

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.6 anno XXII
giugno 2025



ENAV DIGITAL ACADEMY

La piattaforma e-learning
per ATM e U-space



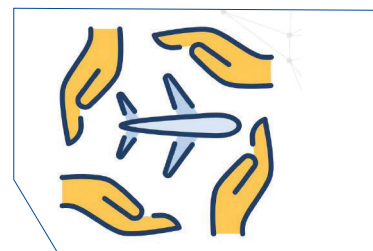
GRUPPO ENAV

Borse di studio Globe



ENAV

Safety e innovazione



SOMMARIO

1 EDITORIALE

2-3 **CANSO ACCELERA PER AFFRONTARE LE SFIDE DELL'ESTATE E DEL FUTURO**

4 **ENAV DIGITAL ACADEMY:** PRESENTATA A FORLÌ LA PIATTAFORMA E-LEARNING PER ATM E U-SPACE

5 IL VOLO VERSO LA **TRASFORMAZIONE** DEI PROCESSI AZIENDALI DEL **GRUPPO ENAV**

6-7 **GUARDARE IN BASSO PER VOLARE IN ALTO: ENAV E IL MONITORAGGIO OSTACOLI**

8-9 **GLOBE:** UNA BORSA DI STUDIO PER CAMBIARE VITA

10 **ONBOARDING: INFORMARE E INTEGRARE**

11 COSTRUIAMO ATTRAVERSO LA **SOSTENIBILITÀ UN FUTURO PIÙ SOLIDO** CON LE NUOVE GENERAZIONI

12-13 “NON HO BISOGNO DI UNA GIORNATA CELEBRATIVA. **HO BISOGNO CHE NON CI SIA PIÙ UNA GIORNATA CELEBRATIVA**”

14-15 **SAFETY E INNOVAZIONE:** IL CASO STORY

16 LA PAROLA A... **CORRADO FISHER**



La Safety e la sua evoluzione in ENAV

di **Florenziano Bettini** responsabile Compliance and Risk Management Gruppo ENAV

Sebbene il binomio Safety e servizi della navigazione aerea sia ormai un elemento imprescindibile dell'aviazione system, considerarlo come un dato acquisito rischia di essere fuorviante. È più corretto vederlo come una combinazione in continua evoluzione, un viaggio incessante verso un costante miglioramento.

Proprio in questa direzione, ENAV ha scelto la Safety come pilastro fondamentale nel suo percorso di crescita come provider di servizi di navigazione aerea, rispondendo con rigore e determinazione alle stringenti normative europee e alle migliori pratiche internazionali.

Il vero salto di qualità è arrivato con il pacchetto Single European Sky del 2004: una struttura normativa che ha consolidato e accelerato il potenziamento della Safety nel Gruppo ENAV. Grazie a un quadro regolatorio atto a favorire il miglioramento delle performance operative in contesti sempre più sicuri, si è creato un terreno fertile per una gestione della Safety sempre più strutturata, integrata e trasparente.

Nel Gruppo ENAV la Safety non è soltanto una questione tecnica o operativa. Il Safety Board, composto dai direttori e presieduto dal CEO, si riunisce trimestralmente per discutere e indirizzare le strategie di sicurezza

Sfruttando questo impulso, già nel 2006 ENAV ha introdotto il suo primo Safety Management System (SMS), un sistema che ha subito un'evoluzione costante, adattandosi con flessibilità alle nuove sfide, alle innovazioni tecnologiche e ai sempre maggiori livelli di maturità conseguiti dal Gruppo nella gestione della Safety.

1

Oggi, la Safety di ENAV è affidata a un team di specialisti dedicati che operano nel rigoroso rispetto del principio di segregation of duties, assicurando la massima efficacia di ogni azione preventiva e di mitigazione: prima di ogni modifica ai sistemi ATM (Air Traffic Management), vengono condotte analisi di rischio approfondite; ogni evento con fattore causale riconducibile all'ATM genera azioni mirate a prevenirne il ripetersi, in linea con la regolamentazione europea.

Il monitoraggio continuo delle performances di safety, l'analisi dei trend e valutazioni periodiche della Safety Culture all'interno del Gruppo consentono di intercettare tempestivamente eventuali segnali di deriva e intervenire con prontezza. Questo approccio proattivo è l'unica chiave per garantire standard elevati e la fiducia di tutti gli stakeholder.

Ma ormai da tempo nel Gruppo ENAV la Safety non è più soltanto una questione tecnica o operativa. Il Safety Board, composto dai direttori e presieduto dal CEO, si riunisce trimestralmente per discutere e indirizzare le strategie di sicurezza. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione, il Comitato Rischi e Parti Correlate e il Collegio Sindacale sono regolarmente aggiornati sulle performance di Safety, assicurando così un controllo e una governance trasversale e integrata.

Negli ultimi venti anni, anche sotto la spinta della normativa europea, la Safety di ENAV si è trasformata in un valore sempre più condiviso, profondamente radicato nella cultura aziendale, con la sicurezza sempre al centro di ogni decisione. È questa visione lungimirante che consente alla nostra organizzazione di garantire un'affidabilità riconosciuta e spendibile in ogni ambito.





CANSO ACCELERA PER AFFRONTARE LE SFIDE DELL'ESTATE E DEL FUTURO

di **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities

2

Gli ultimi mesi hanno visto un grande fermento all'interno di CANSO a livello europeo: obiettivo preparare le sfide di breve periodo, in particolare l'estate ormai iniziata, e sviluppare proposte sui temi normativi, operativi e tecnologici per il medio-lungo periodo.

MASSIMA ATTENZIONE ALLA PREPARAZIONE DELLA SUMMER 2025 E SFIDE OPERATIVE (CANSO COO FORUM)

Il 6 giugno scorso si è tenuto il **meeting dei Chief Operating Officer degli ANSP europei**, ospitato da ENAV presso l'Auditorium di Ciampino e **presieduto da Maurizio Paggetti COO di ENAV**. Nel corso del meeting sono stati affrontati i temi chiave legati alle Operations, in particolar modo con riferimento alla gestione operativa del periodo estivo. La Summer 2025 è stata definita, sin dall'inizio dell'anno, come molto sfidante, per il pronunciato aumento del traffico, in alcune aree del network è in atto/prevista una crescita a due cifre, nonché per l'instabilità dei flussi di traffico e l'aumento delle attività militari come conseguenza delle note vicende geopolitiche. A questi fattori vanno aggiunti l'evoluzione del quadro normativo con il nuovo pacchetto legislativo Single European Sky II Plus e la discussione in corso in ambito europeo per

la definizione del quadro finanziario pluriennale (Multiannual Financial Framework) 2028-2034. I COO hanno dibattuto sulla crescente rilevanza dei fenomeni meteorologici atipici, che sempre più spesso impattano in maniera inattesa la disponibilità dello spazio aereo, rappresentando, come nel caso italiano, la principale causa dei ritardi. Oltre al meteo, altri elementi rilevanti sono le attività del Network Manager europeo, i comportamenti delle compagnie aeree nella pianificazione dei voli, nella compilazione di piani di volo e ancor più nel loro rispetto. La cosiddetta *flight plan adherence* (il rispetto della traiettoria prevista nel piano di volo) rappresenta infatti un elemento



importante per l'utilizzo ottimale dello spazio aereo e della capacità messi a disposizione dagli ANSP.

