

CLEAR

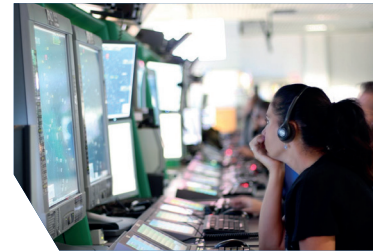
Mensile del Gruppo ENAV
n.2 anno XX
febbraio 2023



FIUMICINO TWR Servizi Data Link



4-Flight In corso di sviluppo



TRAINING CENTER Pensieri e parole



CLE/RED

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

Comitato Editoriale

Florenziano Bettini, Stefano Casalegno,
Cristiano Ceresatto, Andrea Capolei Sapiro de
Contreras, Daniele Ferraro, Alessandro Ghilari,
Simone Mazzucca, Maurizio Paggetti,
Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto

Coordinamento Editoriale

Gianluca Ciacci

Redazione

Cristiana Abbate, Gianluca Ciacci,
Maria Cecilia Macchioni

Foto di copertina

Training Center ENAV

Redazione via Salaria, 716 – 00138 Roma
tel. n 06816645291 - cleared@enav.it
Impaginazione e Stampa Gemmagraf 2007 S.r.l.



Nuovi giovani in Azienda Tu chiamale, se vuoi, emozioni

di **Cesare Stefano Ranieri** Chief HR and Corporate Services Officer

Occuparsi di risorse umane è un mestiere complesso, talvolta complicato. È fatto innanzitutto di competenze tecniche e specialistiche: la normativa del lavoro e la pianificazione del personale, gli strumenti per il recruiting e le metodologie per la formazione e lo sviluppo, il payroll e il costo del lavoro, i criteri di compensation e le politiche di welfare e inclusione. Richiede poi competenze relazionali, necessarie per poter parlare e ascoltare con efficacia i bisogni delle persone e delle rappresentanze sindacali, ricercando soluzioni in grado di conciliarli con le esigenze del business e della pianificazione strategica. È un mestiere che richiede studio e aggiornamento, ma che si sviluppa nella pratica quotidiana e con l'esperienza. È talvolta un mestiere duro, perché le organizzazioni possono essere un luogo di conflitto e richiedono decisioni che non sempre possono soddisfare tutti gli stakeholder.

Qualcuno dice che i migliori HR siano "heartless", spietati, senza cuore, e forse talvolta è vero. Ma il mestiere dell'HR è anzitutto un lavoro di cura delle persone che mettono una parte della propria vita nelle mani dell'azienda

Qualcuno dice che i migliori HR siano "heartless", spietati, senza cuore, e forse talvolta è vero. Ma il mestiere dell'HR è anzitutto un lavoro di cura delle persone che mettono una parte della propria vita nelle mani dell'azienda. E allora fare questo mestiere può regalare emozioni intense: l'arrivo di un giovane neoassunto in azienda, con il suo carico di aspettative e di speranze per il futuro, con l'entusiasmo di chi vuole contribuire allo sviluppo di un Gruppo di cui già incomincia a sentirsi parte, con l'energia magari dei suoi 30 anni, la curiosità di imparare e il desiderio di dare il proprio contributo.

12.000 ragazze e ragazzi hanno riposto le proprie speranze di crescita professionale nel Gruppo ENAV. Alcuni di loro sono stati assunti nell'anno che si è da poco concluso e altri entreranno a far parte della nostra squadra nei prossimi mesi

Nel 2022 abbiamo pubblicato 100 job posting e ricevuto quasi 12.000 candidature: 12.000 ragazze e ragazzi che hanno riposto le proprie speranze di crescita professionale nel Gruppo ENAV. Alcuni di loro sono stati assunti nell'anno che si è da poco concluso e altri entreranno a far parte della nostra squadra nei prossimi mesi: fra loro molte persone che intraprenderanno il percorso impegnativo e sfidante che li porterà a diventare Controllori del Traffico Aereo o Flight Information Services Officer, andando ad alimentare il nostro core business impegnato ad affrontare la ripresa del traffico aereo e la sfida delle trasformazioni tecnologiche in atto.

Alcuni di queste ragazze e ragazzi si trovano già presso il Training Center di Forlì che in questi mesi è come non mai un brulicante crocevia di persone impegnate in formazione d'aula e addestramenti al simulatore, affiancati dai nostri istruttori che li accompagnano attraverso briefing e debriefing, verifiche ed esami, nel percorso che li porterà a indossare una cuffia e parlare finalmente con un pilota "vero".

È in questi momenti che il mestiere dell'HR regala emozioni: dietro ai nomi visti nel processo di recruiting scopriamo persone reali e di valore, che si impegnano per raggiungere il proprio obiettivo e le proprie ambizioni, che vedono nel Gruppo ENAV il luogo in cui realizzeranno i propri sogni. A loro va il benvenuto di tutta l'azienda e il ringraziamento di HR per avergli regalato, ancora una volta, un'emozione.



SULLA STRADA VERSO 4-FLIGHT

di **Vincenzo Smorto** Chief Technology Officer



2

La piattaforma operativa **SATCAS** (Standard Air Traffic Control Automated System), in esercizio negli ACC dal 1999, verrà sostituita, come previsto dai piani, dalla nuova piattaforma 4-Flight in corso di sviluppo. La realizzazione e implementazione di una nuova piattaforma di ACC è un'operazione molto complessa che richiede di essere affrontata con la massima cautela, soprattutto se destinata a sostituirla una già molto avanzata come il SATCAS. Assicurare una transizione il più possibile priva di impatti, rischi e nel contempo garantire l'innovazione tecnica ed operativa verso nuovi concetti ed architetture in grado di offrire alla nuova piattaforma una vita operativa di 20-25 anni, come è lo standard di un sistema di ACC, è il target di riferimento di ENAV.

In virtù di questo obiettivo, al momento del lancio di 4-Flight nel 2013-2014, o meglio del suo rilancio dopo la cancellazione della prima wave nel 2011, **ENAV** decise di implementare un percorso di migrazione graduale **dal sistema SATCAS al nuovo sistema 4-Flight**. La gradualità della transizione comporta vari benefici quali la possibilità di suddividere il rischio di una grande transizione in più piccoli rischi di modesta entità, di consentire un addestramento graduale del personale alle nuove tecnologie e concetti operativi, ma porta con sé un allungamento dei tempi di transizione finale rispetto a quelli di un "big bang". Tuttavia, tale allungamento fu ritenuto accettabile in quanto la piattaforma legacy SATCAS presentava dei livelli di prestazione assolutamente soddisfacenti e non mostrava alcun rischio di crisi in relazione ad aumenti di traffico o di continuità del supporto manutentivo.

