

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.7 anno XXII
luglio 2025



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

TECHNO SKY Innovazione e competenza



D-FLIGHT In prima linea per il soccorso sanitario



ENAV Selezione CTA

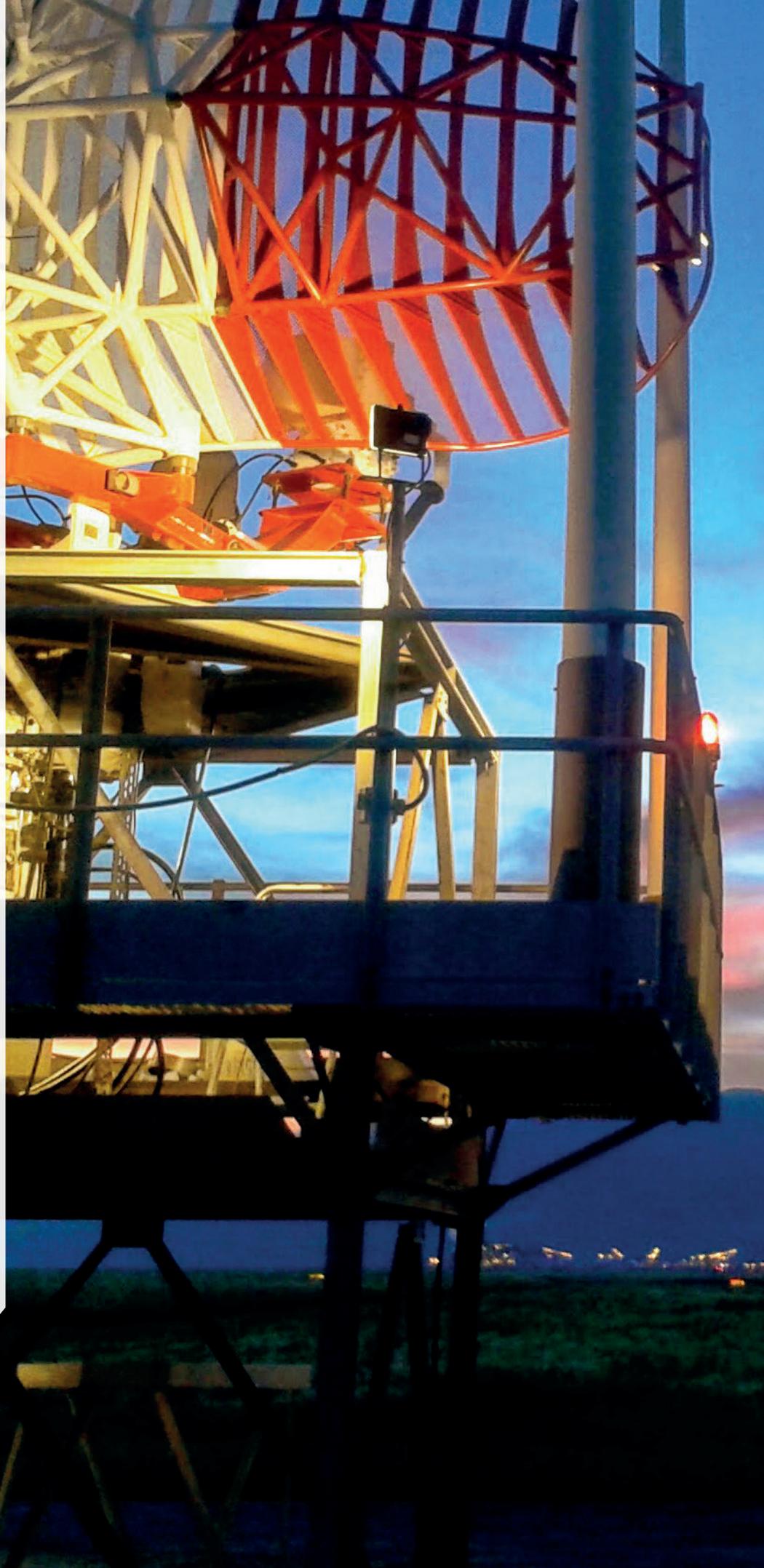


SOMMARIO

- 1 EDITORIALE
- 2-3 **TECHNO SKY: INNOVAZIONE, COMPETENZA E VISIONE AL SERVIZIO DEL PIANO INDUSTRIALE ENAV**
- 4 A TU PER TU CON **MATRICOLA T1450B**
- 5 IL CIELO DEL KOSOVO SI RINNOVA: **TECHNO SKY GUIDA L'INNOVAZIONE DEL TRAFFICO AEREO**
- 6 **MEETING 2025 DELL'ITA NAS ICG: COLLABORAZIONE, CAPACITÀ E SOSTENIBILITÀ AL CENTRO DELL'AGENDA**
- 7 **ENAV TRA I LEADER CLIMATICI D'EUROPA: QUANDO LA SOSTENIBILITÀ DIVENTA CULTURA**
- 8 SELEZIONE CTA ENAV: **GENERAZIONE Z CLEARED FOR TAKEOFF!**
- 9 NON SOLO **BENEFIT**. IL **WELFARE** COME **SCELTA DI VALORE**
- 10-11 **UN ANNO DI PARITÀ. E OLTRE.**
- 12-13 L'IMPORTANZA DI **READ-BACK E HEAR-BACK** NELL'**ANALISI** DI UN CASO CONCRETO
- 14 **DRONI PER IL SOCCORSO SANITARIO: D-FLIGHT IN PRIMA LINEA**
- 15 LA PAROLA A... **CARLO TURSI**

Foto di copertina:

Ustica, Radar 44 Long Range



Techno Sky: il partner industriale di fiducia per l'innovazione di ENAV

di **Andrea Capolei Sapio de Contreras** Executive Chairman Techno Sky

Nel nuovo ciclo industriale 2025–2029 del Gruppo ENAV, Techno Sky si conferma come pilastro tecnologico e operativo, con un ruolo sempre più centrale nella realizzazione delle ambizioni strategiche del Piano Industriale. Non solo manutenzione degli asset tecnologici, ma anche capacità progettuale, execution industriale e visione di lungo periodo: è questa la cifra distintiva della nostra trasformazione.

Il contributo di Techno Sky al core business di ENAV si fonda su un modello manutentivo evoluto, che punta a ottimizzare risorse, ridurre i tempi di intervento e aumentare la disponibilità dei servizi ATS. Il Technical Operation Center, insieme ai processi di Sales & Operations Planning e Performance Control System, rappresenta l'ossatura di una governance industriale moderna, trasparente e orientata ai risultati.

Come partner industriale e tecnologico di ENAV, Techno Sky sarà protagonista nella messa a terra di numerose iniziative strategiche: dall'integrazione degli avvicinamenti (APP) nei Centri di controllo d'area (ACC), alla remotizzazione di 26 torri di controllo tramite i nuovi Remote Tower Control Center (RTCC) di Brindisi e Padova. Techno Sky inoltre contribuirà all'automazione delle osservazioni meteo in 14 aeroporti, allo sviluppo e alla manutenzione della nuova piattaforma ATM (4Flight e Co-Flight), e alla realizzazione del nuovo ACC di Milano. A queste attività si affiancano l'evoluzione dei sistemi ATM/CNS e meteo, la digitalizzazione dei processi e il supporto alla transizione energetica e alla sostenibilità.