Altri argomenti trattati riguardano l'organizzazione e settorizzazione dello spazio aereo, le separazioni applicabili nel mondo ATC nonché le operazioni dei droni, il cui numero è in rapida crescita ma si assiste ancora ad una gestione variegata a livello europeo.

DALL'ESTATE IN CORSO ALLA VISION DI LUNGO PERIODO (CANSO EC3)

Il 22 maggio ed il 10 giugno si sono svolti due eventi importanti, con i rappresentanti degli ANSP europei, per l'avvio del **lavoro mirato ad aggiornare la Vision di CANSO Europa**. Vale la pena ricordare che l'ultima Vision di CANSO era stata elaborata nel 2019, in un mondo ante-pandemia e ante-guerre. Al di là degli anni passati, sono stati numerosi gli elementi di novità che rendono necessario un aggiornamento.

Vediamo il contesto di riferimento e le aree di lavoro



individuare.

Relativamente al contesto di riferimento, abbiamo già menzionato il pronunciato aumento del traffico, l'instabilità dei flussi di traffico e l'aumento delle attività militari a causa delle note vicende geopolitiche; a questi fattori vanno aggiunti l'evoluzione del quadro normativo con il nuovo pacchetto legislativo Single European Sky II Plus e la discussione in corso in ambito europeo per la definizione del quadro finanziario pluriennale (Multiannual Financial Framework) 2028-2034. Dalla discussione sono emersi i seguenti ambiti che saranno oggetto di un approfondimento e proposte di dettaglio:

- **Quadro normativo SES 2+**, con la necessità per gli ANSP di essere presenti e attivi nel lavoro appena iniziato di definizione dei regolamenti attuativi sulle specifiche materie.

- **Sviluppi normativi** sui droni ed i “new entrants”, è necessario che la sicurezza e l'armonizzazione vengano garantite ma non costituiscano, come da esperienza recente sui droni, un blocco od un ostacolo al pieno sviluppo di questi nuovi utilizzatori dello spazio aereo (dai droni alle attività spaziali).
- **Identificazione delle infrastrutture critiche** per la resilienza del sistema ATM europeo, tenendo in considerazione le crescenti esigenze militari e di cyber-security ed in tale contesto anche la gestione ed utilizzo delle infrastrutture dual-use (che soddisfano le esigenze civili e militari).
- **Forza lavoro e flessibilità**, la carenza sistemica di personale operativo a livello europeo è fonte di preoccupazione, è necessario pertanto intervenire per rendere le licenze del personale operativo e l'addestramento più moderni e meglio rispondenti alle esigenze ed alla evoluzione dei sistemi.
- **Schemi di finanziamento** e maggiore flessibilità, gli eventi degli ultimi anni e la volatilità del traffico aereo hanno portato la necessità di valutare alcuni aggiustamenti al sistema delle prestazioni e di tariffazione, soprattutto con riferimento al futuro periodo regolatorio 5 (dal 2030-2034).
- **Nuovi modelli di business**, gli ANSP devono sviluppare modelli di business innovativi che possano creare opportunità e migliorare ulteriormente i servizi forniti, per affermarsi sul mercato e prevenire future spinte politiche e ideologiche.
- **Percezione e comunicazione**, si assiste ormai da anni ad una campagna mediatica aggressiva (in particolare da parte delle compagnie aeree low-cost) nei confronti degli ANSP. Anche gli ANSP, attraverso CANSO, devono comunicare di più e meglio, mettendo in evidenza i risultati raggiunti e gli investimenti posti in essere per soddisfare al meglio l'utenza.

La comunità degli ANSP sta preparando, in maniera organizzata, le sfide del futuro prossimo e più remoto. Vi aggiorneremo alla fine dell'anno, quando sarà visibile il risultato della Summer e sarà disponibile la nuova Vision di CANSO.

Sviluppare modelli di business
innovativi che possano creare
opportunità e migliorare
ulteriormente i servizi forniti per
afferinarsi sul mercato

ENAV DIGITAL ACADEMY: PRESENTATA A FORLÌ LA PIATTAFORMA E-LEARNING PER ATM E U-SPACE

a cura della **Redazione**

4 Il 16 giugno scorso, a Forlì nel Training Center ENAV, l'**Amministratore Delegato Pasqualino Monti** ha presentato la **Digital Academy**, la nuova piattaforma e-learning dedicata alla formazione d'eccellenza per i professionisti dell'Air Traffic Management e dello U-space. *"Competenze, innovazione e sicurezza nei cieli"* non è solo il titolo dell'evento svolto nella sede ENAV, ma è di fatto lo spirito con cui è nata e si prefigge importanti traguardi questa piattaforma tecnologica avanzata pensata per i controllori di volo e flight data operator, ma nata anche per offrire percorsi formativi personalizzati e certificati, con l'obiettivo di ottimizzare l'apprendimento e sostenere l'evoluzione del settore attraverso strumenti digitali all'avanguardia. Alla presentazione hanno preso parte, oltre all'AD ENAV, tanti ospiti, tra i quali il Sindaco di Forlì **Gian Luca Zattini**, l'On. **Galeazzo Bignami**, Presidente del Gruppo parlamentare di Fratelli d'Italia alla Camera dei Deputati, il Presidente della Fondazione Cassa dei Risparmi di Forlì **Maurizio Gardini**, il Prof. Fabrizio Giulietti docente di Meccanica del Volo dell'Università di Bologna e **Felice Catapano** Director of Strategy ENAV. Illustrata da quest'ultimo, nella visione e nel concetto di crescita anche nel mercato non regolato, la **ENAV Digital Academy** rappresenta una evoluzione dell'accademia fisica del Gruppo: un luogo di eccellenza potenziato con un portale digitale, un unicum assoluto in grado di sfruttare anche l'intelligenza artificiale in ambito aviation. Il progetto è una analisi dettagliata degli oltre 80 corsi di formazione proposti dall'Academy

ENAV. Ripercorsa invece la storia recente di ENAV da parte dell'Amministratore Delegato con evidenza su come nel 2024 l'Azienda abbia messo a terra un rilevante numero di prodotti a fronte di investimenti tecnologici per ben 120 milioni di euro di grazie ai quali si continua a rafforzare il proprio riconoscimento come uno dei **migliori service provider del mondo**, elemento che permetterà al Gruppo di giovare di una reputation tale da rendere possibile la verticalizzazione del prodotto per competere nei mercati globali. La Digital Academy non sarà solo uno strumento didattico ma una vera e propria piattaforma di sviluppo per l'internazionalizzazione del sapere aeronautico italiano. Nella seconda parte della giornata le parole dell'On. **Galeazzo Bignami** hanno toccato temi di carattere nazionale e locale, come salvaguardare e rilanciare i territori con i piccoli aeroporti, tra cui lo scalo di Forlì, soffermandosi in particolare sul futuro di ENAV Academy, realtà della quale si era già interessato nel ruolo di viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e che prosegue per supportare nella sua crescita ENAV a Forlì come luogo di formazione a livello internazionale.



