CLEARED

Mensile del Gruppo ENAV
n.4 anno XX
aprile 2023

SAFETY
Risultati della Culture Survey

AMSTERDAM DRONE WEEK
5ª edizione per il Gruppo

A TU PER TU
Un istruttore. Un FISO

enav group

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

CLE/\RED

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

Comitato Editoriale
Florenziano Bettini, Stefano Casalegno, Cristiano Ceresatto, Andrea Capolei Sapio 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
Roberto Ascheri

Redazione via Salaria, 716 – 00138 Roma
tel. 0681664529 - cleared@enav.it
Impaginazione e Stampa C.S.C. Grafica
Guidonia Montecelio (Roma)

FSC
www.fsc.org
MISTO
Carta
da fonti gestite in
maniera responsabile
FSC® C107399

Good Safety Culture is good business

di **Florenziano Bettini** responsabile Integrated Compliance and Risk Management

Sul miglioramento della Safety Culture ENAV ha investito e sta investendo perché rappresenta il principale fattore abilitante delle performance di Safety.

Sappiamo infatti che agire nei confronti della Safety Culture per migliorarla e renderla sempre più diffusa all'interno dell'organizzazione rappresenta uno dei modi più validi per l'attivazione del capitale umano nei processi di miglioramento continuo della Safety.

Ma per poter migliorare è necessario prima misurarsi e così, la scorsa estate, abbiamo lanciato una campagna di Safety Culture Survey.

La survey è stata estesa a tutto il Gruppo e l'ampia partecipazione del personale costituisce una dimostrazione evidente di come e quanto il tema del miglioramento continuo della sicurezza sia sentito all'interno della nostra organizzazione.

La scelta, autenticamente sentita e non obbligata di coinvolgere l'intero Gruppo nella survey, segue lo spirito di inclusione ed omogeneità di tutti coloro i quali contribuiscono con il proprio lavoro e le proprie competenze a rendere la società un punto di riferimento per il settore e più in generale per il sistema Paese. Un Gruppo in continua evoluzione come il nostro merita la continuità di ascolto e condivisione sui temi della sicurezza.

La Safety Culture è un valore collettivo, ma è altrettanto vero come lo stesso non possa che originare esclusivamente dal singolo, dai suoi modi di fare e pensare la sicurezza e soprattutto da quegli strati meno visibili, come le proprie convinzioni e percezioni, che, da soli, sono in grado di influenzarne maggiormente il comportamento

La Safety Culture è un valore collettivo, ma è altrettanto vero come lo stesso non possa che originare esclusivamente dal singolo, dai suoi modi di fare e pensare la sicurezza e soprattutto da quegli strati meno visibili, come le proprie convinzioni e percezioni, che, da sole, sono in grado di influenzarne maggiormente il comportamento.

Certo, in una organizzazione estesa come la nostra è illusorio pensare che vi sia una sola dimensione di Safety Culture e si tratta quindi di cercare di cogliere per quanto possibile le varie sfumature che la caratterizzano per poter individuare le migliori modalità di intervento.

L'istantanea che la Safety Culture Survey 2022 ci ha restituito, e per la quale ci accingiamo ad iniziare il percorso di condivisione dei risultati, rappresenterà quindi la nostra base di lavoro.

Si dice che "Good Safety is good business", ma potremmo dire ancora meglio che "Good Safety Culture is good business".

La survey è stata estesa a tutto il Gruppo e l'ampia partecipazione del personale costituisce una dimostrazione evidente di come e quanto il tema del miglioramento continuo della sicurezza sia sentito all'interno della nostra organizzazione

SAFETY CULTURE SURVEY 2022: I RISULTATI
COSA ABBIAMO CAPITO

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Quando lo scorso luglio abbiamo lanciato la Safety Culture Survey per poi chiuderne la partecipazione alla fine di settembre, abbiamo avuto la percezione che il percorso iniziato qualche anno addietro – nel 2018 – avesse avuto nella nuova survey il giusto completamento.

Una sorta di *repetita iuvant*, ma con connotazioni diverse e, in un certo modo, più adatte sia ai tempi attuali, sia alla maturazione organizzativa che ha coinvolto il Gruppo ENAV dalla pandemia in poi.

Questa considerazione, che potrebbe sembrare niente di più di una percezione, ha invece un valido sostegno proprio nei numeri:

- indirizzata ad una popolazione di 4220 persone fra **ENAV**, **Techno Sky**, **IDS AirNav**, la survey ha visto 1916 colleghi rispondere e completare i questionari (la base di dati sulla quale sono state condotte le analisi) quindi con una percentuale di *redemption del* 45,4%;

fra questi:

- 298 rientravano nella categoria manager (dirigenti e quadri) (64%);
- 943 in quella operativi (CTA/CTA-TM1/FISO/EAV) (45%);
- 95 nella categoria tecnici (personale specialistico a supporto degli ANS con varie qualifiche: tecnico o ingegnere ATM/CNS/MET, tecnico RR. MM., pilota RR. MM., meteorologo) (28%).
- e infine 580 nella categoria amministrativi, informatici, e altro personale non incluso nelle altre tre categorie (44%);

Per ciascuno dei 4 gruppi è stato sviluppato un modello specifico di questionario sulla scorta del "Safety Culture Definition and Enhancement Process" di CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) ovvero la metodologia secondo cui la Safety Culture delle organizzazioni - notoriamente legata al valore durevole, alle priorità e all'impegno verso la Safety a livello individuale e collettivo, nonché dall'insieme di atteggiamenti, norme e comportamenti organizzativi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea sicuri – può essere valutata e misurata.

La **Safety Culture** viene così definita attraverso:

- **8 "elementi"**: Informed culture (la capacità/volontà di conoscere se stessa), Reporting culture (la capacità di condividere le informazioni critiche), Just culture (esistenza di un clima non punitivo che facilita il reporting), Learning culture (la capacità di

imparare e migliorarsi), Flexible culture (la capacità di adeguarsi per fronteggiare i rischi), Attitude to safety (l'attitudine dell'organizzazione verso la safety), Safety related behaviour (l'attitudine dell'organizzazione verso comportamenti orientati alla safety) e Risk perception (la capacità di individuare i rischi).

- **3 "dimensioni"**: Situational aspects (di cosa si è dotata l'organizzazione), Psychological aspects (come si sentono le persone) e Behavioural aspects (cosa fanno le persone).

Ai questionari sono seguite un set di interviste che hanno coinvolto 12 persone rappresentative dei cluster definiti per la survey e che, appartenenti a diversi ruoli e aree del gruppo hanno raccolto opinioni sul livello di adeguatezza e implementazione del modello di Safety Culture aziendale.

In particolare, sono stati affrontati argomenti quali:

- ✓ Aggiornamento e coerenza delle informazioni
- ✓ Efficacia del sistema di reporting degli aspetti critici per la sicurezza
- ✓ Tolleranza e gestione degli errori
- ✓ Coinvolgimento nel miglioramento della Safety
- ✓ Valorizzazione dell'atteggiamento positivo verso la Safety
- ✓ Promozione del cambiamento
- ✓ Propensione a condividere le opinioni personali sulla Safety
- ✓ Chiarezza e coerenza della comprensione dei rischi ai diversi livelli gerarchici e funzioni.

Parallelamente, si è provveduto anche a condurre alcuni **workshop** che, in modo complementare alle finalità delle interviste, hanno avuto lo scopo di cogliere evidenze e motivazioni più approfondite rispetto alle risposte raccolte attraverso la web survey, nonché quello di far emergere, grazie al confronto dei punti di vista ed esperienze personali dei partecipanti, i bisogni e le aspettative di miglioramento in tutte le funzioni e sedi aziendali.

