sistemi ATM riveste nei piani industriali dei principali Stakeholder europei. Un valore aggiunto fondamentale della nuova SESAR 3 JU è facilitare le interazioni tra le industrie manifatturiere, i service provider, gli early mover e le autorità di regolamentazione nazionali per aiutare a sviluppare quadri normativi che consentano di realizzare pienamente i vantaggi delle tecnologie digitali. Da qui al 2031, la partnership investirà **1,6 miliardi di EUR** nel nuovo Programma SESAR 3 con l'obiettivo di sviluppare e fornire soluzioni innovative in nove aree di punta della ricerca e dell'innovazione in ambito ATM, in grado di soddisfare una vasta gamma di utenti dello spazio aereo, inclusi aerotaxi, droni per le consegne, gli aerei di linea commerciali e agli aerei militari. Con l'adesione alla nuova partnership, **ENAV** riconferma il proprio impegno e investimento nella Ricerca & Sviluppo, elemento caratterizzante di una Società all'avanguardia e orientata al futuro.



JOB MEETING ROMA: FINALMENTE IN PRESENZA

di **Oriana Di Pietro** Recruiting and Assessment Center

12

Gli eventi in presenza ci erano mancati. Negli ultimi due anni ci siamo dedicati ad eventi focalizzati sulla talent attraction virtuale, le chat, i colloqui svolti con la webcam. Tutte esperienze bellissime, che ci hanno consentito di entrare in contatto con giovani talenti, conoscerli e farci conoscere, eppure il contatto umano con gli studenti e i laureandi delle università italiane ci era mancato. L'evento **Job Meeting Roma** inizia alle 9.30 del 28 aprile nel Chiostro della Facoltà di Ingegneria dell'Università Sapienza, ma ragazzi e ragazze sono lì pronti ad aspettarci fin dalle prime ore del mattino! Arriviamo presto, sistemiamo i roll up che ci hanno preparato i colleghi di Brand Development e che colorano lo stand dell'inconfondibile blu del **Gruppo ENAV** e Laura è lì, seduta davanti a noi che aspetta paziente con il suo CV tra le mani. Si occupa di sostenibilità e ci tiene a parlare con noi e farsi conoscere. È solo la prima di centinaia di studenti che per tutto il giorno circonda letteralmente lo stand presidiato da Oriana Di Pietro, **Recruiting and Assessment Center** e Maika D'Alesio, **Brand Development**.

Parliamo senza sosta, rispondiamo a domande: vogliono sapere tutto. Come si svolge il processo di selezione, quali profili cerchiamo, quanti, quando. La maggior parte degli studenti ci conosce già e vorrebbe un'opportunità di contatto, di stage o di lavoro, così ci chiedono dettagli sulle soft skill più richieste nei nostri job posting e sulle competenze necessarie per far parte della nostra Società.

Qualcuno invece non sa di preciso di cosa ci occupiamo; lo spieghiamo raccontando la nostra storia, i nostri decenni di tecnologia sempre più all'avanguardia, di sostenibilità, di formazione continua per tutte le persone del Gruppo e vediamo occhi stupiti e affascinati.

All'evento partecipano più di **1200 laureati**, che si affollano tra gli stand di 29 espositori tra cui Accenture, Leonardo, Q8, Vodafone, Umana, con circa 150 offerte di lavoro.

Diamo consigli, studiate l'inglese, formatevi, fate esperienza e poi monitorate sempre la pagina LinkedIn perché ci sono e ci saranno molte opportunità. C'è sempre spazio nel Gruppo ENAV per giovani con la voglia di mettersi in gioco. **E alla fine di questa giornata, ci sentiamo più giovani anche noi.**

JOB MEETING ROMA
28 aprile 2022

- 1200** Iscritti
- 29** Aziende
- 150** Jobs pubblicate

Logos of participating companies: accenture, acea, Alnavia, ambiente, cresys, avanade, BSP, DXC TECHNOLOGY, enav, EUROINNOVATION, FONDAZIONE, Group, humangest, ION, ISS, KT, Q8, LEONARDO, neog, QiBit, RIFA, serco, UMANA, vodafone.



FACOLTÀ DI INGEGNERIA CIVILE E INDUSTRIALE

FACOLTÀ DI INGEGNERIA DELL'INFORMAZIONE INFORMATICA E STATISTICA

IL PROGETTO OPEN CRESCe: AL VIA “LET’S TALK ABOUT YOUR CAREER”

di **Sabrina Davanti** responsabile Welfare and People Care

Il progetto di orientamento universitario e professionale rivolto ai figli dei dipendenti del **Gruppo ENAV**, quest’anno si tinge di nuovi colori, una veste interattiva e ricca di contenuti.