IL VOLO VERSO LA TRASFORMAZIONE DEI PROCESSI AZIENDALI DEL GRUPPO ENAV

di **Stefano Canosa** responsabile Transformation and Delivery Improvement Techno Sky e **Maria Teresa Boccucci** Lean Specialist Techno Sky

Due anni fa, il **Gruppo ENAV** ha intrapreso un percorso di trasformazione ambizioso ponendo le basi per una gestione sempre più efficiente dei processi aziendali e orientata ai risultati e al miglioramento continuo. Questa evoluzione, avviata con l'introduzione del processo di *Sales & Operations Planning* (S&OP) e con l'*Obeya fisica* (dal giapponese "grande stanza"), ha segnato un punto di svolta, inaugurando una nuova era, il cui focus è la digitalizzazione e la disponibilità "just in time" di KPI aziendali ed un sistema strutturato e sistematico di *monitoraggio progetti*, un modello nato in **Techno Sky** che sta ora estendendosi all'intero Gruppo. L'obiettivo è di strutturare e consolidare i processi di pianificazione attraverso il monitoraggio delle performance aziendali e una più efficiente comunicazione tra gli stakeholder delle società del Gruppo sfruttando tecniche di Lean Management e aree di lavoro digitali. L'implementazione dell'S&OP ha rappresentato il primo e cruciale passo in questa direzione. **Questo processo integrato di pianificazione**, che bilancia la domanda e la capacità produttiva, ha permesso a Techno Sky di erogare correttamente i servizi, armonizzando le strategie delle operazioni con un allineamento più preciso tra obiettivi di business e risorse disponibili. Secondo step mosso da Techno Sky è stata l'introduzione dell'*Obeya fisica*, ovvero una serie di riunioni periodiche che, attraverso l'interlocuzione fra le diverse strutture aziendali e l'inclusive decision making, aveva come obiettivo l'allineamento e proposte di azioni per le attività bottleneck. Parallelamente sono stati definiti i *Key Performance Indicators* (KPI) aziendali e un robusto sistema di monitoraggio dei progetti. La definizione di KPI chiari e misurabili è fondamentale per tradurre gli obiettivi strategici in metriche tangibili, consentendo a tutte le funzioni aziendali di comprendere il proprio contributo al raggiungimento delle performance complessive e di mitigare/risolvere effetti negativi che potrebbero accadere attraverso un piano di azione. Infine, il costante *monitoraggio dei progetti* (Project

Monitoring), supportato da strumenti e metodologie avanzate di business intelligence, assicura che le iniziative siano in linea con i piani prestabiliti. Questo approccio proattivo è essenziale per garantire che gli investimenti si traducano in valore effettivo e che il Gruppo ENAV continui a innovare e a migliorare i propri servizi, elementi cardine per la sicurezza e la fluidità del traffico aereo. **Dall'Obeya fisica si è infine passati all'I-Obeya**, la versione digitale della "sala/grande stanza" e l'adozione di un *performance control system* (PCS) (cruscotto per la gestione visuale dei progetti, KPI e S&OP), testimonianza dell'impegno e della forte spinta all'innovazione di ENAV verso un modello di leadership basato sulla comunicazione, sulla trasparenza e sul lavoro di squadra. Quello che all'inizio era stato considerato un processo pionieristico in **Techno Sky** sta ora diventando un modello di riferimento per l'intero **Gruppo ENAV**. L'estensione dell'I-Obeya a tutte le aree e società del Gruppo, prima in IDS AirNav, poi ENAV e D-Flight a seguire, rappresenta un passo strategico verso una gestione unificata. **ENAV** è determinata a proseguire su questa strada, abbracciando l'innovazione e l'eccellenza operativa come pilastri della propria strategia. Tutto questo ci permette di adattarci rapidamente alle sfide di un settore in continua evoluzione, garantendo la sicurezza e la qualità dei servizi di navigazione aerea che forniamo. **Questa trasformazione non è un traguardo, ma un viaggio continuo** verso un futuro in cui la performance è misurabile, la collaborazione è la norma e l'innovazione è intrinseca al nostro DNA.

5





GUARDARE IN BASSO PER VOLARE IN ALTO: ENAV E IL MONITORAGGIO OSTACOLI

di **Lycia Romano** responsabile Bid Management Support e **Paolo Carcani** responsabile Obstacle, Survey and Aerodrome Chart

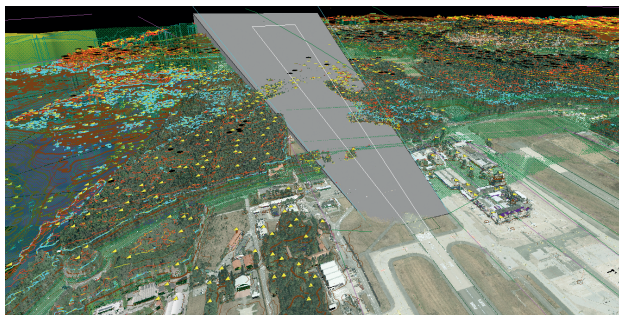
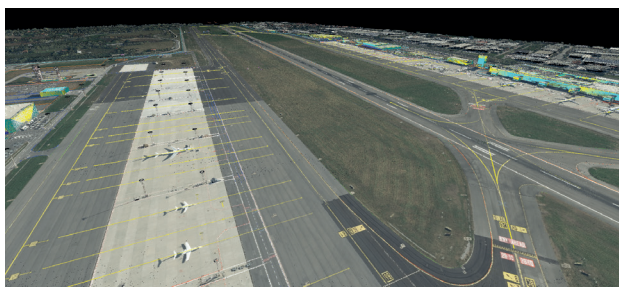
6