Nello specifico, sono stati organizzati 5 workshop, in 5 differenti sedi aziendali: Milano ACC, Padova ACC, Roma ACC, Brindisi ACC e Roma Headquarter.

Ad ogni workshop hanno partecipato 9 persone, ognuna rappresentativa delle diverse realtà del Gruppo ed è sulla scorta dei loro contributi che è stato possibile arricchire i punti di forza e le aree di miglioramento della Safety Culture.

In considerazione dell'impatto dell'emergenza Covid-19 sul settore del trasporto aereo e dei conseguenti potenziali effetti sulla sicurezza, indubbio valore ha rappresentato l'inserimento di un set di domande che hanno riguardato nello specifico il periodo della pandemia, a loro volta integrate con domande volte a comprendere la capacità di risposta dell'organizzazione alla crisi pandemica.

A tal scopo sono state formulate domande specifiche per i diversi gruppi di popolazione aziendale con i seguenti scopi:

- manager: impegno dell'organizzazione nel rispondere (adattarsi) alla pandemia;
- operativi e tecnici: effetto della pandemia sulla sicurezza delle operazioni;
- amministrativi, informatici e altro personale: analizzare la capacità di resilienza dell'organizzazione di rispondere (adattarsi) alla pandemia.

Le domande a tema Covid-19 sono state formulate in modo da essere rappresentative di un elemento e una dimensione specifica della Safety Culture.

Concludendo questo inziale momento di condivisione, potremmo dire che, dalla lettura integrata dei dati raccolti e delle analisi condotte, è emerso un quadro della **Safety Culture all'intero Gruppo ENAV** connotato da alcuni elementi ben definiti e nitidamente leggibili - sia positivi sia negativi - così come da un insieme di sfaccettature e sfumature che, differenziando le persone all'interno dell'organizzazione, non soltanto rispetto ai quattro gruppi di popolazione aziendale, evidenziano profili di Safety Culture non omogenei all'interno dei gruppi stessi.

Tuttavia, per un'organizzazione ad alta affidabilità come la nostra, comprendere il modo in cui la Safety sia percepita, valorizzata e considerata prioritaria, rappresenta una necessità che va molto al di là della mera compliance alla regolamentazione internazionale.

Nella consapevolezza che una forte Safety Culture è il collante necessario che permette di mantenere le nostre performance di safety a livelli di eccellenza, sulla base di tutti i contributi ricevuti, è stata identificata una roadmap di azioni che, nei prossimi mesi, verranno attuate secondo un programma condiviso con tutta l'organizzazione. Del livello di attuazione di tale roadmap, definita per consolidare le aree di forza e migliorare quelle che sono emerse più deboli, vi daremo maggiori dettagli nei prossimi numeri in un percorso che svilupperemo insieme.

Ed è in questo percorso che la Safety Culture, ovvero il modo in cui un'organizzazione percepisce, valuta e valorizza la Safety, costituisce il vero *luogo* e *momento* di scambio: una "cultura comune" fatta con il quotidiano impegno dei singoli è infatti un valore intangibile ed essenziale a cui tutti - ognuno come richiesto e nessuno escluso – deve e può contribuire.

(to be continued)

ENAV GROUP @ AMSTERDAM DRONE WEEK 2023 IL FUTURO DEL MONDO DEI DRONI

di **Paolo Petrillo** responsabile International Initiatives and Brand Promotion

In una Amsterdam dall'atmosfera ormai lontana dai momenti bui del periodo pandemico, una città che a marzo di quest'anno allestiva i banchi di tulipani del mercato dei fiori sul canale Singel, si è tenuta la quinta edizione dell'Amsterdam Drone Week, l'evento internazionale dedicato alle offerte commerciali e prodotti legati al settore dei servizi di gestione dello spazio aereo *unmanned* e ai velivoli a pilotaggio remoto Unmanned Aircraft Systems (UAS).

Avendo vissuto edizioni organizzate in presenza e in webinar dell'evento, il pensiero torna agli studi liceali e all'aristotelica frase che "l'uomo è un animale sociale". L'Amsterdam Drone Week (ADW) è infatti la piattaforma globale per la condivisione delle conoscenze sulle attuali soluzioni, potenziali innovazioni e normative fondamentali del settore UTM (Unmanned Traffic Management). Attraverso fitti incontri e panel dedicati, sessioni di esperti e matchmaking, l'ADW collega l'intera catena di valore UAM alle normative sui droni, le nuove tecnologie e le possibili soluzioni future.

Il **Gruppo ENAV** ha partecipato con uno spazio espositivo situato strategicamente in prossimità della mostra statica di droni e che, pur integrandosi con il concept espositivo dell'evento, spiccava per lo stile *made in Italy,* ma soprattutto per la tecnologia ed expertise presentata che ci contraddistingue in Italia e all'estero.

I colleghi di **D-Flight**, **IDS AirNav** e **Techno Sky** hanno trasferito, quasi senza soluzione di continuità, alle centinaia di visitatori e delegazioni internazionali in visita allo stand del **Gruppo** tutto il valore della nostra *mission* e il *know-how* quarantennale di cui andiamo fieri e che consentiranno alle generazioni future di proseguire la via tracciata, una via complessa che passa attraverso la consapevolezza anche da parte delle Organizzazioni internazionali e degli Enti regolatori che il Sistema U-Space globale necessiterà ancora di qualche tempo per andare a regime, come sottolineavano **Maurizio Paggetti** COO di ENAV e CEO D-Flight, **Cristiano Baldoni** responsabile U-Space Platforms and Services ENAV/D-Flight e **Michele D'Onofrio** UAS Project Manager Techno Sky, nell'ambito dei Panel dedicati organizzati da EASA ed Eurocontrol, Partner dell'evento.

Ma noi, come Gruppo, possiamo già contare su un bagaglio tecnico e sulla visione che i nostri colleghi hanno del futuro che ci consentiranno di raggiungere ulteriori traguardi come quello del drone esacottero che ha effettuato il primo trasporto di "dangerous goods" in modalità BVLOS (Beyond Visual Line Of Sight), senza cioè il contatto visivo del pilota, in Italia (leggi Cleared – marzo 2023) anch'esso esposto in mostra statica presso lo spazio espositivo del **Gruppo ENAV**.

SESAR CORUS XUAM IL GRUPPO ENAV AL FINAL WORKSHOP DEL PROGETTO

a cura di **Internal Communication**

A Bari l'evento di presentazione dei risultati finali del progetto CORUS XUAM. Esposte tutte le sperimentazioni condotte nei 6 paesi europei coinvolti. Nell'ambito del progetto, ENAV ha coordinato l'attività dimostrativa in Italia con il focus di trasporto medicale con droni dall'aeroporto di Grottaglie a Manduria. La mobilità aerea urbana rappresenta il futuro dei trasporti. **ENAV** e **D-Flight** attraverso i risultati ottenuti nel progetto CORUS XUAM hanno fornito un importante contributo allo sviluppo della mobilità aerea avanzata.