Dal punto di vista complessivo, il 4-Flight era destinato ad andare a migliorare tutta una serie di elementi del SATCAS che, concepito negli anni '90, erano suscettibili di importanti *enhancement*:

1. *Introduzione della funzionalità di Free Route*
2. *Introduzione di funzioni per la detezione di conflitti a medio termine*
3. *Introduzione di funzioni per l'Arrival Management*
4. *Passaggio al fusore di dati sorveglianza europeo ARTAS*
5. *Integrazione del dato di sorveglianza da sensori ADS-B*
6. *Introduzione di una nuova generazione di Flight Data Processor (basato sul prodotto comune sviluppato*

- con la francese DSNA Coflight), in grado di trattare in modo più efficace delle situazioni di constraint multipli sulla traiettoria, open constraint oltre ad una precisione maggiore nei calcoli degli stimati
7. Sostituzione del middleware di interconnessione di tutte le posizioni di sala da una tecnologia di onerosa manutenibilità ad una più flessibile e aperta ad integrare componenti di vari vendor
 8. *Una Controller Working Position razionalizzata con un unico video di grandi dimensioni ed eliminazione di video ausiliari e relative tastiere mouse addizionali*
 9. Introduzione di funzioni di presentazione sulla CWP più efficaci, integrate e di immediata interazione
 10. *Una più efficace e rapida gestione dei fault della LAN operativa*
 11. Una più efficace gestione del fault del fusore di sorveglianza, sul SATCAS realizzato mediante la funzione DARD
 12. Miglioramento della funzione di Fallback con l'introduzione di una capacità di Flight Data Processing, anche se ridotta
 13. *Aggiunta della funzione di Recording at the glass*
 14. *Funzione Veglia Meteo di nuova generazione*
 15. *Revisione della interfaccia tecnica verso le TWR e verso il Network Manager*
 16. *Passaggio alla nuova generazione di elaboratori basati sul concetto delle Virtual machine*
 17. Possibilità di attivare un sito di Disaster Recovery, in caso di indisponibilità di uno degli ACC

Trattasi, dunque, di numerose migliorie che vanno a toccare tutte le modalità di interazione e gestione col sistema, sia da parte del personale CTA che di quello di manutenzione.

Allo scopo di introdurre gradualmente le funzionalità citate, riducendo il più possibile il “salto” finale, fu varata la cosiddetta **SATCAS Life Extension – A road to 4-Flight**, ossia l'introduzione sul SATCAS di una serie di implementazioni previste in 4-Flight e che sarebbero poi rimaste entro la piattaforma 4-Flight finale.

In alcuni casi, l'implementazione è una completa anticipazione del 4-Flight, in quanto sia le componenti tecniche che quelle di operazioni sono quelle che saranno mantenute alla fine. In altri casi si sono anticipate delle implementazioni operative, ma con oggetti tecnici provvisori ad hoc nel SATCAS, che non sono esattamente quelli che poi saranno, conseguendo in tal caso un anticipo parziale.

I corsivi nella lista indicano le funzioni che sono state realizzate o sono in corso di realizzazione sul SATCAS e rappresento a tutti gli effetti un pezzo di 4-Flight già operativo nelle nostre sale ACC, che sono 11 su 17. Senza soffermarci sulle funzioni di *Free Route* di analisi conflitti e di *Arrival Manager*, nel prossimo numero vi descriveremo come le implementazioni previste nelle nuove funzionalità del programma **SATCAS Life Extension** – anticipano importanti funzionalità e le rendono disponibili alla linea operativa, contribuendo nel contempo ad una transizione graduale e ad una continua familiarizzazione del personale verso la realizzazione del **nuovo sistema ATM di ACC 4-Flight**.

3



Allo scopo di introdurre gradualmente le funzionalità citate, riducendo il più possibile il “salto” finale, fu varata la cosiddetta **SATCAS Life Extension – A road to 4-Flight**, ossia l'introduzione sul SATCAS di una serie di implementazioni previste in 4-Flight e che sarebbero poi rimaste entro la piattaforma finale. In alcuni casi, l'implementazione è una completa anticipazione del 4-Flight, in quanto, sia le componenti tecniche che quelle di operazioni, sono quelle che saranno mantenute alla fine. In altri casi si sono anticipate delle implementazioni operative, ma con oggetti tecnici provvisori ad hoc nel SATCAS, che non sono esattamente quelli che poi saranno, conseguendo in tal caso un anticipo parziale



I SERVIZI DATA LINK NELLA TWR DI FIUMICINO

di **Aldo Crisafulli** responsabile Aeroporto Fiumicino e **Fulvio Lecci** Project Manager Technology

Dal dicembre scorso sono operativi a Fiumicino i **servizi data link di Torre**. Dopo i servizi CPDLC (Controller Pilot Data Link Communication) che vengono impiegati nello spazio aereo superiore gestito dagli ACC (da FL285), anche una TWR italiana potrà gestire alcune fasi del volo con gli appositi servizi data link di uso aeroportuale, denominati DCL (Departure Clearance) e DATIS (Digital ATIS). Ma partiamo dall'inizio. Un servizio data link sostituisce alcune delle frasiologhe standard in uso tra controllore e pilota, evitando le comunicazioni via voce. **Lo scambio del messaggio data link**, infatti, garantisce una maggiore efficienza delle fasi di controllo e nel contempo, l'innalzamento dei livelli di safety, in quanto evita fraintendimenti e ripetizioni delle istruzioni scambiate tra terra e bordo. La differenza dal punto di vista tecnico con i succitati servizi data link utilizzati negli ACC è principalmente la frequenza radio e la tipologia di trasmissione del messaggio, cioè la modalità mediante la quale

viene "impacchettato" (standard di comunicazione definito a livello internazionale); anche se sono originati da un torre di controllo, queste informazioni, una volta "spedite", usano lo stesso standard delle informazioni scambiate all'interno delle compagnie aeree. Una consuetudine nata agli albori del servizio commerciale mondiale e che perdura anche oggi.

Tale differenza tecnica non ha comunque bloccato l'implementazione, ma al contrario, ha consentito una migliore integrazione con l'esistente rete data link ENAV, che già garantiva tali servizi di comunicazione alle compagnie aeree.

La rete realizzata da ENAV già da qualche anno, quando cioè le **"Implementing Rules"** europee hanno richiesto l'implementazione obbligatoria dei servizi CPDLC negli spazi aerei superiori, prevedeva in aggiunta ai suddetti servizi, quello del trasporto dei dati di comunicazione utilizzati dalle compagnie. La rete **ENAV**, infatti, mette a disposizione dei provider di comunicazioni aeronautiche mondiali (SITA e

Collins) l'infrastruttura necessaria allo scambio dei messaggi delle compagnie, allo stesso modo mediante il quale garantisce lo scambio dei messaggi data link degli ACC.

Per implementare i servizi di Torre si è quindi “semplicemente” connesso il mondo gestionale dei providers di comunicazioni delle compagnie aeree con la nostra rete operativa, in modo da raggiungere i piloti con le stesse applicazioni in uso per i messaggi di compagnia.

La realizzazione dell'architettura necessaria non è stata comunque un semplice connettere un cavo ad un'altra rete; molti passaggi sono stati necessari per progettare e realizzare tutto il necessario.

La competenza del personale operativo e tecnico di ENAV ha garantito l'individuazione dei requisiti in uso da parte degli standard internazionali, calandoli nella complessa realtà dei sistemi di TWR. La realizzazione delle modifiche software necessarie ai sistemi di gestione dei piani di volo e meteo da parte della controllata **Techno Sky** ha permesso la corretta integrazione di questi sistemi con gli apparati di rete forniti dalla società Leonardo. A completare il quadro architettonico, è stata realizzata la connessione con i sistemi gestionali e la rete data link di SITA, che ha consentito di raggiungere ogni singolo aeromobile mediante le integrazioni tra applicazioni di bordo e sistemi di gestione dei piani di volo.