Quando si parla di sicurezza del volo, ogni dettaglio conta. E tra questi, **il monitoraggio degli ostacoli nelle aree aeroportuali** è uno di quelli che non si possono proprio trascurare. Per questo, grazie a nuovi accordi commerciali con diversi gestori aeroportuali, **ENAV** sta portando avanti un'attività sempre più strutturata e tecnologicamente avanzata per **supportare il rilievo e l'aggiornamento degli ostacoli e dei dati di aerodromo**. L'obiettivo? Fornire un servizio completo, preciso e conforme alla normativa vigente, che aiuti i gestori a rispettare i requisiti ICAO ed EASA in materia di ostacoli alla navigazione aerea e di dati posizionali aeroportuali. Il tutto attraverso un mix di tecniche all'avanguardia: rilievi aerofotogrammetrici, scansioni LiDAR e misurazioni topografiche di alta precisione. Tecnologie

diverse, ma complementari, che permettono di ottenere una visione tridimensionale dettagliata dell'ambiente aeroportuale e delle sue criticità. Ma non si tratta solo di "misurare". Il vero valore aggiunto è nella capacità di accompagnare il dato lungo tutto il suo ciclo di vita: dalla raccolta sul campo fino alla pubblicazione in AIP, passando per processi digitali che garantiscono integrità, tracciabilità e qualità. Un approccio "seamless" che semplifica la vita ai gestori, lasciando a loro la titolarità della fornitura all'AIM, ma offrendo un supporto tecnico e operativo di altissimo livello. In questo contesto, ENAV non è solo un fornitore di servizi, ma un partner strategico. La sua natura di ANSP, unita a competenze trasversali e a una profonda conoscenza del dominio aeronautico, consente di affrontare queste attività con una visione integrata, che tiene conto sia delle esigenze operative che delle sfide normative e tecnologiche. E i risultati parlano chiaro: sono già attivi contratti con SEA per **Milano Malpensa e Linate**, con GESAC per **Napoli Capodichino e Salerno**, con SAGAT per **Torino Caselle**, con SACBO per **Bergamo Orio al Serio** e con il Gruppo SAVE per **Brescia Montichiari, Verona Villafranca e Treviso**. Una rete in espansione che testimonia la fiducia crescente dei gestori aeroportuali in un modello di collaborazione efficace e orientato alla qualità. Naturalmente, non mancano le sfide tecniche. **Ogni aeroporto presenta caratteristiche uniche:**



morfologia del territorio, presenza di infrastrutture complesse, condizioni ambientali variabili. Operare in contesti così eterogenei richiede una pianificazione accurata, strumenti flessibili e una grande capacità di adattamento sul campo. Anche l'integrazione dei dati raccolti con i sistemi informativi esistenti può rappresentare un passaggio delicato, che va gestito con attenzione per garantire coerenza e continuità informativa. È proprio in questi frangenti che **l'esperienza e la visione sistemica di ENAV fanno la differenza**. Un ulteriore elemento distintivo è l'approccio digitale che accompagna l'intero processo. I dati raccolti vengono gestiti attraverso strumenti e piattaforme progettati per garantire coerenza, qualità e tracciabilità lungo tutta la filiera informativa. Questo consente di ridurre i tempi di elaborazione, migliorare la qualità complessiva delle informazioni e facilitare l'integrazione con i flussi AIM (Aeronautical Information Management). La digitalizzazione, in questo contesto, rappresenta un fattore abilitante per una gestione più efficiente, strutturata e orientata al futuro. In un mercato sempre più attento alla qualità e all'affidabilità delle informazioni, la possibilità di disporre di dati certificati, aggiornati e gestiti secondo standard elevati rappresenta un vantaggio concreto. Non solo per adempiere agli obblighi normativi, ma anche per ottimizzare i processi interni, migliorare la pianificazione e supportare lo sviluppo infrastrutturale degli scali. In un settore dove la qualità dei dati è sempre più centrale, questa attività rappresenta un esempio concreto di come competenze, tecnologia e collaborazione possano fare la differenza. Perché dietro ogni volo sicuro, **c'è anche un lavoro di precisione... al millimetro**. E a volte, per volare in alto, bisogna prima guardare bene in basso.



MOVIMENTI AEROPORTUALI IFR/VFR* GENNAIO-MAGGIO 2025

(fonte: Performance Analysis ENAV)

SEA

Malpensa	87.162	370
Linate	48.259	615

GESAC

Napoli	32.134	1.031
Salerno	1.388	1.348

SAGAT

Torino	16.642	461
--------	--------	-----

SACBO

Bergamo	40.984	1.530
---------	--------	-------

SAVE

Brescia	2.315	1.018
Verona	10.942	90
Treviso	8.248	215

*IFR: Instrument Flight Rules (traffico commerciale, volo con trasporto di passeggeri o carico pagante)

VFR: Visual Flight Rules (volo a vista)

Ottimizzare i processi interni,
migliorare la pianificazione
e supportare lo sviluppo
infrastrutturale degli scali in un
settore dove la qualità dei dati è
sempre più centrale



GLOBE: UNA BORSA DI STUDIO PER CAMBIARE VITA

di **Sabrina Davanti** responsabile Welfare

8

Sala Auditorium ENAV, Roma Ciampino, è mattina, un po' di emozione nell'aria, e sei ragazzi seduti in terza fila, insieme alle loro famiglie. Ognuno con il proprio zaino colmo di aspettative, sogni e timori. Sono loro i vincitori della **11^a edizione del progetto GLOBE**, l'iniziativa promossa dalla struttura Welfare di ENAV, che da oltre un decennio offre ai figli dei dipendenti la possibilità di vivere un'esperienza di studio all'estero nel quarto anno delle scuole superiori.

Negli anni, sono più di 160 i ragazzi che hanno beneficiato di questa opportunità. Alcuni sono tornati con una nuova lingua nel cuore, altri con un orientamento di vita trasformato. Qualcuno, oggi, vive e lavora proprio nel Paese in cui ha studiato da adolescente.

Quest'anno, le destinazioni più ambite sono state Canada, Stati Uniti e Irlanda. Ma più che la meta, è la partenza a fare la differenza.

La cerimonia si è svolta come da tradizione

Consegnate le borse di studio 2025 ai figli dei dipendenti. Un viaggio che comincia con una cerimonia e prosegue oltre i confini



nell'Auditorium ENAV e ha visto alternarsi momenti istituzionali, testimonianze e interazione tra ragazzi e famiglie. I protagonisti della giornata sono stati i ragazzi: non solo i vincitori di quest'anno, ma anche diversi ex borsisti collegati da remoto o presenti in sala: giovani ormai adulti, professionisti, studenti universitari, tutti con una storia da raccontare.

Accanto a loro, anche tre studenti appena rientrati dalla loro esperienza, come Lucrezia che li ha battuti tutti, atterrata alle 7:30 a Fiumicino e arrivata direttamente in Auditorium pur di esserci, intervistati

nel corso dell'evento per condividere a caldo le loro emozioni, le loro difficoltà e tutte le scoperte di questa esperienza. La partecipazione attenta dei genitori —

Il valore della borsa di studio come riconoscimento al merito scolastico: tutti i vincitori hanno, come richiesto dal Bando, una media superiore all'8, risultato che li rende “eccezionalmente virtuosi”

alcuni giunti da fuori Roma, qualcuno magari sottratto ai propri impegni lavorativi — ha dato ancora più valore a questa giornata di confronto e ispirazione. Lontano dai riflettori, dietro questo evento, c'è un progetto pensato con cura. Un percorso costruito nel tempo da chi, dentro ENAV, ha creduto che offrire ai figli dei dipendenti una finestra sul mondo fosse uno dei migliori investimenti possibili.