Tutto questo è reso possibile da un'organizzazione industriale ben strutturata, che integra competenze di ingegneria, delivery e operations e che investe con forza nel capitale umano: 205 nuove assunzioni previste nel piano, un modello di Lean Governance e una Digital Academy per la formazione continua. La forza di Techno Sky risiede nella capacità di trasformare la visione strategica in risultati concreti, attraverso un approccio operativo rigoroso e una cultura aziendale fondata sulla responsabilità condivisa.

In un contesto competitivo e in rapida evoluzione, Techno Sky è pronta a fare la sua parte; come partner industriale di fiducia per ENAV, come player strategico nel mercato aviation, come laboratorio di innovazione al servizio del Paese.

“Un partner strategico non si limita a guidare e realizzare: costruisce ogni traguardo attraverso il confronto, la fiducia e la collaborazione quotidiana.”

Un modello manutentivo evoluto che punta a ottimizzare risorse, ridurre i tempi di intervento e aumentare la disponibilità degli Air Traffic Services

205 nuove assunzioni previste nel Piano, un modello di Lean Governance e una Digital Academy per la formazione continua

1





TECHNO SKY: INNOVAZIONE, COMPETENZA E VISIONE AL SERVIZIO DEL PIANO INDUSTRIALE ENAV

di **Alessandro Del Monte** responsabile Bid and Project Management Techno Sky e **Valerio Ferrara** responsabile Program Management Office ENAV

2

Nel contesto di profonda trasformazione che sta attraversando il settore del controllo del traffico aereo, il Piano Industriale di ENAV rappresenta una guida strategica verso un futuro sempre più digitale, integrato e sostenibile. In questo scenario, **Techno Sky**, società del Gruppo ENAV, si conferma come un attore centrale, con un ruolo chiave nella realizzazione dei progetti di investimento più innovativi e complessi.

Grazie alla sua esperienza consolidata e alla capacità di operare come **software developer company e system integrator**, Techno Sky è oggi il partner tecnologico di riferimento per l'implementazione e l'evoluzione dei sistemi che garantiscono l'operatività quotidiana di ENAV. Il suo contributo è particolarmente rilevante in ambiti strategici come le **torri remote e digitali**, i sistemi **CNS (Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza)**, le soluzioni meteo avanzate e la nuova piattaforma **4Flight**.