Ovviamente il coordinamento delle attività in capo a ciascun fornitore, dall'identificazione dei requisiti operativi e tecnici, alla redazione degli appositi contratti, all'esecuzione di forniture, sviluppi software, installazione di apparati, test e collaudi fino ad arrivare alla transizione operativa, si sono realizzati grazie ad uno sforzo di project management di livello tale da garantire il successo del progetto. Sono state necessarie infatti molte ore di lavoro di coordinamento dei team, attività di interfacciamento tecnico tra gli apparati e sistemi prodotti dai diversi fornitori, per arrivare all'effettuazione delle prove sul test bed appositamente allestito nei locali ubicati immediatamente al di sotto della **Sala Operativa di Fiumicino**. Infine, prima della transizione operativa, sono stati eseguiti specifici test, con voli reali grazie alla fattiva collaborazione di alcune compagnie aeree (e dei loro equipaggi) che operano sullo scalo di Roma.

I servizi DCL e DATIS: cosa sono e come sono usati dalla TWR di Fiumicino

I servizi DCL (Departure CLEARANCE) e DATIS (DIGITAL ATIS) disponibili da fine dicembre a Fiumicino rappresentano una importante novità operativa molto apprezzata sia dai CTA che dai



piloti. Fino a prima della implementazione, la “pre-departure clearance”, ovvero la serie di informazioni del controllo del traffico aereo destinate ai piloti per instradare un aeromobile in partenza dopo il decollo, venivano fornite con le procedure radiotelefoniche tradizionali: all'orario stimato per la messa in moto dei motori la Torre chiamava il pilota e forniva a voce i dati necessari. Questi dovevano essere ascoltati, compresi e trascritti dal pilota quindi ripetuti in frequenza per essere infine confermati corretti dalla torre. Questo scambio è eliminato dalla messaggistica digitale che viene verificata e controllata in maniera automatica dai sistemi. Al pilota non rimane che leggere la clearance sullo schermo del “flight management system” di bordo e accettare la clearance proposta. In altre parole, tre complesse comunicazioni radio (c.d. TBT – terra-bordo-terra) vengono sostituite da un click del mouse con vantaggi in termini di efficienza e sicurezza delle operazioni.

Analogamente, il DATIS consente ai piloti di effettuare il download delle informazioni meteorologiche e operative aeroportuali e si affianca alla tradizionale trasmissione radio continua che il pilota era tenuto ad ascoltare e trascrivere. L'ascolto di un completo messaggio audio ATIS (Automatic Terminal Information Service) può durare fino a 3 minuti durante i quali il pilota deve concentrarsi sull'ascolto e la comprensione del messaggio. Con il DATIS è sufficiente leggere sullo schermo le informazioni che possono anche essere stampate a bordo dell'aeromobile. Il DATIS inoltre offre il vantaggio di poter essere consultato senza limitazioni di distanza dall'aeroporto, superando i limiti di copertura radio delle trasmissioni convenzionali. In conclusione l'implementazione ed il conseguente utilizzo dei servizi datalink aeroportuali ha portato un importante miglioramento della qualità del servizio fornito da ENAV riducendo sia il carico di lavoro degli equipaggi che i “misunderstanding” nelle **comunicazioni operative tra Torre di controllo e pilota**.

ENAV DONA UN'UNITÀ MOBILE A KOMEN ITALIA

A cura di **Internal Communication**



È targata ENAV la nuova unità mobile della Carovana della Prevenzione, il progetto di tutela della salute femminile che Komen Italia, ente no profit di riferimento per la lotta ai tumori del seno, svolge da anni con la Fondazione **Policlinico Universitario Agostino Gemelli** IRCCS di Roma. La nuovissima unità mobile donata da ENAV ha avuto in dotazione i migliori strumenti di ultima generazione, tra cui un mammografo 3D con tomosintesi, attribuzione che permette di effettuare un numero sempre maggiore di esami e diagnosi precoci a donne che ne hanno particolarmente bisogno. L'elemento che rende orgogliosa ENAV è quello di aver contribuito a raggiungere luoghi e realtà dove la prevenzione non arriva o riesce con grande difficoltà, offrendo sul posto, e gratuitamente, esami che possono cambiare la vita delle persone. Nonostante numerose iniziative, la corsa dei tumori al seno non rallenta e attività di questo tipo aiutano a vivere in condizioni di maggior serenità. ENAV ha accolto con favore la proposta di Susan G. Komen Italia di organizzare alcune giornate dedicate alla prevenzione per tutte le donne, personale dipendente e non, che lavorano nelle sedi di Roma, Catania e Palermo per offrire un screening senologico gratuito offerto da **KOMEN** con l'utilizzo dell'unità mobile donata da ENAV. A cominciare dalla tre Sedi di Roma per poi dirigersi a Catania, l'avvenimento è stato creato e supportato da diverse strutture del Gruppo ENAV che si sono coordinate durante tutte le fasi dell'organizzazione del progetto. Security, Group Shared Services, Communication and Public Affairs, Brand Development and Group Image hanno contribuito con il personale di Komen Italia a gestire in sicurezza le attività di screening coinvolgendo tra gli altri i responsabili dell'aeroporto di Catania e del Centro di Controllo d'Area di Roma una sinergia che ha permesso di portare avanti il programma coinvolgendo molte delle nostre colleghe e lavoratrici che prestano a diverso titolo il proprio servizio in azienda. Il Programma Nazionale Itinerante della Carovana della Prevenzione ha effettuato in quattro tappe attività di prevenzione e diagnosi, sensibilizzando le colleghe rispetto all'importanza di questi appuntamenti per la salute femminile. Al simbolico taglio del nastro inaugurale hanno partecipato i vertici di ENAV con il Direttore Generale e il Direttore Scientifico della Irccs e il fondatore e Presidente di KOMEN Italia. ENAV guarda in questa direzione per garantire un reale supporto alla collettività, delineando una visione di responsabilità sociale che ci vede impegnati su tutto il territorio nazionale. Il prezioso lavoro svolto con KOMEN Italia e il Policlinico Gemelli è un valore assoluto da preservare con impegno e dedizione.

Ad oggi la Carovana della Prevenzione ha svolto 600 giornate di promozione della salute femminile in 17 regioni italiane offrendo oltre 50.000 prestazioni mediche gratuite



IL GRUPPO ENAV DECOLLA NEL DIGITAL EUROPEAN SKY AGGIUDICATI 15 PROGETTI R&S DI SESAR

di **Daniele Teotino** responsabile Research Activities

Sono quindici i progetti di ricerca che il **Gruppo ENAV** si è aggiudicato su un totale di quarantotto selezionati dall'Agenzia SESAR 3 Joint Undertaking, nell'ambito della prima Call di ricerca esplorativa e industriale del nuovo Programma SESAR 3 (2023-2031). L'ambiziosa iniziativa di ricerca e innovazione lanciata dalla Commissione europea nel 2022 in continuità con le precedenti due fasi SESAR 1 e SESAR 2020 per la realizzazione del **Digital European Sky**, ci vede in prima linea nel supportare il settore aereo con soluzioni ad elevato valore aggiunto.