GLOBE non è solo una borsa di studio. È un passaggio simbolico di fiducia: tra l'azienda e i ragazzi, tra le generazioni che si parlano, si ascoltano e si ispirano. È un momento che unisce la dimensione professionale a quella umana, restituendo un senso pieno alla parola “comunità”. E, come si è detto, più volte in sala: “Non è solo il punto di partenza. È l'inizio di un



viaggio da scrivere, e da raccontare”. A rappresentare l'azienda per la consegna ufficiale delle borse di studio è intervenuto Giovannantonio Macchiarola, responsabile *Public Affairs, Communication and Brand*. Nel suo saluto, ha voluto sottolineare il valore della borsa di studio come riconoscimento al merito scolastico: tutti i vincitori hanno, come richiesto dal Bando, una media superiore all'8, risultato che li rende “eccezionalmente virtuosi”. Ma non solo, con parole semplici e sincere, ha invitato i ragazzi a guardare oltre i voti: “Arricchitevi di persone più ricche di voi” — ha detto — riferendosi a quegli incontri che, nel corso della vita, aprono la mente e lasciano un segno. Un messaggio che ha colpito molti, proprio perché così realmente vero.

9

MARTINA GULÌ – BORSA DI STUDIO 2018

Il mio viaggio è stato un apripista per altre esperienze. Da quel momento ho girato il mondo da sola senza problemi e non mi sono più fermata; Florida, Maine, ho amici ovunque ormai. Ho imparato ad accogliere l'imprevisto ed a non avere paura di gestirlo. Si torna cambiati, il mondo sembra più piccolo, l'esperienza apre la mente, oltre chiaramente a migliorare l'inglese, si diventa più autonomi e sicuri di sé. Non avrei fatto le stesse scelte nella mia vita, se non avessi vissuto tutto questo. Chi avrebbe mai accettato di andare in Cina per una convention di lavoro?! Un aneddoto? Passare proprio lì il giorno del mio compleanno. Chiaramente ho offerto una millefoglie...



MATILDA LA MACCHIA - BORSA DI STUDIO 2025

Se dovessi descrivere questa esperienza in una parola direi avventura. La mia destinazione, scoperta solo qualche giorno prima della partenza, è stata un paese sperduto nelle campagne Irlandesi. Non certo un problema, sono riuscita a vedere tanti posti e a fare tante amicizie. Oltre all'inglese ho imparato ad adattarmi ed aprirmi con più facilità, essendo una persona molto introversa. Consiglio questa esperienza a tutti, ti può arricchire e rendere davvero una cittadina del mondo. Un aneddoto? Ricordo quando a causa di un grande tempesta venne interrotta l'energia elettrica e ci siamo ritrovati isolati qualche giorno. Io stavo benissimo... la mia famiglia irlandese aveva il camino!



ONBOARDING: INFORMARE E INTEGRARE

90 neoassunti del Gruppo ENAV in visita alla Fiumicino TWR

I neoassunti in ENAV, Techno Sky e IDS AirNav nel secondo semestre 2024 sono stati suddivisi in 5 gruppi per ogni edizione ospitati, tra maggio e giugno, negli Uffici e nella Torre di controllo di Fiumicino.

Obiettivo? Conoscere approfonditamente il core business aziendale.

Tre momenti per ogni edizione:

- **Introduzione al Gruppo ENAV.**

Trasferiamo la visione generale dell'Azienda e le logiche di business che lo caratterizzano, mercato regolato e non regolato, governance, leve, overview del Piano Industriale e principali progetti in corso. Remotizzazione delle Torri di controllo, riorganizzazione dei Centri di controllo, droni e mercato terzo.

- **Approfondimenti tecnico-operativi.**

Con Operations spieghiamo il sistema aeroportuale di Fiumicino, il mestiere del controllore, il Controllo del traffico aereo, logiche e sistemi tecnico informatici a supporto.

- **Visita alla Sala di controllo della Torre.**

Società	1 edizione	2 edizione	3 edizione	4 edizione	5 edizione	Totale	%
ENAV	8	6	5	6	9	33	37%
IDS AirNav	4	7	10	5	8	34	38%
Techno Sky	4	5	4	6	4	23	26%
Totale	16	18	19	16	21	90	

COSTRUIAMO ATTRAVERSO LA SOSTENIBILITÀ UN FUTURO PIÙ SOLIDO CON LE NUOVE GENERAZIONI

di **Luca Morelli** responsabile Sustainability Promotion

"Gen Z, sostenibilità e nuovi paradigmi per il mondo del lavoro" è stato il tema della round table organizzata da ENAV in collaborazione con CEOforLIFE che si è tenuta martedì 17 giugno a Roma. Gli studi e le analisi più recenti dimostrano come, soprattutto per i più giovani, l'impegno delle aziende nella sostenibilità rappresenti ormai uno dei driver principali per scegliere i prodotti e i servizi da acquistare e soprattutto, le aziende in cui lavorare. Non è più il tempo del posto fisso o dello stipendio sicuro a guidare le loro decisioni; oggi al centro delle loro scelte c'è l'etica, la trasparenza e l'impegno civile. Ed è sulla base di questi nuovi paradigmi che ENAV ha voluto confrontarsi con alcuni tra i più importanti specialisti di settore per valutare le iniziative intraprese e le future strategie. La tavola rotonda è stata coordinata da **Davide Tassi**, responsabile Sustainability ENAV, che ha introdotto le tematiche della giornata, nel quadro del macrotema **"Futuro lavoro, scuola e università, sport e next gen"** (a cui la task force di esperti continuerà a lavorare anche in seguito) e i progetti più significativi sviluppati nell'anno in corso: il Report Generazionale e la serie Podcast "Storie Insostenibili". Molti gli spunti offerti dai relatori presenti tra i quali **Nicoletta Tomiselli** per ENAV Operations che ha illustrato ai presenti come rendere più efficace il dialogo tra ENAV e Generazione Z e in che modo i PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento così si chiamano quello che prima era l'alternanza scuola-lavoro) e le visite didattiche presso le strutture operative possono diventare strumenti strategici per far conoscere ENAV alle nuove generazioni. Ad animare il tavolo di discussione tra gli altri erano presenti Michele Bianchi Head of AI di Futureberry che ha illustrato come può l'intelligenza artificiale contribuire senza diventare un rischio a creare ambienti di lavoro più attrattivi e inclusivi. Mentre il prof. Riccardo Patriarca,

Industrial Systems Engineering dell'Università La Sapienza ha spiegato come è cambiato nel tempo il modo di attrarre i giovani verso il mondo STEM e in che modo la didattica universitaria si sta adattando alle nuove aspettative e modalità di apprendimento della Generazione Z. In collegamento da remoto era presente anche la prof. Maria Bosco, content creator di Geopop che ha parlato degli **strumenti comunicativi** e dei **linguaggi** che risultano oggi più efficaci per avvicinare i giovani alle materie STEM. A chiudere la tornata degli interventi sono stati poi Riccardo Santilli, Head of Humanities Domain di Italiacamp che ha illustrato come è cambiato il modo di formare i giovani, e quali strategie adotta l'azienda per rafforzare il dialogo tra il mondo della scuola e quello delle imprese in un'ottica di sviluppo sostenibile e Michele Rabaiotti – Partner di Wise Growth che ha raccontato di come una volta in azienda i giovani debbano trovare un ambiente realmente accogliente e quali sono gli elementi chiave per **favorire un autentico scambio intergenerazionale che valorizzi tutte le competenze**. La tavola rotonda, organizzata con il significativo supporto della struttura HR e Comunicazione di ENAV, è stata anche l'occasione per ribadire ancora una volta come la nostra Azienda sappia integrare la sostenibilità non solo nelle strategie di business ma anche nello sviluppo di quelle iniziative "social" che hanno impatto sulle persone e sul senso di appartenenza.