UN RUOLO OPERATIVO E STRATEGICO

Techno Sky è coinvolta in tutte le fasi dei progetti: dalla progettazione all'installazione, dal collaudo alla messa in esercizio, fino al supporto operativo. Questo approccio integrato consente di garantire continuità, qualità e coerenza con gli obiettivi del Piano Industriale ENAV, che prevede una crescita

dei volumi di ricavo da attività riconducibili agli investimenti ENAV, del 3,2% in arco piano.

In particolare, l'azienda è responsabile del **deployment dei sistemi CNS e Meteo**, acquisiti da ENAV attraverso Accordi Quadro con i principali produttori internazionali. A Techno Sky è affidata la completa gestione delle attività di **progettazione, installazione, configurazione e commissioning**, grazie a una combinazione di fattori distintivi:

- una **lunga esperienza** nel settore ATM;
- un **organico in crescita**, con competenze sempre più specializzate;
- una **conoscenza approfondita dei siti ENAV**, delle



loro caratteristiche operative e delle infrastrutture esistenti;

- **una familiarità con i sistemi legacy** oggetto di ammodernamento;
- una **presenza capillare** sul territorio nazionale, supportata da un'organizzazione logistica efficiente;
- una **sinergia operativa tra i team di progetto e quelli manutentivi**, che semplifica il passaggio tra fase di realizzazione e gestione ordinaria.

Questi elementi permettono a Techno Sky di operare con efficacia anche in contesti complessi, minimizzando gli impatti operativi, garantendo qualità tecnica e piena aderenza agli standard di sicurezza.

INNOVAZIONE NELLE TORRI DI CONTROLLO

Uno dei progetti più emblematici è lo sviluppo delle **torri remote e digitali**, che rappresentano una vera rivoluzione nel modo di gestire il traffico



aereo. Techno Sky è protagonista nell'integrazione dei sistemi che rendono possibile il controllo del traffico da remoto, attraverso soluzioni tecnologiche avanzate, affidabili e scalabili.

Parallelamente, l'Azienda sta lavorando alla **nuova architettura delle torri convenzionali**, attraverso la suite **ETWR** e i suoi sottosistemi. L'obiettivo è creare una piattaforma tecnologica moderna, standardizzata, ma al tempo stesso flessibile, capace di adattarsi alle diverse esigenze operative degli aeroporti italiani. In questo percorso, è fondamentale la **collaborazione con il personale tecnico e operativo di ENAV**, che consente di progettare soluzioni realmente aderenti alle necessità del campo.

VERSO LA NUOVA PIATTAFORMA 4FLIGHT

Un altro fronte strategico è rappresentato dalla

transizione verso la nuova piattaforma di controllo del traffico aereo **4Flight**, la cui transizione sarà avviata a partire dal 2026. Techno Sky è impegnata nell'allestimento dei **sistemi di simulazione e addestramento**, fondamentali per accompagnare il personale operativo in questo importante cambiamento.

In parallelo, è in corso un processo di **internalizzazione delle competenze** necessarie alla gestione della nuova piattaforma, a partire dal modulo **FDP Coflight**, cuore del sistema. Questo percorso rafforza ulteriormente il ruolo di Techno Sky come centro di competenza tecnologica all'interno del Gruppo ENAV.

AUTOMAZIONE METEO E INTEGRAZIONE DEI SERVIZI DI APPROACH

Nel quadro degli altri pilastri del piano industriale, Techno Sky è attiva su più fronti. Sta lavorando all'**integrazione dei servizi di avvicinamento (Approach)** nei Centri di Controllo d'Area (ACC), progettando e implementando i sistemi necessari a garantire la continuità operativa tra ambito aeroportuale e ACC. In ambito meteo, l'azienda sta sviluppando **funzionalità avanzate per l'automazione dei sistemi**, con particolare attenzione alla sensoristica intelligente. Tra le innovazioni in corso, spicca l'utilizzo di **reti neurali per il riconoscimento delle nubi**, una tecnologia innovativa che consentirà la **generazione automatizzata dei bollettini meteorologici**.

UN PARTNER PER IL FUTURO

Techno Sky si conferma così come **partner tecnologico strategico** di ENAV, capace di coniugare innovazione, competenza e visione industriale. Il suo contributo è essenziale per trasformare gli obiettivi del piano industriale in risultati concreti, accompagnando l'evoluzione del settore verso un futuro più digitale, sostenibile ed efficiente.



A TU PER TU CON MATRICOLA T1450B

Ciao Giovambattista. Dicci di te...