Su un investimento totale di 350 milioni euro da parte dell'industria aeronautica e dell'Unione europea attraverso il **programma di finanziamento Horizon Europe**, il Gruppo ENAV ha ottenuto finanziamenti per un importo di circa 4,5 milioni di euro. Uno straordinario risultato che sempre più ci conferma come una delle realtà industriali europee leader nello sviluppo di progetti tecnologici per la realizzazione di soluzioni innovative. Rendere la gestione del traffico aereo in Europa ancora più intelligente, digitale e sostenibile è la base del lavoro che da anni portiamo avanti con investimenti sulle nostre persone e sulle tecnologie più all'avanguardia.

7



I progetti selezionati riflettono infatti le priorità aziendali di ricerca e innovazione e gli obiettivi del programma SESAR 3 coprendo un'ampia gamma di tecnologie necessarie alla realizzazione

I progetti selezionati riflettono, infatti, le priorità aziendali di ricerca e innovazione e gli obiettivi del programma SESAR 3 coprendo un'ampia gamma di tecnologie necessarie alla realizzazione, entro il 2040, del Digital European Sky. Saranno quindi sviluppate soluzioni che vedranno la loro applicazione in aree sensibili per il settore ATM, quali la riduzione delle emissioni, l'evoluzione delle infrastrutture e servizi CSN/ATM, l'applicazione dell'intelligenza artificiale per l'automazione dei sistemi ATM, l'integrazione dei droni e la realizzazione di servizi urbani per la mobilità.

In particolare, ENAV sarà anche **coordinatore del progetto GALAAD** (Green Aviation – Lean Arrivals And Dynamicity), il cui obiettivo è studiare e validare il concetto per l'allocazione dinamica delle rotte in area terminale per rendere le operazioni di controllo del traffico aereo più sostenibili, resilienti, reattive e adattabili ai cambiamenti delle condizioni operative e alle variazioni della domanda di traffico.

I progetti saranno avviati entro giugno 2023 e ci vedranno impegnati per il successivo triennio in diverse sperimentazioni nei vari domini ATM.



A TU PER TU CON MATRICOLA 8395S

A cura di **Internal Communication**

Fammi sentire un attimo Fabio. Niente, bollino rosso, è in call. Come al solito. Ma non è facile, va capito, creare da zero insieme a Lorenzo, Simone, Alessandro, Benedetto e tutta la struttura amministrativa di IDS AirNav richiede un gran lavoro, e meno male che c'è qualcuno che se ne occupa, che renda possibile l'evoluzione di un business a partire dai pilastri del vivere quotidiano di un'azienda. Insieme a loro anche i nuovi "acquisti" Valentina e Lorenza. La squadra.

Aspetta aspetta, si è liberato. **Fabio (Capannini ndr)** eccoti qua, ti ricordi dovevamo fare quell'intervista per Cleared? Dai iniziamo subito, prima che mi sfugga di nuovo.

Allora, hai 38 anni, sei un ex consulente e sei oggi responsabile delle strutture "IDS AirNav Administration" e di "Group Accounting, Standards and Financial Reports" di ENAV. È stato un cambiamento totale o mantieni ancora la vecchia impostazione "orientato all'obiettivo"?

Onestamente credo sia questa la formula giusta. Gli obiettivi delineano un percorso e stimolano l'applicazione, quindi sì, credo di dare il contributo al Gruppo in questa maniera. Di certo, e questo ritengo sia l'elemento principale, lo si fa in gruppo inteso come persone che lavorano remando dalla stessa parte.

8

Tu però di solito non "remi" nella vita fuori da qua, se non sbaglio pratici crossfit giusto?

Esatto. Ma quindi si parla proprio di me? Va bene, volete far emergere la persona dietro il lavoro. Ci sto. Sì, pratico questa che direi essere una disciplina ormai, fatta di sforzo e sacrificio dove individualmente vieni messo sotto stress, ma pur sempre in una squadra che si supporta ad ogni passo. Calandomi nella realtà lavorativa è un po' ciò che ritengo funzioni, lavorare in maniera seria, sempre con il supporto di tutti, ma assolutamente anche in modo scanzonato. Si può dire vero?

Certo che si può dire. È la verità.

Peraltro, come tutti, siamo stati catapultati con la pandemia in questa nuova realtà virtuale che ci ha messo a dura prova. Immaginate che con alcuni colleghi assunti nel 2021 ho avuto la possibilità di interagire dal vivo solo dopo un anno. E l'apertura al dialogo, allo spirito e al tono scherzoso è stata fondamentale per creare prima

il gruppo in una condizione così particolare e poi la squadra di lavoro. Credo in questo aspetto e ne vado davvero orgoglioso.

Noi abbiamo indagato ed effettivamente ti riconoscono questo spirito goliardico. Ma ci sono anche difetti giusto?

Assolutamente puntiglioso, fermo sulle questioni di principio, ma diciamo così, nell'attività lavorativa credo sia di ausilio lavorare con schemi prefissati e stabilire le corrette procedure. Poi non mi fate passare come una persona rigida mi raccomando. Con i miei nipoti Niccolò e Sofia di 5 e 10 anni sono uno spasso, lì si probabilmente anche un po' infantile, quel richiamo naturale all'infanzia e al divertimento riaffiora. Per fortuna.

Bene Fabio, ci avviamo alla fine. Del trekking che ti appassiona non abbiamo parlato e chissà quanto ci sarebbe da conoscere ancora, ma c'è un altro elemento che ti caratterizza stavolta nel lavoro?

Sì, reciprocità e condivisione. Dallo scherzare al fissare obiettivi credo fermamente nella collaborazione. Quando lavoriamo lo facciamo ognuno con le proprie caratteristiche, ma ciascuno le mette a disposizione dell'azienda. Insieme si lavora meglio. Facciamolo.



Fabio Capannini

PENSIERI E PAROLE AL TRAINING CENTER ENAV

di **Giorgio M. Ghezzi** responsabile People, HR Policies and Organisation e **Fabio Olivetti** responsabile Training Center

Abbiamo immaginato questo dialogo quando la partecipante a uno dei tanti corsi che si stanno svolgendo presso il Training Center ci ha detto “è emozionante, perché mi sono sentita accolta da una squadra”. E via con le riflessioni che ci hanno fatto pensare a come ogni elemento della squadra del Training Center avrebbe reagito ad una così intima rappresentazione.

Inizia **Recruiting** ricordandoci come il proprio processo sia definito da best practices e da procedure. Per arrivare a portare a bordo un nuovo collega CTA o FISO dobbiamo passare attraverso la definizione del job profile e la stesura del job posting, la pubblicazione dell’annuncio e lo screening dei curricula ricevuti, la somministrazione di test e i colloqui tecnici e motivazionali, fino all’individuazione di un bacino di candidati che potranno prendere parte al corso presso il Training Center. Giornate e giornate di lavoro, coordinamenti con le diverse strutture organizzative coinvolte, centinaia di contatti con i candidati. Insomma: *un lavoraccio*.

Si accoda immediatamente **Training**. Sì, perché il lavoro vero inizia dopo: il training plan approvato da Enac. La pianificazione delle lezioni in aula e dei giri al simulatore, l’individuazione del giusto Supervisore del corso e i briefing con gli istruttori e i docenti. E poi tu lo sai quanti corsi abbiamo in svolgimento? Un corso ACS, due corsi APP-ADI, un corso integrativo FISO-FIC, tre corsi TM1, due corsi basic... È tutto un lavoro di incastri per verificare la disponibilità delle strutture didattiche, degli istruttori e degli pseudo pilot. E l’imprevisto è sempre in agguato, sotto forma di Covid o di problema tecnico. Insomma: *un lavoraccio*.