11



“NON HO BISOGNO DI UNA GIORNATA CELEBRATIVA. HO BISOGNO CHE NON CI SIA PIÙ UNA GIORNATA CELEBRATIVA”

Intervista a **Giulia C.**, Ingegnere elettronico

Giulia, ogni anno si moltiplicano eventi, campagne e giornate dedicate alle donne nella scienza e nella tecnologia. Cosa ne pensi?

Sono critica e allo stesso tempo sfiduciata. Le giornate celebrative rischiano di diventare una moda, un fenomeno che possiamo definire “marketing della diversità”. Succede ogni volta che si avvicina la “Giornata delle donne nella scienza” o quella “per la parità di genere”.

Il film l’ho già visto. Panel con speaker selezionate, video motivazionali montati con le stesse frasi: “le donne possono tutto”, “rompere il soffitto di cristallo”, ecc. ecc. Qualcuno analizzerà l’elenco delle donne STEM e mi chiederà se voglio partecipare a un’iniziativa per “ispirare le giovani ragazze”. E poi tutto tornerà esattamente com’era.

Non voglio dire che sono contraria all’idea di celebrare le conquiste ottenute e creare iniziative. Le questioni sono più complesse, sono sistemiche e quotidiane non possono ridursi ad un solo esercizio di comunicazione. Non voglio essere un hashtag e fare da testimonial, quello che desidero è essere messa nelle condizioni di incidere.

Dov’è il problema allora?

Il problema, ripeto, non è la giornata in sé, serve anche ricordarlo. Il problema è che poi troppe aziende, e istituzioni, si fermano lì. Smarcano il “task”, pensano di aver fatto la loro parte e arrivederci tra un anno. Una narrazione più estetica che etica.

Non pensi però di esagerare e apparire troppo pessimista, i momenti simbolici servono per ispirare, specialmente le ragazze più giovani?

Ispirare non basta più. E non basta nemmeno dire “Se ce l’ha fatta lei, puoi farcela anche tu”. Altrimenti

riduciamo il tutto ad un fatto individuale, quando invece lo si deve affrontare in maniera strutturale. Serve che l’azienda crei contesti e ambienti favorevoli, serve essere coerenti, e non solo creare modelli da seguire. Se dopo il panel sulla “ragazza che ce l’ha fatta” torno in un ufficio e vedo che le donne sono senza potere decisionale, senza supporto, senza parità salariale, allora quella celebrazione risulta fine a sé stessa e distrae.

L’azienda ovviamente non può da sola rappresentare la soluzione, spesso è il terminale dove i problemi si manifestano, il discorso è più ampio, l’azienda è parte di un “sistema socio-culturale”, i percorsi scolastici fin dalle scuole primarie esercitano un ruolo fondamentale nell’esprimere modelli e professioni che non siano “esclusivi” da un punto di vista di opportunità.



Ti sei mai sentita sola in questa condizione di “ragazza STEM”? Se sì, cosa intendi?

Devo confessare che i momenti di solitudine ci sono stati e ci sono ancora oggi dopo già una decina di anni che lavoro. Essere una donna in un ambiente STEM ancora fortemente maschile significa spesso essere l'unica. Essere “quella donna brava nelle STEM” non è una medaglia, basta poco che possa trasformarsi in un peso. E a volte ci si sente soli nell'affrontare questo peso. Senti che rappresenti un intero genere quando alla fine quello che vorresti è semplicemente aspirare a fare bene il lavoro che ti piace, per cui hai fatto sacrifici e hai studiato.

Nei vari gruppi di lavoro spesso vieni vista come l'eccezione, il “caso speciale”, e senti che sei quella che deve sempre “dimostrare qualcosa” in più, di dover dare il 120% per essere accettata. Si crea una sorta di stress emotivo, pressione costante di essere giudicata. Per non parlare delle domande e dei commenti che ricevo sulla mia situazione familiare e personale. Io vorrei semplicemente essere vista e valutata come professionista che può anche sbagliare, come tutti.

Si parla molto di inclusione, quali sono dal tuo punto di vista gli errori più gravi che un'azienda può commettere?

Quello principale è pensare che basti celebrare e comunicare. Non basta dire “siamo per la parità di genere”. È necessario far vedere quali sono le azioni concrete che metti in atto per garantire pari opportunità. L'equità, ad esempio, si può perseguire e promuovere favorendo una “cultura della trasparenza”, misurando e comunicando le azioni e i risultati ottenuti, formando i manager (intesi come “responsabili di persone”) a riconoscere i “bias” e ad evitarli. Mettere una donna in copertina cambia poco se questa donna non ha potere decisionale, budget, e non viene ascoltata.

Cosa dovrebbero fare quindi le aziende per cambiare davvero le cose in materia di genere?

Prevedere politiche, modelli di sviluppo e percorsi di carriera trasparenti e accessibili, affiancare ad esempio alla premialità di risultati economico-operativi un sistema di valutazione della performance che valorizzi l'inclusività valutando la coerenza dei comportamenti agiti rispetto al modello atteso. In altre parole, creare cultura, un modo di essere e relazionarsi differente e questo lo fai solo agendo sui comportamenti quotidiani. Le differenze devono essere valorizzate nella loro “unicità”, non un qualcosa da esibire e celebrare. Non voglio essere fraintesa, non si tratta di creare canali preferenziali o “quote rosa” per le donne, parlo di progettare un ambiente lavorativo che garantisca pari opportunità, dove il merito sia riconosciuto e dove la parità non sia uno spazio che debba essere continuamente conquistato (e difeso).

Che messaggio vorresti quindi dare alle altre colleghe STEM?

Non abbiamo bisogno di un giorno all'anno per essere ascoltate. Abbiamo bisogno di essere messe nelle condizioni di parlare e decidere tutto l'anno. Il rischio è di cadere nella mera retorica, nel “quotismo”, servono modelli che portino ad un cambiamento reale. Chiedete più ascolto e meno vetrine, più piani di azione concreti e meno dichiarazioni di intenti che nel tempo rischiano di perdere di efficacia e credibilità. Dobbiamo saper riconoscere gli stereotipi nel lavoro ed eliminarli.