In collaborazione con una società specializzata in attività formative “youth-friendly” e human&digital-oriented, è stato dato vita ad un progetto che prevede due sessioni (Let’s talk about your career e Let’s talk about your education) dedicati rispettivamente ai ragazzi young e teen.

Le attività attraverso le quali i ragazzi potranno valutare le scelte per il proprio futuro, sia che si tratti di scegliere la facoltà universitaria o di affacciarsi per la prima volta al mercato del lavoro, non saranno infatti soltanto rivolte a indagare le proprie aspirazioni e attitudini. Potranno essere fatte anche alla luce di esperienze di contatto diretto con esponenti del mondo del lavoro, in particolare con professionisti in ambito Human Resources.

Tutto in modo informale ed interattivo rivolgendo domande ai professionisti del Gruppo ENAV.

Il 4 maggio siamo partiti con **Let’s talk about your Career**, tre incontri di due ore per un totale di 83 presenze. Durante i meeting ci sono stati momenti di confronto attraverso i quali i ragazzi hanno potuto aumentare la conoscenza di se stessi, ma anche conoscere le competenze più richieste dal mercato del lavoro, avere indicazioni pratiche per la scrittura del primo cv e ricevere consigli su una comunicazione efficace per superare un colloquio di lavoro.

Sono stati tre i **Role Model di ENAV**, Sara Ponti Sustainability and CSR, Andrea Pietrosanti External Communication e Stefania Urriano Operation Management Airport chew si sono prestati a una intervista sulla loro carriera, parlando dei diversi percorsi e delle esperienze che li hanno portati a costruire le loro professionalità.

Importanti momenti di confronto con professionisti del mondo HR di McDonald's, Stroili, BNL, Mutti che con i rappresentanti della struttura di **Recruiting and Assessment Center** di ENAV, Chiara Tagliaferri e Oriana Di Pietro, hanno reso gli incontri



particolarmente coinvolgenti e formativi, una vera opportunità per i ragazzi presenti in aula di ampliare la loro conoscenza sui meccanismi che regolano il mondo delle Human Resources.

Tre “coraggiosi” partecipanti si sono proposti per un colloquio simulato con HR. Nonostante fosse evidente l’emozione, il risultato finale è stato apprezzabile. I feedback restituiti dai partecipanti hanno dimostrato l’efficacia del format, rendendo tutti molto orgogliosi del lavoro svolto: “Dopo quest’esperienza guardo al mio percorso formativo con occhi diversi, mi ha aiutato a togliere un po’ di “nebbia” riguardo al mio futuro” – “Davvero ben organizzato e completo nelle informazioni, ottimo l’utilizzo della piattaforma interattiva in tempo reale” sono alcuni dei commenti dei ragazzi.

A questo punto non ci resta che attendere l’autunno per **il prossimo incontro** con gli young per il modulo Let’s talk about your education.

Stay tuned...

Le attività attraverso le quali i ragazzi potranno valutare le scelte per il proprio futuro, sia che si tratti di scegliere la facoltà universitaria o di affacciarsi per la prima volta al mercato del lavoro, non saranno infatti soltanto rivolte a indagare le proprie aspirazioni.

IMPARARE DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA QUOTIDIANA PER RINFORZARE LE PERFORMANCE DI SAFETY

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety



Fin dagli albori della safety, l'attività di chi, a vario titolo, è coinvolto con il **Safety Management System (SMS)**, è indirizzata in larga misura verso l'analisi di qualcosa che è andato storto. Recenti stime hanno dimostrato come, e non solo per motivi legati alla compliance con i regolamenti, circa il 90% dell'effort dei dipartimenti di Safety degli ANSPs è speso nell'analisi, o nella prevenzione, di un effetto indesiderato.

Concentrarsi solo sulle "occurrences", tuttavia, non è sufficiente per avere il quadro complessivo di come vanno le cose. Se consideriamo che gli "eventi di safety" sono solo una piccolissima parte della complessiva realtà operativa, è facile rendersi conto che stiamo focalizzando l'attenzione solo sulla punta dell'iceberg tralasciando tutto il sommerso... Nessuna organizzazione può essere compresa appieno concentrandosi solo su "quello che va storto", ma è necessario sviluppare anche metodologie che permettano l'analisi di quanto è sotteso da "quello che va bene", o di cui abbiamo la percezione che stia andando bene.