E perché **Contract Management**? Scusate, Tutto vero, per carità. Ma per permettere a questi ragazzi di salire a bordo ci sono una quantità di cose da fare che voi non avete idea: le borse di studio e poi le lettere di assunzione, le assegnazioni e l’aggiornamento delle anagrafiche, senza contare la gestione delle presenze e il payroll. Senza queste attività, le ragazze e i ragazzi che si apprestano a diventare FISO o CTA non potrebbero neanche entrare nel Training Center! Insomma: *un lavoraccio*.

E per facilitare la vita di tutti? Interviene **Facility Management**. Beh, a farli entrare al Training Center in realtà ci pensiamo noi. E non è solo la gestione degli accessi, ma anche tutte le verifiche di security e di sicurezza del lavoro, senza contare i protocolli Covid! E poi per organizzare le selezioni al Training Center abbiamo rivoluzionato gli spazi e implementato postazioni di lavoro e adesso ci adoperiamo quotidianamente per mettere tutti nelle condizioni di lavorare nel migliore dei modi: la pulizia dei locali, l’approntamento delle aule, la manutenzione del building di Forlì: ca. 6.000 metri quadri pieni di tecnologia e di persone che non possono mai fermarsi. Insomma: *un lavoraccio*.

Tutto bene, tutto organizzato, ma arriva anche la voce dei nostri tecnici **Techno Sky**. Il videoproiettore che si spegne? Chiama Techno Sky. Il simulatore che “frizza”? Chiama Techno Sky. L’aula troppo fredda? Chiama Techno Sky. E noi arriviamo dappertutto, perché questa sede e queste tecnologie le conosciamo come le nostre tasche e dietro ad ogni corso c’è anche il nostro lavoro che consente agli istruttori e ai partecipanti di lavorare nel migliore dei modi, concentrandosi sui propri obiettivi. Quando finisce un corso ci sentiamo un po’ sollevati – perché anche questa volta siamo riusciti a far funzionare tutto a dovere – e un po’ orgogliosi, perché nel successo di un ragazzo che diventa FISO o CTA ci siamo anche noi.

Aveva ragione questa ragazza, perché mettere piede nel Training Center di Forlì significa entrare in complesso sistema di attività e di persone, quotidianamente impegnate nel rendere più efficace possibile l’esperienza dei partecipanti a un corso. Diverse strutture del Gruppo – **HR, Operations, Techno Sky** – che collaborano con l’obiettivo di accogliere i futuri FISO e CTA, metterli nelle condizioni di manifestare il proprio valore e le proprie competenze in un ambiente, il Training Center, che è un luogo di sfide, impegno e di fatica, di delusioni e soddisfazioni, di cadute e di ripartenze. In una frase, un luogo di emozioni.



LA PIANIFICAZIONE DI SESAR STRIZZA L'OCCHIO AL DEPLOYMENT

di **Andrea Ruzzolini** Investments Master Planning, ITALY LSSIP Focal Point

10 **C**ome raggiungere obiettivi strategici per il sistema nazionale ed europeo dell'Air Traffic Management, sfruttando le capacità dei *decision maker* in ambito aviazione di valutare i progressi delle attività di deployment legate al programma SESAR? Ottimizzando e unificando i processi di pianificazione e monitoraggio dello **European ATM Master Plan**. Questo, in estrema sintesi, l'obiettivo che la SESAR 3 Joint Undertaking (S3JU), il partenariato che gestisce il programma SESAR, ha affidato ad una task force creata ad hoc nell'estate 2022 che vede la partecipazione del Network Manager e del SESAR Deployment Manager. Andiamo con ordine. Lo European ATM Master Plan è lo strumento di pianificazione adottato dalla comunità ATM europea per collegare le attività di ricerca e innovazione SESAR alla loro pianificazione e successiva implementazione operativa. Nel Master Plan sono stabiliti la vision e gli obiettivi del programma SESAR. Sebbene venga aggiornato formalmente ogni 3-4 anni, di fatto si tratta di un *living document*, ovvero, in

Lo European ATM Master Plan è lo strumento di pianificazione adottato dalla comunità ATM europea per collegare le attività di ricerca e innovazione SESAR alla loro pianificazione e successiva implementazione operativa

continua evoluzione per far sì che le priorità in esso definite, gli impegni presi e gli investimenti fatti per le attività di sviluppo e deployment restino saldamente connessi alle politiche UE delineate in materia. **Il contenuto del Master Plan** è organizzato su tre livelli, **Executive** per descrivere la vision di SESAR, **Planning** per le attività di sviluppo necessarie al suo



raggiungimento, **Implementation** per il loro deployment tecnico ed operativo. Il cambiamento che si è reso necessario riguarda proprio quest'ultimo livello, o meglio, il suo "riposizionamento" al di fuori dell'attuale processo di aggiornamento del Master Plan. Il perché è presto detto. Nel recente periodo abbiamo assistito ad un proliferare di attività di monitoraggio, generato dall'esigenza specifica da parte di attori coinvolti a vario titolo nell'ATM europeo (S3JU, Eurocontrol, SESAR Deployment Manager, EASA, ICAO, EDA per citarne alcuni). Questi processi, paralleli e ridondanti tra di loro, hanno reso meno precisa l'attività di monitoraggio e di conseguenza meno fedele la percezione del progresso reale di tali attività. Gli addetti ai lavori a loro volta, si trovavano di fronte a differenti prospettive su attività analoghe o quantomeno omogenee in corso in Europa, cimentandosi nella revisione di documenti che andavano a valutare le attività di deployment con metriche differenti. Da qui la necessità di riportare queste attività fondamentali per lo sviluppo della vision di SESAR sotto un unico ombrello. Così come è stato definito dalla task force incaricata, il livello

di informazioni contenute nel nuovo processo si focalizza su una visione strategica del deployment al livello di singola SESAR Solution, o meglio, di quelle Solution la cui pianificazione e monitoraggio saranno considerate prioritarie. Quindi, sul lato pianificazione, vedrà la luce un **nuovo piano “ECAC¹-wide”**, che, oltre alle SESAR Solution, conterrà anche elementi derivati da fonti “terze”, come il regolamento EU 116/2021 Common Project One (cosiddetto CP1, che stabilisce gli obiettivi per una coordinata e integrata modernizzazione dell’ATM, per il quale il SESAR Deployment Manager è responsabile), limitatamente ad una *voluntary implementation* per gli elementi non regolamentati. Questa configurazione consente un approccio unificato nel monitoraggio del deployment, mentre i confini dei mandati dei regolamenti UE restano ben delimitati. Ne scaturisce un *deployment report* che illustra lo stato di avanzamento delle attività di ricerca e innovazione SESAR validate e pronte per il deployment inteso nelle sue due fasi, *industrialisation* e *implementation*. Un report così strutturato e aggiornato annualmente permette di avere una panoramica sullo stato del deployment a livello europeo delle attività considerate prioritarie in ambito comunitario, dalla prospettiva della ricerca a quella del deployment, offrendo la possibilità ai decision-maker di intervenire sulla pianificazione degli investimenti. In questo framework si posiziona il processo nazionale **Local Single Sky**

ENAV, insieme agli altri stakeholder nazionali interessati, raccoglie tramite un team interno di esperti incaricati un aggiornamento annuale sullo stato di implementazione di vari elementi collegati all’ATM Master Plan, alle SESAR Solution e alle funzionalità del Regolamento EU 116/2021. Il documento che ne scaturisce, *LSSIP Italia*, riassume lo stato degli interventi pianificati da ENAV



ImPlementation (LSSIP). Nato come reportistica di determinati elementi condivisi all’interno dei tavoli di lavoro di Eurocontrol, il piano LSSIP ha assunto di anno in anno sempre più rilevanza come strumento di reportistica verso gli obiettivi del Master Plan europeo e le funzionalità del regolamento CP1. Dal 2021, infatti, il processo LSSIP è stato adottato dal SESAR Deployment Manager come reportistica ufficiale per il monitoraggio dei requisiti normativi richiesti dalla UE.