Si ringrazia per l'intervista Giulia C. Non cercatela e non scrivetele perché è una collega di pura fantasia (l'immagine della pagina accanto è stata creata con l'AI). Se ti hanno colpito le sue parole significa che la questione è reale. Siamo sulla strada giusta. Abbiamo voluto generare discussione e consapevolezza, il primo passo per il cambiamento.

SAFETY E INNOVAZIONE: IL CASO STORY

di **Rodolfo Volpini** responsabile Safety Occurrence Assurance e **Giuseppe Labanca** responsabile Innovation Lab

14

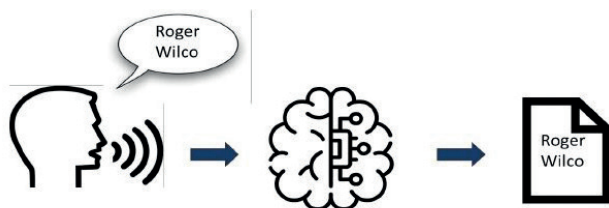
La sperimentazione e l'adozione di tecnologie innovative a supporto dell'**analisi degli eventi di Safety** rappresentano un elemento fondamentale nel percorso di miglioramento continuo intrapreso da ENAV. Questi strumenti, che semplificano il lavoro quotidiano di chi è incaricato della trascrizione delle comunicazioni vocali tra piloti e controllori in caso di eventi specifici, contribuiscono concretamente all'ottimizzazione di processi complessi, al potenziamento dell'efficienza operativa e, di conseguenza, al rafforzamento della Safety.

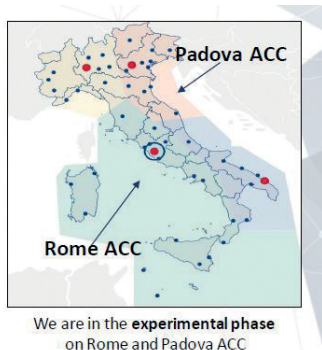
Uno di questi è **STORY (Speech Transcription for Safety)**, il tool sperimentale messo in campo da ENAV per supportare il processo investigativo degli eventi di Safety, semplificando in particolare la prima fase di trascrizione delle conversazioni tra controllore e pilota tramite l'utilizzo di algoritmi di AI. Con STORY e con la tecnologia da esso introdotta sarà possibile concentrare le risorse sull'investigazione e massimizzare il numero di eventi analizzati, rafforzando il contributo alla prevenzione di incidenti



e inconvenienti relativi ai servizi di navigazione aerea. L'iniziativa si concentra, dunque, sull'incremento del primo degli obiettivi della Società, ovvero garantire i massimi livelli di Safety, anche attraverso l'adozione di nuove tecnologie volte ad efficientare l'indispensabile processo di raccolta dati e informazioni. Tale processo è notevolmente "time consuming" e risponde anche a quanto previsto nel Regolamento (UE) n. 376/2014 sulle segnalazioni, l'**analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile**, che vede ENAV e gli ANSP come attori principali nella segnalazione, raccolta e analisi dei casi. Nello svolgimento di queste attività, **la componente "voce" rappresenta un elemento cruciale** nella produzione del servizio.

Dal punto di vista tecnologico, negli ultimi anni il riconoscimento vocale ha compiuto notevoli progressi, grazie a un'evoluzione costante dei sistemi sottostanti. Le principali aziende tecnologiche hanno introdotto sul mercato diversi prodotti basati su questa tecnologia, noti come "assistenti vocali". Tuttavia, essendo progettati principalmente per un utilizzo nel mercato consumer, questi strumenti non





garantiscono un livello di accuratezza sufficiente nella trascrizione delle comunicazioni aeronautiche, rendendoli inadeguati come supporto operativo nel contesto specifico di ENAV. Per dare una risposta concreta a questa necessità, si è pensato a un modello di **NLP (Natural Language Processing)** termine che si riferisce al settore dell'informatica che si occupa di dare ai computer la capacità di comprendere il testo e le parole. Partendo da un modello di riconoscimento vocale generico open source, pre-addestrato su un set di dati audio diversificati, i data scientist dell'Innovation LAB hanno allenato la macchina a riconoscere la fraseologia aeronautica, cioè la raccolta delle parole e delle frasi utilizzate nelle trasmissioni radio aeronautiche.

Utilizzando un processo di Machine Learning, la macchina ha imparato dagli esempi ed elaborato un modello predittivo che associa all'audio il testo adeguato. Nel nostro caso, i data scientist con il personale della Safety investigativa hanno agito da supervisori e insegnato al computer come apprendere e riconoscere le parole "etichettate". Per iniziare sono state utilizzate delle registrazioni audio aeronautiche pubbliche e le relative trascrizioni in testo, come dataset di addestramento. A valle di questa prima fase sperimentale, la macchina ha iniziato a riconoscere quanto già ascoltato per poi trascriverlo correttamente in testo e parole.

Successivamente a questa prima fase di trascrizione, denominata "speech to text", grazie ai feedback ricevuti dalla struttura Safety, è stata addestrata la macchina ad apprendere alfabeto ICAO, nominativi degli aeromobili e fraseologia con un'interfaccia personalizzata sulle **esigenze specifiche del personale ENAV**, in compliance alle normative di security e privacy.

Questa fase sperimentale, frutto della collaborazione tra le strutture Safety e Innovation Lab, è partita lo scorso anno negli uffici di **Safety di Roma ACC**, sotto la supervisione del responsabile Safety Reporting and Analysis Marco Chiavari. Con il supporto e i preziosi suggerimenti trasmessi dal suo gruppo, il tool ha appreso e migliorato le capacità di comprendere, raggiungendo delle percentuali di accuratezza molto elevate. Visti i buoni risultati, si è deciso di **estendere**

la sperimentazione a Padova ACC: la struttura del responsabile Lorenzo Rocchini, insieme al collega Raffaele Nanni, ha iniziato ad utilizzare lo strumento e sottoporre ad Alessandro Longobardi e Marco Lavorgna (i due Data Scientist dell'Innovation Lab) preziosi contributi. Una menzione particolare va anche a chi purtroppo non c'è più, il collega dell'ufficio Safety di Roma Fabrizio Pellegrini, che dalle prime fasi del progetto ha fornito preziosi consigli grazie alla sua lunga esperienza come CTA. Attualmente **la sperimentazione è attiva nei 4 ACC e su 3 aeroporti quali Fiumicino, Malpensa e Venezia** a supporto dei processi di trascrizione delle conversazioni terra-bordo-terra (TBT), per velocizzare la stesura di un primo elaborato. Entro il 2025 il suo uso sarà esteso a tutte le strutture di Safety territoriale.