Sono di Roma (da tre generazioni), ho 54 anni, sposato, 2 gemelli di 10 anni. Doppia laurea: Ingegneria delle Telecomunicazioni e Scienze Nautiche ed Aeronautiche ad indirizzo gestione e sicurezza del volo.

Da quando in Techno Sky?

Sono in Techno Sky da 2 anni. Precedentemente Aeronautica Militare, Vitrociset (2001- 2021) e poi Leonardo (2021-2023). Un ambito lavorativo che mi appassiona da sempre

Di cosa ti occupi oggi?

Lavoro nella struttura Bid and Proposal Management formulo offerte e rispondo a richieste di prestazioni e quindi redigo le proposte tecniche. C'è una "osmosi" continua con ENAV, una collaborazione a 360 gradi per raggiungere i migliori risultati. E poi mi piace anche vedere "il prodotto" finito ovvero l'esecuzione del contratto. Sai rimango un tecnico... e mi piace fare il sopralluogo del prodotto!

Dopo queste amenità lavorative torniamo seri. Che passioni hai nella vita privata?

Ahimè l'avevo! Sì, perché da quando ho "messo su famiglia" con la nascita dei miei gemelli non ho più avuto più tempo parecchio tempo. Comunque, la prima passione è la pallacanestro (andavo a giocare il free basket e i playground). La seconda passione "erano" i balli americani (sai ormai la notte devo vegliare la famiglia...). Però magari un giorno...chi può dirlo?

Immaginiamo l'impegno. Chissà cosa dice tua moglie!

Mia moglie è una libera professionista e anche lei dedica il tempo libero ai bambini. Li seguiamo ambedue in tutte le loro attività scolastiche e non. Usando una terminologia cara ai Bid diciamo che educare i figli non è una voce di costo, ma un investimento. Lei sembrerebbe essere soddisfatta di me in ambito casalingo. (sorridente)

Come vedi, lavorativamente parlando, il tuo futuro?

Lo vedo in ENAV e mi auguro con una continua crescita. Ritengo di avere raggiunto un utile livello

di know-how da mettere a disposizione dell'intero Gruppo.

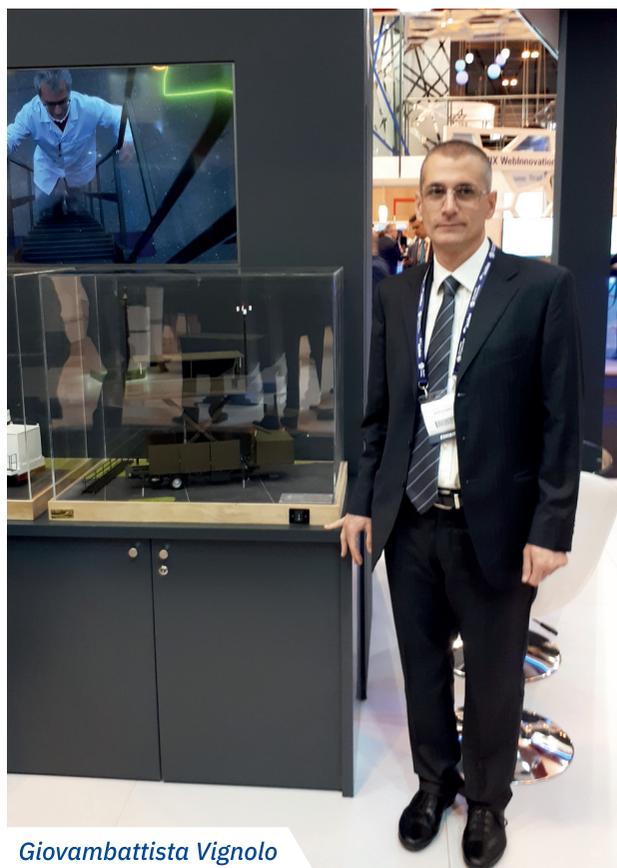
54 anni: la tua età pensi sia un punto di forza o le nuove leve ritieni possano dare qualcosa di più?

Sicuramente un punto di forza nella misura in cui c'è tanta esperienza e tanto know-how. Non ho problemi a confrontarmi con le nuove leve, anche perché da una parte mi è sempre piaciuto seguire i giovani purché siano preparati e volenterosi.

C'è un confronto reciproco, quindi diciamo la mia non è mai una contrapposizione ma semmai un confronto con un arricchimento reciproco.

Argomento a piacere...

Credo molto nella Società per cui lavoro. Credo che il Gruppo ENAV abbia un potenziale enorme e non solo come ANSP, ma come realtà "industriale". Sono certo che nel tempo matureremo ancor di più un cambiamento di mentalità utile ad affrontare il mercato. Io ci credo. Come credo in Techno Sky e in ENAV!