Giovanni Riccardi

Giovanni Riccardi - Research and Innovation ENAV

"Dal punto di vista gestionale, operativo e tecnologico il coordinamento delle attività del cluster italiano è stato complesso e sfidante perché ha necessitato della collaborazione di molteplici attori esterni coinvolti: ENAC, Marina Militare, Municipalità di Manduria, Aviosuperficie di Manduria, i piloti di UAS e di GA. Grazie alla disponibilità e professionalità di tutto il team le attività dimostrative sono state un successo. Lavoro da undici anni nella ricerca per il Gruppo ENAV e posso affermare che i progetti Large Scale Demonstration risultano i più affascinanti, perché hanno il potere di trasformare la «fantascienza in scienza», dando la possibilità di toccare con mano in ambiente reale concetti e tecnologie sviluppate".

Edoardo Fornaciari - Business System Integration D-Flight

"CORUS XUAM ha rappresentato il mio primo passo verso i progetti R&D in ambito internazionale. Per D-Flight il progetto è stato una grande opportunità per testare i servizi della piattaforma UTM in ottica U-space, con le sfide tipiche di un ambiente operativo. L'interfaccia con attori provenienti da tutta Europa ha rappresentato per me un fattore di crescita in questo contesto e ringrazio i miei colleghi, Luigi e Giovanni per avermi guidato in questo nuovo mondo. CORUS XUAM ha dimostrato che la visione europea sullo sviluppo dello U-space e della Urban Air Mobility è realizzabile, con la consapevolezza che le sfide da affrontare sono molte".

Edoardo Fornaciari

Luigi Brucculeri

Luigi Brucculeri - responsabile Research and Innovation ENAV

"E anche CORUS-XUAM è in chiusura. L'evento finale un successo. L'occasione di incontrare i partner con cui si è lavorato per anni. Tanto lavoro per arrivare ad una dimostrazione in un progetto di ricerca: il bando nel 2020, la proposta, le scadenze, i coordinamenti, l'esito e la gioia per l'acquisizione, i contratti, i team, e quindi l'esecuzione. Un processo complesso e sorretto da un impegno profuso da molti. Ricordo e ringrazio tutti quelli che lavorano affinché un progetto di ricerca possa essere un successo. La ricerca e l'innovazione passano dal *vedere per credere;* le dimostrazioni, le prove sul campo sono fondamentali. Altri progetti all'orizzonte. Altre sfide e opportunità di innovare".

EVOLUZIONE DEL FLIGHT DATA PROCESSING: **DALL'FDP DEL SATCAS A COFLIGHT**

di **Lorenzo Ghirardi** responsabile ATM Systems Engineering and Operations

Il componente di **Flight Data Processing (FDP)** rappresenta il "cervello" di una sala di controllo ATC in quanto racchiude in sé il maggior numero delle funzionalità erogate a supporto del controllore nello svolgimento del suo servizio. L'FDP ha lo scopo di acquisire i dati dei piani di volo e di generare e mantenere aggiornate le traiettorie stimate degli aeromobili, complete di punti, livelli e tempi di attraversamento dei vari punti della rotta, dei punti di cambio settore e dei punti salienti di fine salita, inizio discesa, coordinamento tra settori, vincoli strategici etc. Tutto ciò allo scopo di fornire al controllore una visione e consapevolezza del traffico non solo istantanea, ma anche con un orizzonte temporale tale da pianificare per tempo aggiornamenti di rotta al fine di evitare mancanze di separazione tra aeromobili.

Il principale servizio erogato da un sistema di Flight Data Processing è sicuramente la **Trajectory Prediction** ovvero la sequenza di punti 4D (definiti da latitudine, longitudine, livello e stimato temporale) che rappresenta la principale informazione utilizzata in un sistema ATM. Più la qualità del dato di traiettoria è accurata, più i servizi e i tool che utilizzano tale dato possono rappresentare un valore aggiunto e di supporto al controllore.

Sulla 4D Trajectory, infatti, si basano importanti capabilities come:

- Calcolo dei volumi di spazio aereo attraversati dalla traiettoria che determina, con un congruo anticipo, la distribuzione del piano di volo nei settori che prenderanno in carico e sotto controllo l'aeromobile durante il suo volo.
- Flight Path Monitoring per determinare se la posizione prevista dell'aeromobile secondo la sua traiettoria predetta è in divergenza rispetto alla reale posizione rilevata dal sistema di sorveglianza.
- Tool di Conflict Detection and Resolution che determina i possibili conflitti tra coppie di aerei analizzando le loro traiettorie e, per ciascun conflitto, proponendo modifiche alle traiettorie, in modo da eliminare la mancata separazione.

Il sistema FDP del **SATCAS** (Selenia Air Traffic Control Automated Systems) (FDPS) è entrato in esercizio operativo presso l'ACC di Roma nel maggio 1999 e fra il 2000 ed il 2002 negli altri 3 ACC italiani.

All'epoca il sistema rappresentò un salto notevole rispetto ai sistemi FDP della precedente generazione, che erano finalizzati alla acquisizione dei piani di volo e stampa delle strip cartacee "grezze" (non dotate di calcolo di stimati sui punti, ma solo dei dati presenti

nel piano di volo), o, nei casi più sofisticati, della stampa di strip "vestite", ossia con l'attualizzazione dei tempi al momento della stampa (all'ingresso del volo nello spazio aereo).

Il sistema FDPS presenta una serie di limitazioni che saranno risolte con il nuovo FDP Coflight che ENAV ha sviluppato in collaborazione con il provider francese DSNA.

Le limitazioni principali dell'attuale FDPS sono:

- modello predittivo della traiettoria "semplificato"
  - Gestione di un solo livello di crociera
  - Vincoli di livello sui coordinamenti intersettoriali che non generano un ricalcolo della traiettoria
  - Mancato trattamento del missed approach
  - Trattamento dell'holding come mera sospensione del calcolo.
- mancato avviso di intrusione della traiettoria in aree segregate;
- mancata gestione delle Conditional Route (CDR);
- mancato trattamento dei constraint aperti (prua, holding);
- mancata gestione del contesto what-if, ossia della generazione di una traiettoria "tentative" vista dal solo controllore che sta valutando una decisione.

Passiamo ora a **Coflight** ed andiamo a vedere una ad una le principali novità introdotte da questo componente la cui mission, sin dalla sua origine, è sempre stata quella di diventare il sistema FDP più evoluto ed avanzato al mondo.

Innanzitutto, Coflight implementa il concetto **Gate to Gate 4D**, ovvero il trattamento completo del piano di volo avviene in un'area molto ampia (cosiddetta TP) in cui nella maggior parte di casi ricadono gli aeroporti di partenza ed arrivo, superando così i limiti dell'attuale FDPS, dove la gestione del piano di volo avviene solo nell'Area di Responsabilità (AoR) e nell'Area di Interesse (AOI).

Il modello predittivo della traiettoria sviluppato in Coflight è estremamente sofisticato e rende la predizione calcolata estremamente stabile e vicina alla traiettoria effettivamente percorsa dall'aeromobile.

Coflight utilizza un modello cinetico, chiamato **Total Energy Model**, per descrivere i tratti in salita e discesa degli aeromobili attraverso l'utilizzo delle tabelle BADA (Base of Aircraft Data) per modellare adeguatamente le performance degli aeromobili stessi, e quindi predirne la traiettoria in maniera accurata.