ENAV, insieme agli altri stakeholder nazionali interessati, raccoglie tramite un team interno di esperti incaricati un aggiornamento annuale sullo stato di implementazione di vari elementi collegati all’ATM Master Plan, alle SESAR Solution e alle funzionalità del Regolamento EU 116/2021. Il documento che ne scaturisce, *LSSIP Italia*, riassume lo stato degli interventi pianificati da ENAV (e dagli altri stakeholder ATM nazionali coinvolti, ENAC, Aeronautica Militare e gestori aeroportuali), in linea con gli indirizzi strategici espressi dalla Società e con la reportistica prodotta sui progetti co-finanziati con i fondi dell’Unione europea. Il documento LSSIP Italia 2022 è in fase di preparazione, la versione finale verrà rilasciata a maggio 2023. Il risultato di questo monitoraggio viene utilizzato a livello europeo da parte di Eurocontrol per redigere il documento ufficiale sul progresso nell’implementazione di SESAR a livello ECAC, dall’altro, da parte del Deployment Manager, come reportistica verso la Commissione europea sulla compliance normativa.

11

¹European Civil Aviation Conference, che comprende un ambito geografico più ampio della UE

LA RIFORMA DEL CIELO UNICO EUROPEO: A CHE PUNTO SIAMO?

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



12

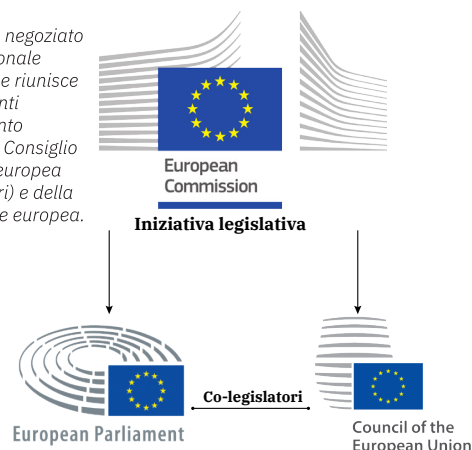
Il Single European Sky (SES) o Cielo unico europeo è lo strumento legislativo che definisce l'organizzazione ed il funzionamento del settore della gestione del traffico aereo civile in Europa. Nel 2020, per rispondere ad alcune criticità, soprattutto al cosiddetto capacity crunch del biennio 2018 e 2019, la Commissione Europea aveva lanciato una proposta di revisione con un nuovo pacchetto legislativo, il cosiddetto **SES II +**. Su Cleared di febbraio 2021, dopo i primi mesi di analisi e discussione, avevamo definito tale proposta "con luci ed ombre".

E a distanza di due anni siamo ancora lontani dalla conclusione del lavoro. Dalla presentazione della proposta pacchetto SES II+ gli Stati hanno approvato in Consiglio la posizione (il cosiddetto Approccio Generale) nel giugno del 2021 e dopo qualche giorno lo ha fatto anche il Parlamento. Da allora, il fascicolo è ancora immerso nel complesso iter legislativo e negoziale, il cosiddetto "trilogo", che vede ancora permanere differenze di vedute significative tra Stati membri, in seno al Consiglio Europeo, Commissione e Parlamento. Si sono susseguite diverse presidenze di turno dell'UE, Slovenia, Francia e Repubblica

Ceca nel corso delle quali sono state discusse parti specifiche, quali il Network Manager e gli aspetti istituzionali in particolare il posizionamento del Performance Review Body (PRB), senza significativi passi in avanti. L'attuale presidenza di turno della Svezia non ha per ora assegnato una grande priorità all'attività. Nel frattempo, il settore ha affrontato, e sta ancora affrontando, gli impatti del Covid-19 conseguenti alle restrizioni sanitarie all'inizio e poi anche quelli, meno immediati, legati all'impiego di personale nel settore. A tal proposito l'estate 2022 ha messo in mostra alcune criticità, soprattutto a livello aeroportuale, ma lo stesso è successo anche ad alcune compagnie aeree, legate alla mancanza di personale qualificato per fronteggiare una pronunciata domanda estiva. Nello stesso periodo si è poi aggiunto il conflitto russo-ucraino, con impatti di natura operativa sullo spazio aereo dell'Europa orientale e con ripercussioni sull'intero network europeo nonché con i più ampi impatti economico-sociali che tutti conosciamo, a partire dal costo dell'energia. **Le tre istituzioni** si trovano di fronte ad un bivio: continuare la discussione su una proposta che non ha raccolto il consenso del settore, e forse neanche più attuale, oppure ripensare e identificare le nuove priorità del settore e tradurle in una nuova proposta?

L'obiettivo iniziale era quello di avere un nuovo framework normativo, non solo il **SES II+** ma anche i connessi regolamenti attuativi, pronti per l'avvio del Periodo di Riferimento 4 del Performance Scheme, dal 1° gennaio 2025. **Lo stato della discussione** dimostra che siamo ancora in alto mare, o meglio, utilizzando il gergo aeronautico, ancora in volo a livello di crociera e procedendo a bassa velocità, insomma la destinazione sembra ancora lontana.

Trilogo: è un negoziato inter-istituzionale informale che riunisce rappresentanti del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea (Stati Membri) e della Commissione europea.



CRONOS, IL TEMPO DELL'INNOVAZIONE

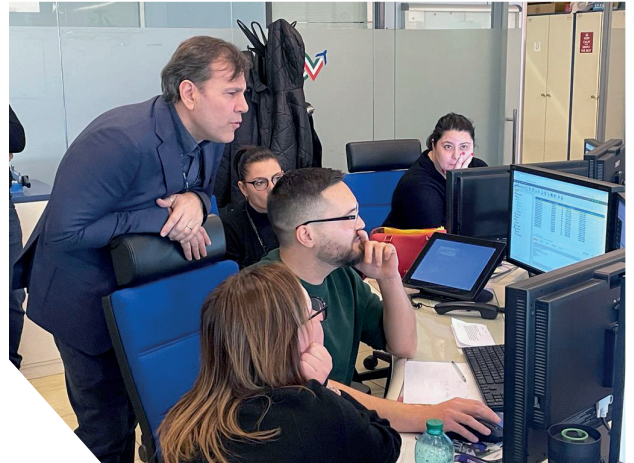
di **Flavio Sgrò** responsabile Flight Planning and Dynamic Information Management e **Andrea Fumasoni** AIM/FPD Infrastructure

“Fiume Delivery, ITARROW 1745 Fiumicino-Catania, il nostro Operations Control Center ci ha appena notificato l'emissione del notam W1263, riportante l'eruzione del Vulcano STROMBOLI con ICAO ALERT COLOUR RED e nube di cenere vulcanica in estensione verso EST – SUD EST, siamo quindi in attesa che il nostro flight dispatch modifichi la rotta del piano di volo via PEPIX-PAL, invece che PEPIX-ENSOT-VAKOR.”