Giovambattista Vignolo

IL CIELO DEL KOSOVO SI RINNOVA: **TECHNO SKY GUIDA L'INNOVAZIONE DEL TRAFFICO AEREO**

di **Annalisa de Franco** responsabile Project Management Techno Sky e **Daniele La Manna** Technical Bid Support, Product and Project Engineering Techno Sky

Un nuovo capitolo nell'evoluzione della **gestione del traffico aereo prende forma nei cieli del Kosovo**. Techno Sky, società del Gruppo ENAV, si è aggiudicata il contratto per la realizzazione di un sistema avanzato di Air Traffic Management (ATM), a seguito di una gara internazionale indetta da ASHNA, l'ente nazionale per i servizi di navigazione aerea del Kosovo. **Techno Sky ha completato con successo la prima fase del progetto**: dopo i Factory Acceptance Test (FAT) a Roma nel dicembre 2024, si è concluso positivamente anche il Site Acceptance Test (SAT) e il transito in operazioni per il nuovo sistema della Torre di controllo dell'aeroporto di Pristina, ora completamente rinnovata. La Torre è stata dotata del nuovo sistema ATM e-TWR (ENAV Tower ATM Suite), progettato e sviluppato da Techno Sky, di un sistema per la registrazione e il playback delle comunicazioni e degli schermi operativi, nonché di nuove console ergonomiche, regolabili in altezza. Ogni postazione operativa è equipaggiata con CWP (Controller Working Position) e EFPS (Electronic Flight Progress Strip). La CWP offre al Controllore una visione globale e in tempo reale del traffico aereo di interesse (situational awareness), integrando le informazioni sulla posizione (sorveglianza radar) con i dati del piano di volo gestiti dal sistema TWR FDP. Le EFPS consentono al controllore una gestione completamente elettronica delle autorizzazioni (clearance) agli aeromobili e veicoli, rimpiazzando l'utilizzo delle cosiddette "strip cartacee". Il sistema è progettato per garantire sicurezza, continuità operativa e scalabilità futura. A supporto delle attività, è stato implementato un simulatore per il training operativo, destinato alla formazione continua del personale. Il progetto ha rappresentato una sfida non solo tecnologica, ma anche logistica e culturale. Operare in un contesto internazionale con requisiti stringenti ha richiesto flessibilità, adattamento e collaborazione tra tutte le parti coinvolte. La seconda fase, prossima all'avvio, prevede la fornitura del sistema ATM per il controllo del traffico di rotta e

avvicinamento - ACC (Area Control Centre) e APP (Approach Control) - con FAT entro dicembre 2025 e SAT entro metà 2026. Un percorso che conferma **la capacità del Gruppo ENAV di affrontare progetti complessi su scala internazionale**. Il successo della prima fase è frutto della sinergia tra i team di Engineering e Bid & Project Management di Techno Sky. La competenza tecnica e la capacità di adattarsi a richieste dell'ultimo minuto sono state riconosciute dal cliente, consolidando un rapporto di fiducia. Per Techno Sky e dunque per ENAV, questo progetto è una vetrina internazionale e una referenza strategica che rafforza la posizione del Gruppo nel settore ATM. Un esempio concreto di come **l'innovazione italiana possa guidare la trasformazione digitale del traffico aereo**.

5



MEETING 2025 DELL'ITA NAS ICG: COLLABORAZIONE, CAPACITÀ E SOSTENIBILITÀ AL CENTRO DELL'AGENDA

di **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities

Il 9 luglio si è svolto presso la sede ENAV di Roma Fiumicino il **secondo meeting del 2025** dell'**Italian NAS Implementation Coordination Group (ITA NAS ICG)**, che riunisce i principali attori dell'aviazione nazionale al fine di supportare e monitorare l'attuazione della **Strategia Nazionale dello Spazio Aereo (NAS)**. Lanciata da IATA nel 2017 è stata sostenuta da ENAV sin dall'inizio. L'iniziativa **NAS mira a uno spazio aereo sicuro, integrato, efficiente e sostenibile**, in linea con i regolamenti UE, il framework SESAR e l'ATM Master Plan europeo. Come riconosciuto dalla stessa IATA e dalle compagnie aeree partecipanti, l'iniziativa NAS italiana è quella che negli anni si è sviluppata di più ed è un riferimento anche per le attività negli altri paesi europei. Il meeting è presieduto da Enac (Direzione Spazio Aereo), mentre ENAV cura con l'organizzazione e la gestione delle attività attraverso il segretariato oltre a contribuire in modo sostanziale il profilo tecnico-operativo. Alla giornata hanno partecipato circa 30 rappresentanti di Enac, ENAV, AM, compagnie aeree, gestori aeroportuali, IATA, Aeroporti2030 e Assaeroporti. I temi trattati sono stati:

Remote/Digital Tower: ENAV ha illustrato l'evoluzione del sistema nazionale: entro il 2030 si passerà da 45 TWR e 4 ACC ad un sistema che includerà 26 R-TWR, 3D-TWR, 2 ACC e 2 RTCC (Remote Tower Control Centre).