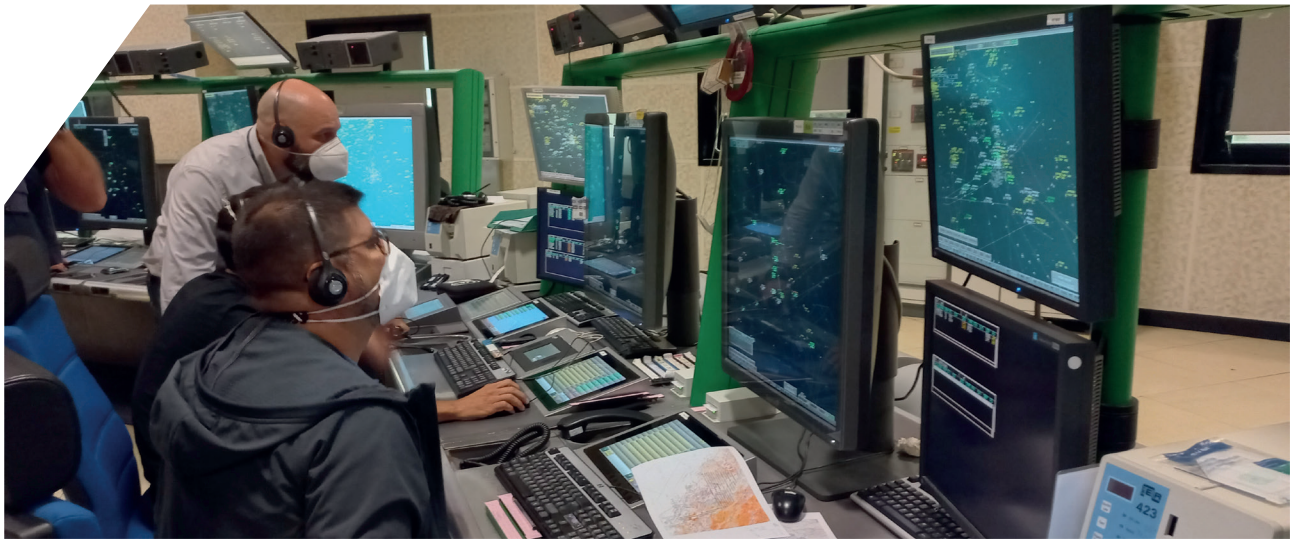
Il profilo verticale della traiettoria prevede più livelli di crociera, aderendo così maggiormente alla descrizione della rotta nel piano di volo che può essere composta da più segmenti, ciascuno con un proprio livello pianificato.

In Coflight è possibile impostare coordinamenti di livello intersettoriale e vincoli strategici che modellano il profilo verticale in modo da determinare una distribuzione dei settori più corretta e puntuale.

Molto apprezzabile è anche il nuovo servizio chiamato what-if che rappresenta un utile supporto al controllore per verificare gli impatti di una ATC clearance assegnata ad un piano di volo, sul traffico circostante prima di applicare tale comando sul sistema e distribuire i risultati alla sala.

Infine, Coflight gestisce l'uso delle aree segregate fornendo warning al controllore in caso di attraversamento della traiettoria in una TSA e suggerimenti su rotte alternative per evitarne l'intrusione.

Il middleware sviluppato per Coflight, denominato CARDAMOM, è stato riusato anche nello sviluppo della piattaforma **4-Flight**, affermandosi, quindi, come il "bus di comunicazione" della futura architettura ATM caratterizzata da una grande interoperabilità fra componenti, una maggiore aderenza agli standard vigenti in tema di interfacce dati ed una maggiore semplicità di modifica e manutenzione.



A TU PER

MATRICOLA 8887H

A cura di **Internal Communication**

Ventiquattro anni. Da quattro Flight Information Service Officer (FISO) all'aeroporto di Bolzano e ora anche istruttore di simulazione per i corsi FISO appena conclusi al Training Centre. Che grinta Sofia Pescari.

E avreste dovuto conoscermi quando alle scuole medie vidi il volantino dell'Istituto Aeronautico Baracca di Forlì. Vivevo a Bazzano, in provincia di Bologna e scelsi subito. Vado a studiare lì. Ero chiaramente ancora minorenne, ma già avevo le idee chiare.

Immaginiamo i salti di gioia in famiglia.

Più che salti di gioia colazioni saltate perché ogni giorno per cinque anni facevo avanti e indietro da Bazzano a Forlì. Partenza ore 6:15 in auto con mio nonno direzione stazione, treno e finalmente scuola. Se ci ripenso... ma lo rifarei cento volte. Non che mi sia fermata qui, dopo la scuola anche una parentesi in Australia. Dovrei ergere un monumento alla pazienza della mia famiglia.

E poi da quei sacrifici le soddisfazioni.

Direi grandi soddisfazioni e pochi sacrifici, tanta era la passione. Certe volte chiedevo a mia madre addirittura di portarmi in aeroporto piuttosto che in giro per acquisti. Strano vero?!

Certo subito scelte importanti e decisive se pur così giovane.

Fa parte del mio carattere, molto diretta, indipendente e disciplinata. Sarà stata anche l'altra passione della mia vita, la danza classica, maestra di atteggiamento fermo e rigido, non male come impostazione. E poi a vent'anni subito la prima assegnazione all'aeroporto di Bolzano. E si è partiti con un'altra vita, quella di FISO.

Ma la vera sorpresa arriva adesso, nel 2022 quando ti viene comunicato di essere stata scelta come Istruttore di simulazione per i corsi dei nuovi FISO al Training Centre. Dai, prima impressione?

Considerando che vengo chiamata dai colleghi "la molla" perché sono reattiva, scattante e non sto mai ferma, ho saltato di gioia e stupore. Il senso di fiducia che veniva riposto in me e la responsabilità di trasferire conoscenze a miei coetanei, e in alcuni casi, a persone più grandi, non mi ha lasciato del tutto indifferente naturalmente. Avevo anche qualche legittimo dubbio all'inizio, sono sincera, ma tutto è andato come doveva. Anche perché non sono mai stata sola. I supervisori sono super-eroi e ci accompagnano in ogni fase dei corsi.

Rimane il fatto di aver messo alla prova te stessa in lati probabilmente ancora non conosciuti?

È vero, non sai che tipo di istruttore sarai fino a che non provi ad invertire la rotta che da studente ti porta a docente. Inevitabilmente ho pensato a quale sarebbe stato il mio approccio. E devo dire che non è cambiato rispetto a quello che sono. Si certo, forse in alcuni casi ho contato fino a dieci prima di dire qualcosa per non mettere sotto stress i ragazzi impegnati nelle simulazioni, ma sempre con serietà e rigore rispetto a quello che stavamo facendo insieme. Ci sono passata anche io e questo è stato il segreto, capire, conoscere e reagire di conseguenza.

Sofia Pescari
(Istruttrice)

Ironia della sorte alcuni dei tuoi allievi sono peraltro diventati colleghi a Bolzano?

In effetti uno scherzo del destino, chi lo avrebbe detto. La conoscenza avuta in un momento così particolare come quello vissuto a Forlì è stata per tutti un elemento in più probabilmente. L'affiatamento è nato in questo modo ancor prima di lavorare insieme. Posso dire tranquillamente di essere stata moto fortunata.

Prima di salutarci Sofia, quale ricordo ti rimane più impresso?

Ne ho tantissimi a dire il vero, ma mi viene anche da ridere perché mentre ascolto questa domanda penso anche al ricordo di ciò che ho lasciato per questo periodo a Bolzano. Montagna, sciate, bike e arrampicate. Lo avevo detto giusto? Non sto mai ferma. A parte gli scherzi, sono tanti, ma sono anche convinta che il meglio debba ancora venire.

E noi te lo auguriamo.

TU CON

MATRICOLA 9996L

Sei ufficialmente un Flight Information Service Officer (FISO) di ENAV. Complimenti Filippo.
Direi che dal gruppo di amici che andavano a vedere decolli e atterraggi sono entrato nel Gruppo giusto, quello di ENAV. È davvero un sogno.