Questa breve comunicazione è la parte conclusiva di un processo di “decision making” che, lato operatore aereo, si è attivato alla ricezione di uno dei tanti “NOTAM” distribuiti nel circuito del servizio fisso aeronautico (AFS).

Macosa è un NOTAM? La definizione contenuta nel Regolamento (UE) 2017/373, lo descrive come la “notifica distribuita tramite mezzi di telecomunicazione, contenente informazioni relative all'istituzione, alla condizione o alla modifica di strutture, servizi, procedure o pericoli aeronautici, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo”.

È un messaggio così importante per la sicurezza delle operazioni, che gli stessi regolamenti nazionali e interazionali impongono al fornitore dei servizi d'informazione aeronautica l'impiego di specialisti appositamente formati per la gestione delle informazioni aeronautiche. Considerata tale rilevanza ENAV ha aderito al sistema continentale “European Aeronautical information services Database” (EAD) che, gestito dal GroupeEAD per conto di EUROCONTROL, realizza la soluzione integrata dell'Aeronautical Information Service provision “worldwide e quality-assured” che permette agli Stati “client” di adempiere agli obblighi e alle prescrizioni stabilite per la gestione del servizio d'informazione aeronautica. In tale contesto, ENAV – che ha già migrato in EAD l'informazione aeronautica “statica” il 15 febbraio 2023 completando la transizione e utilizzando la New Pan-European Network Service (NewPENS) per la connettività “business-to-business”, ha iniziato a conferire al fornitore di servizi di informazioni aeronautiche Pan-Europeo, connesso al servizio “Operazioni NOTAM Internazionali” la produzione del NOTAM OFFICE nazionale (NOF Italy). Il processo di migrazione è stato un successo di “GRUPPO” che ha richiesto il supporto delle strutture di Technology (ATM Systems/AIM, Operational IT Infrastructures and Network Governance/ATM/AIM IT System Infrastructure e Program Management Office), di Security, di IDS AirNav (che ha sviluppato il sistema d'interfaccia CRONOS) e di Operations (Flight Planning and Dynamic Information Management). **CRONOS non è solo uno strumento, ma anche il canale per la sicura e tempestiva gestione dell'informazione dinamica. Il primario e innovativo strumento di lavoro degli operatori AIS del NOF Italy e degli ARO/CBO gestiranno le richieste di NOTAM che saranno avanzate dai differenti Data Provider e che, ove richiesto e previsto, tragheranno quella piena interoperabilità che i “digital NOTAM” assicureranno all'interno dell'implementando System-Wide Information Management (SWIM).** In qualità di comune sistema a servizio, tanto di ENAV, quanto dei collegati Data Provider nazionali l'implementazione del sistema CRONOS è una fondamentale tappa per ulteriori evoluzioni che, nel breve periodo, rivoluzioneranno l'interfaccia del mondo operativo verso i servizi d'informazione aeronautica e che, gradualmente, porteranno a superare lo storico “home made” sistema AOIS, che, ha supportato molte delle attività del personale CTA, EAV e MET. Un pezzo di storia da non relegare al passato e da cui trarre insegnamenti e lezioni che, basate sulle esperienze dei “final user”, metteranno ENAV tra i protagonisti dello sviluppo dei sistemi di gestione dell'informazione del futuro.



ATCSCC ADVZY 013 DCC 01/11/2023 NOTAM SYSTEM EQUIPMENT OUTAGE_FYI

MESSAGE: EVENT TIME: 10/2028 - 11/0700

REPLACES/EXTENDS ADVZY 006

THE UNITED STATES NOTAM SYSTEM FAILED AT 2028Z. SINCE THEN NO NEW NOTAMS OR AMENDMENTS HAVE BEEN PROCESSED. TECHNICIANS ARE CURRENTLY WORKING TO RESTORE THE SYSTEM AND THERE IS NO ESTIMATE FOR RESTORATION OF SERVICE AT THIS TIME. THERE IS CURRENTLY A HOTLINE IN EFFECT WHICH HAS NAIMES/FAA FACILITIES/STAKEHOLDERS IN ATTENDANCE. THIS HOTLINE INFORMATION IS CONTAINED WITHIN ADVZY 004. THIS ADVZY WILL BE UPDATED AS NECESSARY.

EFFECTIVE TIME: 110418 - 110730

SIGNATURE: 23/01/11 04:18

11 GENNAIO: UN HONEST MISTAKE SU CUI INVESTIRE

14

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Più di 1.300 voli cancellati e almeno altri 10 mila ritardati: questo il bollettino dello scorso 11 gennaio, quando la più grande flotta di aerei al mondo è stata costretta a terra per alcune ore a causa di un guasto al sistema NOTAM (Notice To Air Men). Un evento talmente straordinario che ad un certo punto la Federal Aviation Administration – l'agenzia del Dipartimento dei Trasporti statunitense che regola il trasporto aereo – è stata costretta ad intervenire bloccando tutti i voli nazionali in partenza: un provvedimento che aveva un unico precedente, quello dell'11 settembre 2001.

Eppure, verso le 8.15 del mattino, i primi decolli da New York e Atlanta sembravano aver scongiurato il peggio, relegando il guasto ad uno dei tanti che, avremmo appreso da alcune dichiarazioni post evento - su tutte quelle di Tim Campbell, senior vice president delle air operations di American Airlines¹ - colpivano il sistema a macchia di leopardo.

Invece niente, il graduale ritorno alla normalità si è presto tramutato in un fuoco di paglia di su cui, poco dopo, ha soffiato anche il vento di un nuovo problema: quello del sistema NOTAM canadese che, come quello

americano, ha iniziato a riscontrare i medesimi problemi di quello statunitense.

Quindi, nel giro di qualche decina di minuti, di nuovo tutti a terra.

“The FAA is working to restore its Notice to Air Missions System. We are performing final validation checks and reloading the system now. Operations across the National Airspace System are affected. We will provide frequent updates as we make progress” twittava la FAA negli istanti in cui il presidente Joe Biden rassicurava la nazione: *“Ho appena parlato con Buttigieg (Ministro dei Trasporti – n.d.R.), ancora non sanno le cause, ho chiesto di riferire direttamente a me non appena lo scopriranno”.*

Un evento talmente straordinario che a un certo punto la FAA è stata costretta ad intervenire bloccando tutti i voli nazionali in partenza

Tutto questo mentre la portavoce della Casa Bianca, Karine Jean-Pierre, si affrettava a liberare i cittadini americani e quelli mondiali dal peggior incubo: *“In*

questo momento non ci sono evidenze di un cyberattacco [...]”.