VONA (Volcano Observatory Notices for Aviation): Enac ha presentato il tema ed evidenziato i molteplici benefici soprattutto per l'area etnea, dove la copertura satellitare è limitata.

U-space: ENAV/D-Flight hanno presentato le attività di D-Flight, primo CISP certificato in Europa, per l'integrazione sicura dei droni nello spazio aereo civile.

ENAV ha inoltre illustrato il progetto ECCP (En-route Capacity Constraints Prediction), che mira a prevedere cali di capacità nei settori en-route, supportando le decisioni operative di FMP, ANSP e

stakeholder. Mentre Vueling ha aggiornato sulle attività Eurocontrol legate alla *Massive Diversion* (situazione straordinaria in cui numerosi voli vengono deviati contemporaneamente verso aeroporti alternati per eventi imprevisti). Si è riunito quindi l' **ITA NAS ENV WG** ovvero gruppi tematici per approfondire temi rilevanti come *l'ambiente*.

- ENAV ha presentato uno studio *sugli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa*, realizzato in collaborazione con Vueling e Air Dolomiti, che permette di ottimizzare i profili di discesa dal *Top of Descent* e migliorare così le performance ambientali.
- ADR ha sottolineato come procedure antirumore troppo rigide possano ridurre la capacità e spostare traffico nelle ore notturne, aggravando l'impatto acustico.
- Air Dolomiti ha proposto l'adozione di procedure *ibride RNP-VPT (Required Navigation Performance-Visual manoeuvre with Prescribed Track)*, utili anche per AU non dotati di capacità RNP-AR (RNP-Authorization Required).
- Vueling ha evidenziato criticità nella gestione dei parcheggi degli aeromobili durante il *turnaround*. È stata sottolineata la necessità di coinvolgere nella discussione anche i *ground handler*, considerato il loro ruolo in tali operazioni.

Arrivederci ad ottobre 2025!



ENAV TRA I LEADER CLIMATICI D'EUROPA: QUANDO LA SOSTENIBILITÀ DIVENTA CULTURA

di **Davide Tassi** responsabile Sustainability

Il 2025 può essere considerato come l'anno in cui ENAV ha raggiunto i vertici di tutte le più importanti classifiche mondiali sulla sostenibilità: la prestigiosa “**A List**” nel rating ESG di **CDP** (ex Carbon Disclosure Project) come unica società italiana di tutto il settore trasporto aereo, il riconoscimento **Top Performer nel Esg Identity Corporate Index** e, non da ultimo, il primo posto nel settore Transport, Logistics & Packaging e il secondo posto tra tutte le società italiane presenti nella classifica, redatta dal Financial Times, **Europe's Climate Leaders 2025**, che comprende le 2.000 aziende più sostenibili in Europa. ENAV, dunque, è considerata tra quelle aziende che, nel mondo, hanno integrato al meglio la sostenibilità nelle strategie di business.

Ma cosa significa “integrare la sostenibilità nelle strategie di business” e come si è sviluppata la strategia ESG di ENAV in questi anni?

Integrare la sostenibilità nella strategia di business non significa semplicemente adottare qualche pratica “green”, vuol dire ripensare l'intero modello operativo in funzione di obiettivi ambientali, sociali e di governance (ESG), inserendoli al centro della pianificazione aziendale e del processo decisionale. ma significa che la sostenibilità non è un tema relegato ad un solo reparto specifico, ma una leva strategica che guida lo sviluppo tecnologico, le politiche di approvvigionamento, la gestione delle persone e la trasparenza verso gli stakeholder.

Ed è proprio in virtù di questi principi che si è sviluppata **la strategia ESG di ENAV** in questi anni, avviando cioè iniziative e progetti, attraverso i Piani di Sostenibilità, in grado di gettare le fondamenta (la cosiddetta “cultura di sostenibilità”) e poi passo dopo passo, mattone dopo mattone, di costruire un edificio sempre più solido e duraturo (i cosiddetti “Pillar della sostenibilità”).

Un aspetto che ha sempre guidato le nostre scelte è stato quello di non perseguire mai strade che avessero soltanto il profumo o il sapore dell'etica ma che fossero anche coerenti con la nostra

mission e la nostra vision; può sembrare scontato, ma non lo è perché nello sviluppo sostenibile, può capitare spesso che ci si innamori dei benefici sociali di un progetto dimenticandosi di quanto quello stesso progetto sia coerente con quello che fa l'azienda. Non cogliere questa dicotomia significa investire tempo e soldi in qualcosa che, pur essendo importante per la collettività, non ha una coerenza con la nostra mission e non risulta quindi armonico con il “racconto” che si fa dell'azienda. Per fare un esempio, tempo fa ci proposero un interessante progetto per la salvaguardia dei mari ma dovemmo rinunciare perché noi ci occupiamo di cielo, non di mare. Costruire una efficace narrazione è dunque uno degli aspetti fondamentali per definire un percorso ESG di successo, in grado cioè di portare valore alla collettività ma anche all'azienda.