Nato in Liguria ventiquattro anni fa, trapiantato a Roma e adesso a Foggia per la tua prima esperienza. Lo stivale in lungo e largo?
E sempre con la macchina fotografica in mano. Dalle foto agli aerei alle riprese video con persone appassionate di aeronautica proprio come me passo dall'altra parte, se così si può dire. E sono onesto, chi lo avrebbe detto che dal Liceo Classico sarei riuscito a fare tanto e di così diverso da quanto tutti pronosticassero? È una doppia soddisfazione.

Effettivamente da video reporter di voli a società che li gestisce, è come passare da regista ad attore?
Per fortuna alla fine non sono nessuno dei due, non sarei così contento come ora. Vedrò decolli e atterraggi da un'altra prospettiva e con un'altra responsabilità. Mi piace dire che ho fatto una bella esperienza nei *campi*, quelli attigui all'aeroporto di Fiumicino per interminabili *cleared for take off e cleared to land*.

E dell'esperienza del Training Centre? Quella si che ti ha formato?
Ecco il sostantivo esperienza è proprio quello più corretto. Perché oltre a studiare e formarsi, sono entrato in contatto con un mondo che vedevo ma non conoscevo e che mi ha stregato da subito. Supporto reciproco tra istruttori e allievi e si sa, quando si crea una combriccola - se mi passate il termine – diventa allora un'esperienza anche umana e non solo professionale.

Peraltro, hai incontrato allievi di ieri che sono diventati alcuni dei colleghi di oggi sul tuo nuovo impianto?
Che fortuna. Non sarebbe stato di certo un problema diversamente, ma aver conosciuto alcuni di loro ed aver condiviso anche il medesimo stress da corso ci ha messo subito in una *comfort zone*. Si sa, la condivisione delle esperienze può avvicinare e unire con maggior semplicità.

E forse tu ci metti del tuo Filippo. Ci dicono che hai una parlantina mica male. Forse anche per questo si è creato un bel gruppo di persone?
Parlantina? Forse è poco. Riconosco di essere davvero logorroico in certi momenti, sarà la passione che metto in genere nelle cose che faccio che mi spinge a parlare, condividere. Però alt! Diranno pure che sono bravo ad ascoltare e ad essere attento alle esigenze del prossimo. Non è vero?

È vero anche questo. Così come che oltre al pilota di aereo, la passione che coltivavi da piccolo, poteva chissà realizzarsi anche quella di un altro tipo di pilota?
La Formula 1. Altra passione indiscutibile. Certo, uno in aria e l'altro a terra, ma in ogni caso sempre si sarebbe trattato di pilotare. Ma la mediazione tra aria e terra è forse proprio quella che sto attuando, mettere in futuro le mie capacità a disposizione del Gruppo per far si che dal rullaggio al volo possa anche io essere una parte di questo splendido ingranaggio.

E se dovessi creare uno dei tuoi video per raccontare questo percorso? Che caratteristiche avrebbe?
Sarebbe senz'altro un video emozionale. Una intro fortissima, musica ed effetti ad altissimo volume che lasciano il passo ad un lento ammorbidimento dei toni e degli stati d'animo, quasi a rappresentare i momenti anche complicati vissuti durante il training. Chiaramente ci sono stati. E poi, gran finale, di nuovo volume e trasporto.

Concentrati però sul trasporto aereo mi raccomando?!
Non c'è pericolo, sarò "operativo".

Filippo Martini (FISO)

BOLLINO VERDE EASI ALLA SOSTENIBILITÀ DI ENAV

di **Davide Tassi** responsabile Sustainability and Corporate Social Responsibility
e **Carlo Rusconi** responsabile Risk Analysis and Support Processes Compliance

Governance, salute e sicurezza dei luoghi di lavoro, impatto ambientale, aspetti relativi a clienti, utenti e consumatori, protezione dei dati e sicurezza informatica: sono cinque i temi oggetto della prima certificazione EASI sulla Sostenibilità aziendale ottenuta lo scorso mese di marzo da ENAV, tra le poche aziende in Italia, l'unica nel trasporto aereo, ad aver ottenuto questa importante attestazione.

DNV Business Assurance con il riconoscimento di Accredia assegna ad ENAV la prima certificazione per le politiche di sostenibilità aziendali

Si chiama **EASI (Ecosistema Aziendale Sostenibile Integrato)** ed è il primo modello certificato di governance della sostenibilità aziendale ad essere stato riconosciuto in Italia da Accredia, l'Ente Unico di accreditamento che opera senza scopo di lucro, sotto la vigilanza del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Non si è trattato di compilare qualche questionario, ma di affidare ad un ente esterno la verifica di quanto la tutela dell'ambiente, e la sostenibilità in generale, sia parte integrante della strategia dell'impresa.

Il modello EASI è uno schema innovativo che integra lo sviluppo sostenibile nella strategia e in tutti i processi aziendali, coniugando crescita e solidità economico-finanziaria con sostenibilità ambientale e sociale, con l'obiettivo ultimo di creare valore nel lungo periodo.

Lo schema nasce dall'esigenza di raccogliere tutti i requisiti che un'organizzazione deve rispettare per dotarsi di un sistema di gestione aziendale conforme ai principi di sostenibilità e in grado di valutare, gestire e controllare gli impatti ambientali, sociali ed economici generati e che risulti capace di creare visione, consapevolezza interna ed esterna con contenuti e azioni concrete.

> Il modello EASI è uno schema innovativo che integra lo sviluppo sostenibile nella strategia e in tutti i processi aziendali con l'obiettivo ultimo di creare valore nel lungo periodo

ENAV ha ottenuto questa prima certificazione alla fine di un processo di audit da parte di DNV Business Assurance. Un risultato raggiunto grazie al lavoro sinergico di tutte le strutture aziendali coinvolte e al supporto di indirizzo del Comitato Sostenibilità al quale sono attribuite funzioni di promozione e vigilanza sulle politiche di sostenibilità connesse all'esercizio delle attività della Società e alle sue dinamiche d'interazione con gli stakeholder.

La certificazione EASI rappresenta dunque un ulteriore passo in avanti da parte di ENAV nell'assicurare una solida governance a tutti i processi e progetti che ci hanno consentito di raggiungere una posizione di leadership nello sviluppo sostenibile del settore aviation.

ENAV FINALISTA AI **TALENT AWARD** DI LINKEDIN

a cura di **Internal Communication**

È stata una bella notizia. È certamente un premio al nostro impegno. Siamo stati infatti selezionati da LinkedIn quali finalisti ai Talent Award, per la categoria Best Employer Brand – sezione Government – per l'anno 2022, dopo aver analizzato le performance e i risultati conseguiti dalle centinaia di aziende partecipanti.

Grazia Gurrieri responsabile Talent, Acquisition, Assessment and Learning, **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development and Group Image e **Andrea Pietrosanti** responsabile Digital Communication, hanno evidenziato come la trasversalità della collaborazione all'interno di un Gruppo permetta di intercettare nuovi canali e forme di comunicazione che rendono seria, moderna e ***attractive*** un'azienda agli occhi delle persone.

Si tratta di un'iniziativa che rende omaggio alle realtà che in tutto il mondo stanno innovando il proprio approccio al futuro del lavoro.