E infatti, a bocce ferme, ci si è resi conto che, con buona probabilità, nessun hacker aveva attentato alla sicurezza dei trasporti stelle e strisce: il blocco informatico sarebbe infatti stato causato da un file che, immesso nel sistema, avrebbe mandato in tilt sia il sistema principale, sia quello di backup.

“È stato un errore in buona fede [...]” ha spifferato al canale Abc un funzionario del ministero dei trasporti. Un *honest mistake*, insomma, un errore onesto che, sempre il solerte funzionario, si è affrettato a stigmatizzare come “[un errore]... che è costato al Paese milioni di dollari”.

Certo, aspettarsi che l'*honest mistake* sia sempre ben accolto è come benedire il cielo per una grandinata. Ma noi, noi dell'*aviation system* intendo, noi sappiamo perfettamente che un comportamento accettabile porta sempre e solo ad un errore onesto: d'altronde, errori effettuati in conseguenza di disposizioni lavorative, addestramento ricevuto, esperienza maturata, ambiente lavorativo, tool a disposizione, limiti delle prestazioni umane, *system o routine violation* indotte dal sistema, pratiche operative riconosciute dalla generalità dei professionisti, rientrano nel campo di applicazione della nostra Just Culture policy.

In ENAV è così da un bel po': siamo un'organizzazione che ha voluto e vuole migliorare costantemente le

Siamo un'organizzazione che ha voluto e vuole migliorare costantemente le proprie performance di Safety e infatti incoraggiamo il reporting e abbiamo un processo di investigazione all'avanguardia

proprie performance di Safety e infatti incoraggiamo il reporting, abbiamo un processo di investigazione all'avanguardia con cui perseguiamo la comprensione delle cause e l'annessa individuazione delle azioni di miglioramento.

Non attribuiamo mai responsabilità solo per punire le persone. Qualcuno, durante il glitch che ha portato alla paralisi dei cieli nel paese più avanzato tecnologicamente del mondo, si è chiesto se fossimo di fronte a un cigno nero o una *permacrisis*.

Nel farlo, si è tralasciata la prima, incontrovertibile



verità connaturata ad ogni sistema complesso ovvero che la componente *human* è e resterà per sempre non infallibile.

Potrebbe non essere tranquillizzante saperlo, ma di incoraggiante c'è che, ogni HRO (High Reliability Organization) che si rispetti, ha sempre in mano la carta per scongiurare l'eventuale colorazione nera di qualsivoglia cigno: la Safety come sistema organico all'organizzazione e, soprattutto, alle persone.

È su chi opera nelle numerose attività cui quotidianamente affidiamo la nostra sicurezza che sarà necessario investire, con sempre maggior frequenza e sempre maggior efficacia.

Ed è giusto farlo, anche e soprattutto in relazione a i vari *honest mistake* che commetteranno perché è lì che si gioca la partita del miglioramento continuo dei sistemi ad alta affidabilità.



15

¹ “Periodically there have been local issues here or there, but this is pretty significant historically”

Giorgia Ortu La Barbera

Consigliera di Fiducia Gruppo ENAV

Benvenuta Dottoressa, riuscirebbe a dirci di lei in poche righe?

Sono psicologa, esperta di diversità e inclusione. Supporto le organizzazioni nelle loro strategie per l'equità, con una particolare attenzione ai temi della parità di genere, ma non solo. Sono Consigliera di Fiducia in RAI, Greenpeace, Regione Lazio, Sapienza e ovviamente ENAV.

Qual è stato il suo percorso professionale e cosa l'ha portata ad assumere l'incarico di Consigliera di Fiducia?

Vengo dalla consulenza per le Risorse Umane e conosco bene le culture e i processi organizzativi. Ho accompagnato aziende complesse nel cambiamento e nello sviluppo delle competenze "soft"; ho ascoltato centinaia di persone cogliendo un'esigenza legata al benessere, che non è solo il welfare, ma anche la qualità delle relazioni.

I luoghi di lavoro sono delle comunità, e così come accade in altri contesti, sono talvolta caratterizzati da relazioni non sane, fondate su mancanza di rispetto, aggressioni verbali, molestie e discriminazioni. Spesso sono piccoli atti e non azioni eclatanti che però, per la loro persistenza, creano malessere e deteriorano i rapporti, rendendo il luogo di lavoro invivibile per chi subisce e per chi è testimone. Con il mio background e l'interesse per i temi della D&I, intraprendere questa strada è stato naturale.

Quali ritiene siano gli elementi necessari per un ambiente di lavoro orientato alla sicurezza delle relazioni interpersonali?

Ciò che caratterizza tutte le realtà quando introducono il CdF è la volontà di rinforzare una cultura del rispetto. Avere un codice di condotta che definisce un perimetro di azione della Consigliera è fondamentale, sia perché fa chiarezza sulle forme di tutela e sia perché è un impegno forte dell'azienda.

Un elemento di diversità è invece la cultura: in un contesto con una popolazione molto giovane la sensibilità verso questi temi è spiccata, ed è fondamentale avere spazi di ascolto e di protezione

per comportamenti che fino a qualche anno fa erano ritenuti normali.

In altri contesti, ad esempio quelli a maggioranza maschile, è possibile che si attuino comportamenti spesso definiti "goliardici", ma che manifestano il loro potenziale aggressivo quando si introducono elementi di disomogeneità, come una donna o una persona appartenente alla comunità LGBTQ+. Elementi di rottura che trasformano un comportamento normalizzato in una molestia. Conoscere il contesto, la sua storia e leggere le sue dinamiche è fondamentale per tarare la mia azione.

Cosa si intende per molestia sul luogo di lavoro e quali sono gli strumenti che si possono attivare in una tale condizione?

Rispondo partendo da una frase: ci può essere molestia anche senza essere molestatori! Questo sta a intendere che le molestie sono comportamenti lesivi della dignità personale che vengono agiti anche inconsapevolmente, ma che arrecano offesa all'altra persona ben oltre le nostre intenzioni. Talvolta sono apparentemente "semplici battute" che fanno parte del linguaggio comune e che riguardano le donne, le persone LGBTQ+, le disabilità o altre caratteristiche personali. Il problema è che non ci si rende conto, fino a quando qualcuno non lo fa presente, che possono essere offensivi. Spesso veicolati come "goliardie", le persone non hanno il coraggio di chiedere che si interrompa questo comportamento. In questi casi ci si può rivolgere alla Consigliera per avviare, ad esempio, una procedura informale per sensibilizzare l'autore sull'inopportunità dei suoi comportamenti e ripristinare un ambiente di lavoro sereno.

Quali sono gli strumenti che un'organizzazione può utilizzare per occuparsi dei gender bias e stereotipi più in generale che possono influenzare negativamente lo sviluppo delle persone?

Avere una fotografia dell'organizzazione attraverso numeri disaggregati per genere è un ottimo primo passo per andare a cercare bias invisibili nei percorsi di sviluppo, dalla selezione alla valutazione fino agli avanzamenti di carriera. Ciò permette di costruire strategie ed azioni mirate, che vanno accompagnate da formazione a tutti i livelli.

Va inoltre sensibilizzata tutta la popolazione, senza dimenticarci che gli stereotipi di genere non riguardano solo le donne, ma anche gli uomini: lavorare alla loro decostruzione crea quindi un vantaggio per tutte, ma anche per tutti!