Partendo quindi da questi due presupposti, vale a dire lavorare costantemente sulla cultura di sostenibilità e sviluppare iniziative e progetti solo se funzionali allo sviluppo della brand reputation, per il resto è bastato capire cosa ci chiedevano di volta in volta le nuove normative europee e soprattutto cosa si aspettavano da noi i nostri stakeholder. Con una buona capacità di ascolto e analisi, non è stato così difficile mettere in fila tutti gli obiettivi che volevamo raggiungere in ogni **Piano di sostenibilità triennale** fino ad arrivare, mattone dopo mattone - con il determinante contributo non solo del vertice aziendale ma anche degli ambassador della sostenibilità e di tantissimi amici e colleghi - a raggiungere i risultati di cui abbiamo detto. Ovviamente con lo sguardo rivolto sempre più in alto.



SELEZIONE CTA ENAV: GENERAZIONE Z CLEARED FOR TAKEOFF!

di **Laura Longhi** referente Talent Acquisition

Negli scorsi mesi si è concluso un nuovo processo di recruiting per *Controllori del Traffico Aereo*: senza dubbio, la selezione più iconica del Gruppo.

Dopo tre anni dall'ultima campagna di Talent Acquisition, l'azienda ha riaperto le porte a chi sogna di diventare CTA. Sì, perché per molti non si tratta soltanto di un lavoro ma di un vero e proprio sogno.

Il job posting, pubblicato a gennaio sui principali canali targati ENAV, ha destato l'interesse di **3.930 candidati**. Un dato che testimonia quanto questo mestiere continui ad affascinare donne e uomini, rimanendo un ruolo senza tempo **la vacancy è stata rivolta alla Generazione Z**, ovvero ai nati a partire dal 01/01/1997, in possesso del diploma di istruzione secondaria di secondo grado, con una buona conoscenza dell'inglese (almeno B2) e un'ottima conoscenza dell'italiano (almeno C1).

Gli aspiranti Controllori del Traffico Aereo sono stati individuati attraverso il First European Air Traffic Controller Selection Test (FEAST), batteria di test progettata da Eurocontrol, utilizzata in 56 paesi per il recruiting dei Controllori del Traffico Aereo e già somministrata ad oltre 150.000 candidati.

I futuri CTA, infatti, dopo aver superato la fase di screening, hanno intrapreso un processo di selezione suddiviso in 2 fasi, entrambe svolte in presenza a Roma, con la supervisione in loco del team di EUROCONTROL direttamente da Bruxelles.

La Prima Fase è consistita nella somministrazione del FEAST I, composto da un test finalizzato alla valutazione della lingua inglese e da 6 test attitudinali volti a misurare le seguenti dimensioni: attenzione e flessibilità cognitiva; velocità percettiva; orientamento spaziale 2D; orientamento spaziale 3D; memoria di breve termine; ragionamento deduttivo. Coloro i quali sono risultati idonei al FEAST I hanno avuto accesso alla **Seconda Fase, ovvero al FEAST II** che li ha messi alla prova con due attività pratiche "work sample test" che misurano la abilità di multitasking, attraverso l'esecuzione simultanea di una serie di task, proprio come quelli svolti da un Controllore del Traffico Aereo. Un iter rigoroso e all'avanguardia che assicura una valutazione oggettiva e misurabile, in linea con le



da dx: **Marc Damitz** FEAST Service Manager EUROCONTROL;
Laura Longhi Talent Acquisition ENAV
e **Doris M. Dehn** Senior Specialist ATC Selection EUROCONTROL

best practice europee utilizzate per la selezione dei controllori del traffico aereo, e grazie al quale sono stati individuati 338 profili idonei; provengono da ogni angolo dell'Italia, hanno un'età compresa tra i 18 e i 28 anni e background scolastici eterogenei, ma sono tutti accomunati dalla passione per il cielo. I candidati risultati idonei sono stati inseriti in un basket di risorse che, in funzione delle esigenze aziendali entro dicembre 2028, sarà avviato al percorso di training, previo accertamento sanitario previsto per il ruolo.

A partire dall'ultimo quarter del 2025 prenderanno quota i sogni dei primi 64 che inizieranno la **formazione presso il Training Centre di Forlì**.