La talent acquisition è diventato un elemento cardine del nostro Gruppo. In linea con il piano industriale 2022-2024 stiamo investendo sulle nuove generazioni e l'uso della piattaforma LinkedIn è sempre più strategico per attrarre personale. Con oltre 100 job posting e 12mila candidature ricevute, possiamo dire che stiamo facendo un buon lavoro.

Ma **la sfera social si sta rivelando strategica** anche per presentare le tante attività che l'azienda porta avanti. Quotidianamente. Oltre al recruiting, su LinkedIn parliamo della partecipazione delle società del Gruppo a eventi di settore. Parliamo delle nostre persone e della loro partecipazione a tavoli di lavoro nazionali e internazionali. Spieghiamo come l'innovazione digitale e la sostenibilità sono diventati elementi imprescindibili del nostro business.

Il tutto attraverso un'attività sinergica tra diverse strutture aziendali. La pubblicazione dei job posting, il racconto dell'azienda e le relazioni con i vertici LinkedIn sono azioni che avvengono ormai in maniera organica. E sono diventate un elemento di successo e di crescita sulla piattaforma.

La talent acquisition è un elemento cardine del nostro Gruppo. In linea con il piano industriale 2022-2024 stiamo investendo sulle nuove generazioni e l'uso della piattaforma LinkedIn è sempre più strategico per attrarre personale. Ma la sfera social si sta rivelando strategica anche per presentare le tante attività che l'azienda porta avanti. Quotidianamente.

ITALIAN NATIONAL AIRSPACE STRATEGY... **L'UNIONE FA LA FORZA**

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

Abbiamo già avuto modo di raccontare dalle pagine di Cleared (si veda il numero novembre/dicembre 2021) dell'iniziativa **National Airspace Strategy**. In quell'occasione avevamo fornito un aggiornamento sull'evento di alto livello che aveva raccolto a Fiumicino i vertici delle numerose organizzazioni partecipanti, insieme ad **ENAV**: ENAC, Aeronautica Militare, IATA, le principali compagnie aeree che operano in Italia (ITA Airways, Ryanair, Vueling, Malta Air, Air Dolomiti, Neos Air), gli operatori aeroportuali (in particolare Aeroporti di Roma, SEA Milano, Toscana Aeroporti), nonché associazioni come IBAR (Italian Board of Airlines Representatives) ed Assaeroporti.

Una iniziativa che raccoglie, dunque, tutti insieme attorno ad un tavolo gli operatori del settore *aviation* che operano nel nostro paese, con un approccio *bottom up,* ovvero che parte dal basso, non realizzato per rispondere a requisiti normativi nazionali od europei, bensì animati dalla voglia di lavorare insieme per supportare in maniera continua ed efficace il dialogo, la condivisione e le attività congiunte.

L'incontro più recente del Gruppo NAS si è tenuto lo scorso 29 marzo, negli uffici ENAV di Fiumicino, ed ha visto la partecipazione di ben 27 rappresentanti, che hanno affrontato i seguenti temi:

- aggiornamenti recenti relativi al **PBN Transition Plan**, sviluppato da ENAV in risposta alla regolamentazione europea;
- illustrazione delle **recenti implementazioni tecnologiche ed operative** in ambito data-link;
- presentazione del *Customer Relationship Management* di ENAV, evidenziando le numerose attività realizzate dalla Società, in maniera strutturata e continuativa, a supporto del rapporto con le compagnie aeree e più in generale con il più ampio bacino degli attori del settore;
- discussione sui **temi prioritari per il 2023**. Obiettivo del gruppo è infatti, in maniera pragmatica, "creare valore", attraverso il focus su aree specifiche di interesse comune, che possono essere sviluppate congiuntamente e creare benefici tangibili;

- presentazione da parte di IATA di alcune proposte, basate anche sulle esperienze in altri paesi europei, per lo sviluppo di **iniziative mirate nell'ambito ambientale**, al fine di poter produrre e misurare i benefici ambientali in termini di emissioni CO2 e di rumore. Al fine di beneficiare al massimo delle numerose iniziative che già insistono sul tema nel nostro paese, il gruppo dovrà individuare eventuali ulteriori aree di lavoro comune e che potranno essere sviluppate in futuro;
- progress report sulle attività legate alla *Massive diversion*, ovvero quelle situazioni operative particolari dove l'indisponibilità (ad esempio per maltempo) di grandi aeroporti, impatta significativamente sulle operazioni delle linee aeree, delle società di gestione aeroportuale – oltre quella dell'aeroporto interessato dall'evento anche quella degli aeroporti che sono oggetto di riposizionamento da parte delle linee aeree – e ovviamente del regolatore nazionale e di **ENAV**. Tale attività, portata avanti inizialmente nel gruppo NAS, è stata ampliata e divenuta oggetto di un lavoro internazionale in ambito Eurocontrol;
- aggiornamento periodico del **NAS Implementation Programme**, il documento che mira ad allineare le attività dei membri NAS verso una *vision* comune: *"A safe, secure and efficient Italian airspace that has the capacity to meet demand, balances the needs of all users and mitigates the impact of aviation on the environment"*

Sono numerose le azioni concordate al meeting che vedranno un intenso lavoro nei prossimi mesi. L'appuntamento per il prossimo NAS meeting è per inizio luglio.

IL **SERVICE DESK TECHNO SKY** DI ROMA ACC

di **Marco Incinese** responsabile Service Desk Techno Sky

Essere al "servizio", fin da tempo immemorabile, ha significato dedicarsi all'altro, porre il proprio impegno, la propria intelligenza e spesso anche la propria vita al "prossimo". Il **Service Desk Techno Sky** di Roma ACC, sempre attivo con i propri numeri di telefono 24 h su 24 con 7 persone a rotazione, non ha ambizioni così evangelicamente potenti ma, nella sua dimensione più consona ai propri obiettivi costitutivi, ha la missione di "servire" con professionalità ed efficienza coloro che gli si rivolgono per le più svariate necessità.

Appunto: quali obiettivi, quali necessità? Chi lo chiama? La prima "anima" che lo rende vivo è sicuramente il compito, fondamentale, di richiamare a sé tutte le istanze di gestione dei guasti e delle avarie tecniche che ogni giorno, inevitabilmente, si presentano sui sistemi operativi. il Service Desk riceve le segnalazioni di malfunzionamento dal territorio (e a farle possono essere *Manutentori Techno Sky, Controllori di Volo, Direttori di Centri ENAV*...) e le "gira" convenientemente alle "isole" TOC (Sorveglianza, Navigazione, Comunicazioni, Software...), che ne approfondiscono la natura e forniscono, nel caso, aiuto a chi si trova sul posto per risolvere il problema nel più breve tempo possibile.