Fermarsi quindi ad osservare da vicino l'attività operativa quotidiana, soprattutto se aiutati da un punto di vista "terzo", può rilevarsi una fonte di apprendimento incredibile sul livello delle nostre performances e permetterci di identificare azioni di rafforzamento che probabilmente non sarebbero mai emerse dall'analisi delle singole "occurrences", semplicemente perché non correlate ad alcun evento di safety.

In letteratura i vantaggi che derivano dall'aprire questa prospettiva sono molteplici. Proviamo a riassumerne qualcuno:

L'analisi dell'attività quotidiana ci permette di analizzare il sistema nel suo insieme. Con questa prospettiva

emergono correlazioni, flussi e dinamiche nuove rispetto all'analisi dei singoli eventi di safety. L'analisi dell'attività quotidiana non ha bisogno di "occurrences". Se l'organizzazione impara solo da quello che è andato storto, allora ha bisogno che qualcosa accada per aprire riflessioni interne. Concentrarsi sull'analisi dell'attività quotidiana permette di aprire dinamiche di apprendimento, e quindi di miglioramento, svincolate dal verificarsi di eventi negativi.

L'analisi dell'attività quotidiana permette di individuare, oltre le criticità, anche i punti di forza della realtà operativa. In questo modo l'organizzazione può identificare azioni per rinforzare ulteriormente le proprie eccellenze. L'analisi ricorrente dell'attività quotidiana aiuta a individuare le linee di lenta evoluzione delle modalità di erogazione del servizio (che può portare ad un allontanamento tra il "work as imagined" e il "work as done", per esempio) aiutando l'organizzazione a intervenire prima che si verifichino eventi indesiderati. L'analisi dell'attività quotidiana non richiede competenze particolari. Deve essere svolta dalle stesse persone impiegate nell'erogazione dei servizi previo un breve ciclo di addestramento. I costi per l'organizzazione sono decisamente bassi. A questo punto viene da chiedersi: ma se i vantaggi sono

L'analisi ricorrente dell'attività quotidiana aiuta a individuare le linee di lenta evoluzione delle modalità di erogazione del servizio che può portare ad un allontanamento tra il "work as imagined" e il "work as done"

così importanti e i costi così bassi, questa metodologia quanto è applicata nel contesto degli Air Navigation Service Providers (ANSP)? In effetti nell'ambito dell'ATM i benefici derivanti dall'analisi dell'attività quotidiana sono presi in considerazione da alcuni anni. Concetti come Safety I e Safety II, System Thinking, Threat and Error Management (TEM), Normal Operation Monitor (NOM) e Normal Operation Safety Survey (NOSS) sono ormai di uso comune anche se pochi si sono cimentati in applicazioni pratiche di rilievo. ENAV, tra i primi in Europa, ha deciso di gettare il cuore oltre l'ostacolo e ha effettuato la prima sessione NOSS nel

2019 supportati da NOSS Collaborative (il punto di vista "terzo" di cui accennavamo sopra). Si è trattato di un primo progetto pilota che ha riguardato le torri di controllo degli **aeroporti di Bari, Bergamo, Cagliari, Ciampino, Firenze, Treviso e Verona Villafranca**. I risultati in termini di analisi della nostra capacità di erogazione dei servizi e di identificazione dei punti di forza e delle aree di miglioramento sono stati molto positivi. Incoraggiati dagli ottimi risultati, nell'autunno del 2021 abbiamo lanciato una seconda **esperienza NOSS presso Padova ACC**, sempre supportati da NOSS Collaborative. Il ciclo di osservazioni operative si è concluso lo scorso mese di marzo. Il report finale ci è stato consegnato nei giorni scorsi. Anche in questo caso abbiamo rilevato una grande quantità di spunti, di aree di forza, ma anche di debolezza, che saranno analizzate e condivise con i colleghi di Operations nelle prossime settimane. Convinti dalla bontà dell'analisi svolta, stiamo pensando a un terzo ciclo NOSS per le

Torri di controllo degli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Linate da effettuarsi nel corso del 2023. L'inserimento di metodologie di analisi dell'attività quotidiana nel nostro SMS è stato giudicato molto positivamente nell'ambito dei processi di valutazione dell'SMS degli ANSPs europei, consentendoci di ricevere **la valutazione "E" (Best Practice) nel CANSO/Eurocontrol Standard of Excellence (SoE)** del 2021. Non c'è dubbio che l'analisi dell'attività quotidiana (o delle normali operazioni), associata ai processi di analisi degli eventi di Safety e di Risk Assessment, completi in modo significativo la nostra capacità di analisi della realtà operativa. Per questo **ENAV ha tutta l'intenzione di continuare il percorso intrapreso**. D'altra parte, basta sedersi alle spalle del CTA, osservare in silenzio e chiedersi perché le cose vadano in quel modo e cosa possiamo fare per farle andar meglio.