Anche sui tavoli internazionali del settore aeronautico il tema dell'Automatic Speech Recognition è molto rilevante. Nel NDTECH (Network Directors of Technology Working Group) si è discusso di "Speech-to-text (STT)/automatic speech recognition (ASR)" con gli altri Air Navigation Service Provider e le industrie di settore su come poter utilizzare le tecnologie ASR nel contesto ATM, le sperimentazioni in corso e le best practice da mettere a fattor comune.

In questo ambito, ENAV si distingue a livello internazionale per il suo elevato grado di innovazione tecnologica. Grazie al tool STORY, è tra i primi provider di servizi di navigazione aerea (ANSP) ad aver raggiunto una maturità tecnologica avanzata della sperimentazione, posizionandosi all'avanguardia in questo ambito.

Oggi si parla molto di AI; ogni previsione è condita da questo termine, sia che si tratti di visioni futuristiche che di consigli per innovare le aziende. **In ENAV, con un approccio pratico, tramite sperimentazioni concrete come STORY**, si sta contestualizzando questa tecnologia, in ottica di supporto al personale, e si continuerà a farlo con un occhio attento ai rischi che la tecnologia può introdurre, ed alla necessità di avere tematiche come protezione dei dati, privacy e sicurezza come elementi costantemente presenti nei percorsi di sviluppo di queste tecnologie.



Corrado Fisher

Chief Operating Officer & Accountable Manager del Gruppo SAVE

Il Gruppo Save, che comprende gli Aeroporti di Venezia, Treviso ma anche Verona, Brescia e Brussels Charleroi, sta crescendo di pari passo con l'aumento del traffico aereo. Quali sono le vostre priorità future?

Il modello di sviluppo adottato dal nostro Gruppo si basa su una costante corrispondenza tra la prevista crescita dei volumi di traffico e la realizzazione progressiva di nuove infrastrutture, necessarie per una gestione fluida delle operazioni e per il livello dei servizi offerti ai passeggeri che utilizzano i nostri aeroporti.

La programmazione degli scenari di medio e lungo termine si basa su Master Plan pluriennali, che individuano e regolano l'attuazione di nuove funzioni ed opere, in un'ottica imprescindibile di sostenibilità.

Nel 2024, gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona hanno totalizzato 18,3 milioni di passeggeri, a cui si aggiungono i 10,5 milioni di Charleroi, mentre il volume di merce gestita da Venezia e Brescia ha superato le 100.000 tonnellate complessive. Un successo determinato dall'applicazione di un'economia di scala che aumenta l'efficienza e, grazie a solidi rapporti con le compagnie aeree, accresce capillarmente con continuità la rete dei voli di tutti gli aeroporti gestiti dal Gruppo SAVE. All'interno del sistema aeroportuale, Venezia ricopre il ruolo di terzo scalo intercontinentale nazionale, con collegamenti di lungo raggio diretti su Nord America, Medio ed Estremo Oriente.

In quest'ottica di sinergia, quali sono i prossimi sviluppi del Polo Aeroportuale del Nord Est?

L'obiettivo primario è proseguire nello sviluppo dell'offerta di collegamenti e nell'efficientamento della gestione operativa degli scali. Con riferimento a questo secondo aspetto, la collaborazione con ENAV è fondamentale, avendo già portato a risultati che sono diventati un benchmark anche per altri aeroporti, quali la riqualifica delle pavimentazioni, degli impianti elettrici e visivi della pista di volo principale di Venezia nel 2019 con piena continuità operativa dello scalo. Ora si sta pianificando la remotizzazione della torre di controllo di Treviso, mentre a Verona ENAV è in fase di progettazione della nuova torre di controllo. Più a medio/lungo termine, a Venezia si stanno valutando sistemi e procedure che possano portare ad un incremento dei movimenti orari sulla pista.



ENAV e Gruppo Save sono alla continua ricerca di efficienza e miglioramento delle proprie attività. Il settore droni vi vede coinvolti insieme, è l'ambito del futuro?

Lo sviluppo della Mobilità aerea avanzata è da tempo al centro dell'interesse del Gruppo SAVE, un obiettivo che, nello sviluppare un sistema intermodale di collegamento tra i nostri aeroporti e i centri urbani, si sposa con le attività volte al raggiungimento delle zero emissioni. Nel Masterplan 2037 dell'aeroporto di Venezia, attualmente in fase approvativa, abbiamo previsto la realizzazione di due vertiporti. Infrastrutture all'avanguardia, che consentiranno di inserire il territorio veneto in un sistema integrato a livello nazionale, permettendo collegamenti sostenibili con le principali aree logistiche e di attrazione turistica del territorio.

Si tratta di progetti che coinvolgono più attori. Anche in questo caso la collaborazione con ENAV è fondamentale, con Techno Sky ad esempio stiamo sperimentando il controllo con droni delle aree operative degli aeroporti, e stiamo portando avanti presso l'aeroporto di Padova il progetto sperimentale di Sandbox che utilizza i droni a idrogeno per il trasferimento di merci sanitarie, in un processo sostenibile che comprende produzione, stoccaggio ed erogazione del combustibile.

Lei è un "tecnico" nel settore del mondo aeroportuale: cosa vorrebbe vedere che si avverasse in un prossimo futuro?

Tutte le nostre iniziative sono accomunate dall'obiettivo della sostenibilità. La nostra missione presente e prospettica è quella di coniugare l'attività e lo sviluppo degli aeroporti con l'impegno nella riduzione progressiva di emissioni di CO2, fino al traguardo delle zero emissioni entro il 2030. Questo comporta importanti investimenti in parte già realizzati quali, a Venezia, il nuovo impianto pneumatico di raccolta rifiuti installato nel terminal passeggeri o il moderno impianto di depurazione che permette il riutilizzo delle acque reflue per scopi non potabili. Nel Master Plan dell'aeroporto di Venezia abbiamo tracciato una roadmap che segna i passi che intendiamo intraprendere per un "aeroporto green". Le macroaree di azione riguardano dunque efficientamento e innovazione delle infrastrutture aeroportuali, perseguimento della massima circolarità dei processi, azioni multi-approccio volte alla decarbonizzazione, interventi che favoriscono la rinaturalizzazione e la biodiversità considerato anche il contesto lagunare unico, intermodalità di accesso allo scalo terra, ferro e, perché siamo a Venezia, acqua.



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

Comitato Editoriale

Florenziano Bettini,
Andrea Capolei Sapiro de Contreras,
Daniele Ferraro, Alessandro Ghilari,
Giovannantonio Macchiarola,
Maurizio Paggetti, Vincenzo Smorto,
Davide Tassi

Coordinamento Editoriale

Gianluca Ciacci

Redazione

Cristiana Abbate, Giulia Calderisi,
Gianluca Ciacci, Maria Cecilia Macchioni

Redazione via Salaria, 716 – 00138 Roma
tel. 0681664529 - cleared@enav.it

Impaginazione e Stampa
Gemmagraf 2007 s.r.l.





enav.it