È un compito a prima vista semplice, verrebbe da dire quasi banale: ma non è così. L'evoluzione della tecnologia che asserve il controllo del traffico aereo è stata così rapida e impetuosa che gestirne la forza è impresa sempre più ardua; in buona sintesi, questa evoluzione che garantisce, nella nostra realtà aziendale, risultati certamente straordinari, porta con sé anche il dovere di governare al meglio questa complessità sempre più spinta. Il Service Desk è stato quindi pensato e creato proprio come risposta a questa sfida: agisce ed opera strategicamente e tatticamente adattandosi alle situazioni, cambiando le proprie dinamiche di reazione e consentendo al sistema di restare sempre in un perimetro di sicurezza ed efficienza. Ma attiviamo meglio la lente di ingrandimento per vedere più **in dettaglio cosa "fa" il Service Desk**:

- Il Core Business: appena ricevuta una chiamata che segnala un'avaria dal territorio, il SD la formalizza con l'apertura di un ticket, ne effettua una prima analisi e la indirizza successivamente all'isola TOC cui compete per dominio tecnologico. Ad esempio, un guasto della presentazione RADAR dell'aeroporto "X" viene segnalato dalla Torre di controllo con una chiamata al numero del Service Desk; l'operatore, dopo una primissima scrematura sulla natura del malfunzionamento (estrapolando maggiori dettagli possibile dalla comunicazione dell'operativo che ha chiamato), ingaggia l'isola TOC ATM (Air Traffic Management) che analizza con i propri specialisti l'avaria, agendo magari già da remoto sulle cause che la determinano per risolverla. Tanto per dare...i numeri, il SD ha **emesso e gestito più di 4.000 ticket in poco più di un anno**;
- coordina i Piani di Lavoro di Aeroporti, ACC, Siti Remoti, Team Mobili, perfino con Enti stranieri (SkyGuide, Provider svizzero, o Marsiglia ACC...ma l'elencazione di tutti sarebbe davvero lunga!). Si parla di migliaia di documenti operativi che "passano" tutti al vaglio di questo ente;
- coordina le attività tecniche dei siti non presidiati durante il giorno (ad esempio Parma, Foggia) o, come Bari o Ronchi con presidi non h24, durante la notte;
- colloquia con l'I-SOC (ente aziendale che gestisce la Security), anche in caso di *incident*, cioè di eventi di violazione della Security stessa, curandone gli aspetti formali
- collabora con gli enti aziendali preposti alle indagini tecniche in caso di eventi di grave avaria dei sistemi

...e tante altre interazioni, dirette o indirette, con moltissimi altri attori del Gruppo: il Service Desk è, insomma, un **punto di interfaccia con tutta l'Azienda**. Alcuni dei colleghi che vi lavorano hanno inoltre maturato esperienza sul *focal point* di Roma ACC che, qualche anno fa, già agiva come forma embrionale di punto di contatto per tutte le problematiche tecniche. Anche stavolta, quindi, tutto si fonda principalmente sulle *persone*, donne e uomini che con dedizione e professionalità lavorano come un vero e proprio *sparring partner* su un ring che risponde colpo su colpo all'antagonista e, tenendolo sotto controllo, "allena" tutto il sistema evitando, allo stesso tempo, che...vada al tappeto!

IL SISTEMA PER LA **GESTIONE DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA** NEL GRUPPO ENAV

di **Carlo Fronduti** Risk Analysis and Support Processes Compliance e **Lorenzo Filippino** Health and Safety

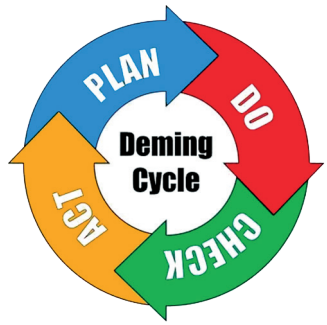
Il Gruppo ENAV ha adottato fin dal 2017 un **Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro** con l'obiettivo di migliorare la propria capacità di prevenire le malattie professionali e gli infortuni dei dipendenti e, con riferimento alle attività svolte presso il Gruppo, dei propri fornitori e visitatori.

Il Sistema, dal punto di vista documentale, è costituito da una Politica e da un insieme di procedure ed istruzioni di controllo ed è certificato da un Organismo di Certificazione Internazionale secondo lo standard internazionale ISO 45001.

La Politica, approvata dal Datore di Lavoro, è l'elemento fondante del Sistema: indica la visione, i valori essenziali e le convinzioni del vertice sul tema della sicurezza e serve a definire la direzione, i principi d'azione e i risultati a cui tendere.

L'applicazione scrupolosa delle procedure e delle istruzioni consente di eseguire – in modo corretto e coerente con la normativa - tutte le attività rilevanti per la salute e la sicurezza sul lavoro, tra le quali:

- ✓ l'analisi dei rischi;
- ✓ la sorveglianza sanitaria;
- ✓ la formazione e l'informazione;
- ✓ la gestione delle emergenze e degli accadimenti pericolosi;
- ✓ il monitoraggio delle prescrizioni legali;
- ✓ la sicurezza in appalto, anche nei cantieri;
- ✓ la travel security;
- ✓ la gestione dei dispositivi di protezione individuale.



Il Sistema consente quindi la gestione delle attività del medico competente - le visite periodiche ai lavoratori e i sopralluoghi nei luoghi di lavoro - e tutte le attività di formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, sia generale sia specifica, per le mansioni più delicate.

Garantisce che i visitatori e i fornitori siano informati sulle caratteristiche degli ambienti a cui accedono e sulle attività dei lavoratori che li frequentano, in modo che le interferenze siano sotto controllo.

Consente ad una società leader mondiale nei servizi sanitari e di sicurezza di sapere che stiamo per partire, quali voli stiamo per prendere, in quali città transiteremo e soggiorneremo e in che giorni, perché possa fornirci assistenza in caso di emergenza. E molto altro.

Il Sistema opera in una sequenza ciclica costituita dalle fasi di pianificazione, azione, monitoraggio e riesame, per il miglioramento continuo (**ciclo di Deming**).

Rende possibile declinare gli obiettivi di alto livello stabiliti dal vertice nel contesto dell'organizzazione del lavoro, in cui agiscono i lavoratori, i Delegati e sub-Delegati di funzioni del Datore di lavoro, i Dirigenti e i Preposti antinfortunistici, il Responsabile e gli Addetti del Servizio di Prevenzione e Protezione, il Medico Competente, l'Esperto di Radioprotezione e gli Addetti alla gestione delle emergenze, nel rispetto di specifici ruoli, responsabilità e competenze.

Davvero applicando un set di procedure aziendali si possono prevenire le malattie professionali e gli infortuni? Si, e può anche contribuire a ridurre progressivamente i costi complessivi della salute e sicurezza sul lavoro.

Ma soprattutto funzionerà meglio quanto più ne comprenderemo a fondo i processi, applicando le procedure previste e contribuendo a segnalare i pericoli e gli eventi, anche solo potenziali (*near miss*).

Se anche un solo infortunio sarà evitato, o se solo una malattia professionale sarà prevenuta, non abbiamo alcun dubbio: ne sarà sicuramente valsa la pena.

LA COOPERAZIONE INIZIA AL TRAINING CENTER

Partito lo scorso 20 aprile il nuovo programma di collaborazione tra ENAV e le compagnie aeree. Grazie agli accordi di cooperazione, predisposti dalla struttura di Customer Relationship, un nuovo strumento sarà messo a disposizione dei processi di formazione del Training Center per accrescere l'offerta formativa, ampliando le conoscenze specifiche e, di conseguenza, contribuendo efficacemente al miglioramento continuo della qualità del servizio. In particolare, e allo scopo di anticipare quanto prima possibile la conoscenza della routine di cabina e l'interazione Crews – ATC, Operations e Malta Air, sussidiaria per il mercato italiano di Ryanair, hanno condiviso un nuovo programma che consentirà ai partecipanti dei corsi CTA ACS di effettuare un primo volo di familiarizzazione durante il corso. L'iniziativa è stata avviata da una conferenza ai partecipanti al corso ACS del Deputy Chief Pilot di Malta Air, Fred Lampens e dal Base Captain di Bologna, Francesco Cremonini, alla presenza del responsabile della struttura Operational and Technical Training Alberto Valentini e Fabio Olivetti responsabile del Training Center di Forlì. L'incontro ha riscosso grande interesse trai i partecipanti, aprendo le porte alle collaborazioni continuative con le compagnie aeree. A breve, e secondo un calendario condiviso, inizieranno le attività di volo per i frequentatori dei corsi.