Elsa Gentile

Consigliera di Fiducia del Gruppo ENAV

Avvocato Gentile, una prima curiosità: cosa l'ha spinto ad accettare questo incarico, di fatto al servizio prima dei dipendenti e poi della società?

Mi piace misurarmi sempre con sfide nuove e stimolanti. Quando mi è stato proposto quest'incarico, non ho esitato minimamente. Se c'è la buona volontà e la voglia di costruire rapporti positivi e propositivi, un ambiente di lavoro può diventare veramente una seconda casa, e questo è il mio obiettivo.

I luoghi di lavoro, a volte, possono risultare difficili, scomodi e forieri di disagi. La provoco: è un'illusoria o un'idealista?

Per dirla come Kennedy, sono un'idealista senza illusioni, ecco! Vediamo cosa succederà. Parleranno i fatti.

Gli avvocati, oltre ad essere giuristi, sono anche psicologi. Sono seduti e, giorno dopo giorno, ascoltano i racconti e osservano i comportamenti dei clienti. Da dove nasce questa sua propensione all'ascolto? Dal dovere o ama immedesimarsi nella vita e problemi altrui?

Il dovere, per quanto importante, non supera mai la voglia e l'interesse. Sin da ragazza, ho sempre amato ascoltare, cercato di capire gli altri e, soprattutto, cogliere le sfumature. Ho imparato, dall'esperienza, che la ragione non sta mai solo da una parte e che sulle regole deve prevalere sempre il buon senso.

In un Gruppo come ENAV, con così tanti dipendenti, dislocati su tutto il territorio nazionale, mi piacerebbe raggiungere i confini estremi e ascoltarne le voci.

Qual è la ricetta per creare fiducia superando le resistenze iniziali o la diffidenza?

La diffidenza è comprensibile. Sono una figura esterna, indipendente, super partes; il mio compito sarà proprio quello di trasmettere alle persone che

l'azienda è pronta ad ascoltarle e a supportarle in un momento di difficoltà della loro vita familiare o professionale. L'onestà intellettuale e la trasparenza sono i cardini della mia vita professionale e umana. Se i dipendenti del Gruppo ENAV vorranno avvicinarsi a me, per qualsiasi esigenza o bisogno o problema, sono sicura che non li deluderò e che, insieme, troveremo la strada affinché si possa lavorare meglio e, soprattutto, con maggiore fiducia e serenità. Anche io ho avuto il mio percorso lavorativo, so dunque di cosa parliamo. La fiducia, poi, si conquista sul campo: basterà mettermi alla prova.

Come vede l'approccio di ENAV nel dotarsi volontariamente di uno strumento di tutela delle proprie risorse umane?

Credo che dimostri di essere un'azienda "moderna" pronta ad approfondire i malesseri ed i disagi che i propri dipendenti potranno mostrare attraverso la mia figura e soprattutto pronta a costruire un ambiente di lavoro improntato al benessere del personale: l'isolamento che spesso nasce da un disagio è nemico del benessere. Avere una persona che intercetta situazioni di disagio agevola anche l'azienda oltre che i dipendenti.

Prima di accettare l'incarico ha incontrato il Comitato Pari Opportunità di ENAV, quali aspetti ed obiettivi avete condiviso rispetto a questo ruolo?

Ci siamo incontrati da remoto in un incontro del Comitato e successivamente ho iniziato a conoscere ciascuno dei componenti proprio al fine di condividere il comune sentire verso l'impegno su questi temi. Ho riscontrato, da una parte, la comune consapevolezza del ruolo delicato della Consigliera, a contatto con la sfera più intima e personale di ciascuno, dall'altra, la ferma convinzione che è importante giocare d'anticipo attraverso la prevenzione. Sapere da una persona esperta cosa significa e quando si può configurare una molestia, un abuso o una violenza, fisica, sessuale, psicologica o indiretta e quali possono essere le possibili conseguenze che ne derivano è un momento formativo non solo per la presunta vittima ma, anche per chi questo comportamento lo attua anche inconsapevolmente. E questo farà crescere tutti.





U.S. AIR FORCE
ENAV
RADAR APP