ENAV PARTECIPA AL TABLE TOP DI EUROCONTROL

Nell'ambito del progetto di ricerca europeo SESAR PJ07-W2-OAUO "Optimised Airspace Users Operations", ENAV ha partecipato con il proprio National Network Manager (Italy-NMP), dal 19 al 20 aprile, al secondo esercizio Table Top di EUROCONTROL che ha coinvolto il Network Manager, gli ANSP, e gli Airspace Users. Un esercizio Table Top è una riunione degli stakeholder di un determinato dominio per discutere e definire diversi scenari operativi. I partecipanti, con il supporto di un facilitatore che stimola la discussione e raccoglie le risposte e le soluzioni fornite dal gruppo, chiariscono ruoli e responsabilità, identificano punti di forza e aree di miglioramento. In particolare, sono stati discussi in questo esercizio aspetti rilevanti alla definizione della Release 2 del concetto Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE/R2). Considerato lo scambio di informazione dinamico e collaborativo come elemento fondante dell'ATM futuro, il concetto FF-ICE fornisce un contesto decisionale collaborativo per la condivisione coordinata di dati all'interno della community ATM, il miglioramento della "situational awareness" degli attori coinvolti e il raggiungimento di target di performance a livello globale. In particolare, sono stati considerati il processo di revisione della traiettoria per la porzione al di fuori dell'area ECAC, che include lo spazio aereo oceanico, e il processo di emissione delle clearance in seguito alla revisione. L'esercizio è stato preceduto da una "Knowledge Levelling Session" organizzata da remoto per introdurre i partecipanti ai concetti FF_ICE e Trajectory Based Operation. Gli esiti della discussione saranno veicolati al Table Top congiunto FAA/Europe che si terrà a Montreal presso la IATA il prossimo giugno. Per ENAV hanno partecipato Debora Palombi, National Network Manager, e Patrizia Criscuolo, Research Activities.

Antonio Licu

Head of Digital Transformation Office and Head of OPS Safety, SQS and Integrated Risk Management Unit EUROCONTROL

Bentornato sul nostro magazine aziendale. In questi ultimi 10 anni quanto e come è cambiata la safety culture a livello internazionale?

Grazie mille per avermi invitato ancora: è un piacere e un onore per me rispondere alle vostre domande.

Il concetto di Safety Culture è diventato centrale nella vita degli ANSP europei grazie agli specifici programmi che EUROCONTROL ha dedicato al tema e soprattutto per il fatto che le misurazioni periodiche che i fornitori dei servizi della navigazione aerea debbono effettuare della Safety Culture, sia un requisito necessario per mantenere un livello di maturità del proprio SMS in linea con gli obiettivi previsti dal Performance Scheme europeo.

Se 10 anni fa la Safety Culture era il tema prioritario per tutti, ora per molte organizzazioni è una delle tante priorità e probabilmente, in alcuni ambiti, è stata persino dimenticata. Purtroppo, le crisi che si sono succedete negli ultimi anni, il Covid-19 e la guerra in Ucraina, hanno prodotto ripercussioni economiche molto significative sia sull'aviation system che nella società nel suo complesso. E non sempre in modo positivo.

Un altro elemento che sta influenzando la Safety Culture è sicuramente la trasformazione digitale. Elementi come complessità, pressione sui nostri dipartimenti tecnologici, fattori umani, capacità della Safety di stare al passo della veloce innovazione tecnologica sono sfide già in atto. Se non eseguita e promossa correttamente, la trasformazione digitale rischia di venir percepita soltanto come un programma tecnologico per sostituire gli esseri umani. Ovviamente, la mia opinione, è che non è affatto così: la trasformazione digitale deve coinvolgere le persone. Così se ad una parte, ad esempio, migriamo i nostri sistemi nel cloud o esternalizziamo il supporto e la manutenzione, dall'altra dobbiamo formare personale competente in grado, non solo di fare tutte le cose che abbiamo pianificato, ma anche, e soprattutto, quelle non pianificate o estemporanee.

Un Safety Management System (SMS) maturo quanto può fare a meno della Safety Culture?

Non possiamo avere un SMS efficace senza una forte Safety Culture.

Questa può essere semplicemente descritta come il modo in cui, qui ed ora, la Safety viene esercitata all'interno dell'organizzazione da tutti i suoi componenti, nessuno escluso.

Se infatti il modo in cui vengono fatte le cose è diverso da quanto è previsto nel proprio SMS, la narrazione diventa immaginaria e l'SMS si riduce ad essere un mezzo per avere una sicurezza "sulla carta". In poche parole, maggiore è il divario tra realtà e l'SMS, maggiore è l'esposizione al rischio.

Invece lato Just Culture: quali passi sono stati intrapresi per rafforzarla e renderla maggiormente fruibile ai vari livelli?

A livello europeo il tema della Just Culture è probabilmente, in questo momento, più visibile e discusso della Safety Culture nel suo complesso.

Lato EUROCONTROL abbiamo investito sempre di più nella Just Culture, riducendo gradualmente le risorse impiegate per supportare i fornitori dei servizi della navigazione aerea nell'effettuazione delle Safety Culture.

Stiamo ospitando corsi, workshop e conferenze in cui auspichiamo la ricerca di un equilibrio tra le varie componenti in gioco: aviazione, pubblici ministeri e giudici.

Dal mio punto di vista posso dire che la Just Culture - almeno l'interfaccia con la magistratura - è diventata uno spazio migliore in cui poter agire.

Di contro penso anche che, se c'è una dimensione in cui probabilmente abbiamo investito di meno a livello Eurocontrol, questa è stata la Just Culture aziendale. La maggior parte dei fattori abilitanti o disabilitanti della Just Culture risiedono infatti nel modo in cui, all'interno delle nostre organizzazioni, trattiamo le persone quotidianamente: d'altronde, pochissimi casi finiranno di fronte alla magistratura, mentre la maggior parte dovremmo affrontarli in casa nostra.

Nei mesi scorsi ENAV ha concluso una Safety Culture Survey di Gruppo. Cosa pensa possa essere il valore aggiunto di un'operazione del genere, sia in termini di coinvolgimento, sia come ricaduta in termini di maturità di sistemi?

Voglio congratularmi con ENAV per come, con coraggio, ha scelto di effettuare una Safety Culture Survey in questo momento. Nel recente passato, sono stati solo una manciata gli ANSP in cui mi sono imbattuto e che hanno intrapreso lo stesso percorso.

Forse le organizzazioni e i rispettivi management sono preoccupati dagli effetti collaterali del Covid 19 e dalla mancanza di risorse (sia di budget che di personale) che questa crisi ha portato.

Ad ogni modo, la Safety Culture survey condotta ha dimostrato quanto ENAV sia sempre stata interessata a tastare il polso all'interno della propria organizzazione: una caratteristica che, dal mio punto di vista, è già di per sé estremamente positiva.

Volendo dare un suggerimento, agirei sulla scorta dei risultati della survey dando valore sia agli aspetti positivi che sono emersi ma anche, e soprattutto a quelli negativi: questo rimane il miglior modo per confermare di essere uno dei Safety Culture champion più validi in Europa. E se devo dirla tutta, sulla base dei contatti e delle costanti collaborazioni con la Safety e le operazioni di ENAV, non ho dubbi che sarà così.

enav group

enav.it