Questa selezione, più che mai, è la prova di quanto il nostro Gruppo scelga con cura i futuri "custodi" del cielo a cui affidare la mission di governare lo spazio aereo italiano.



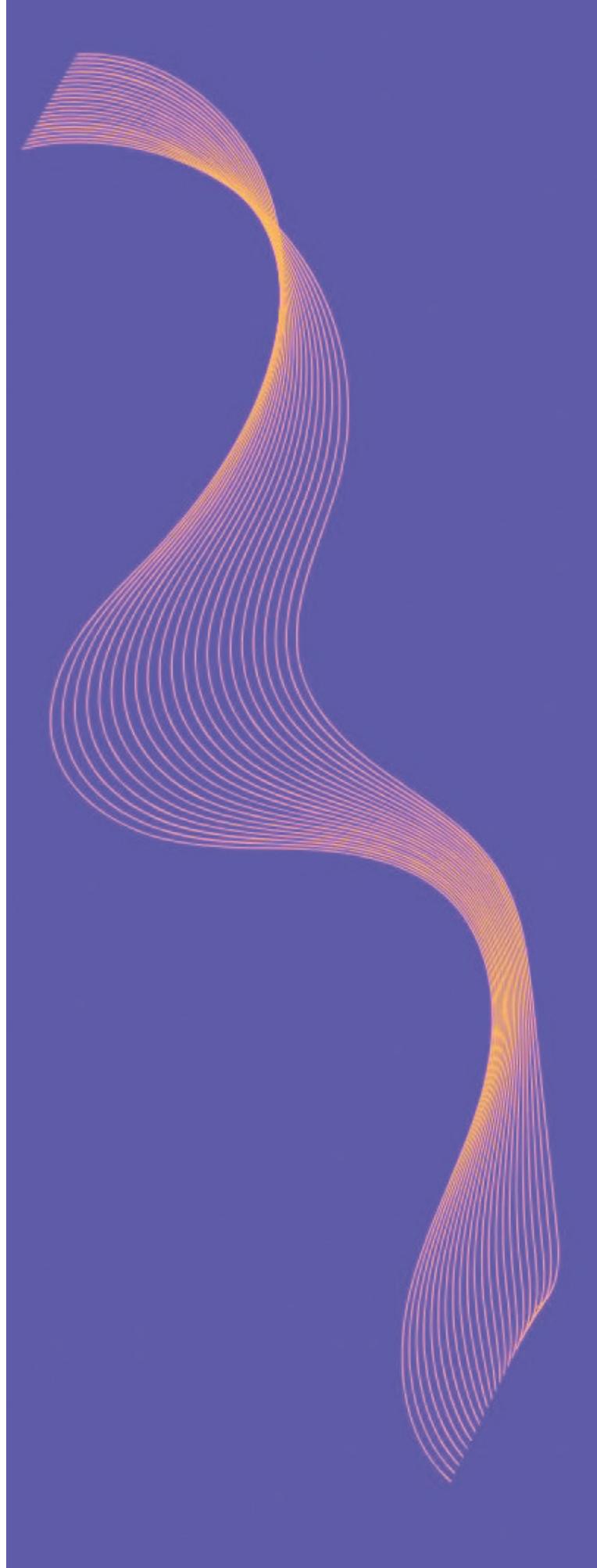
NON SOLO BENEFIT. IL WELFARE COME SCELTA DI VALORE

"WELFARE" è una parola che abbiamo ascoltato spesso. Ma qual è il significato reale, quando entri in ufficio al mattino o torni a casa la sera? In ENAV, è molto più di un benefit: è il modo per costruire legami, dare strumenti concreti, e guardare alla persona prima che al ruolo. Ecco perché in ENAV il Welfare non è un extra, ma parte del modo in cui ci piace lavorare e vivere insieme. Negli ultimi anni, la struttura Welfare ha costruito e ampliato un ecosistema di strumenti, progetti e opportunità pensato per accompagnare le persone in diversi momenti della vita.

Il punto di partenza è oggi rappresentato dalla nuova piattaforma digitale realizzata con AON: abbiamo dato il via per i **dipendenti ENAV e Techno Sky** ad un progetto sperimentale di **Welfare On Top**, dove i dipendenti possono gestire in modo semplice e trasparente il proprio credito welfare: un "borsellino virtuale" da usare per rimborsi, acquisti e servizi personalizzati, attraverso un'ampia gamma di marchi disposizione. Ma il benessere non si misura solo in termini economici. **ENAV investe anche su ciò che ha un valore più profondo**: il futuro dei figli, la salute, il tempo. Con il **Bando Globe**, vengono premiati ogni anno i ragazzi, che si distinguono nel percorso scolastico e accademico: un'occasione per riconoscere il merito di questi giovani e offrirgli l'opportunità di guardare al loro futuro con occhi differenti.

Ci sono poi le piattaforme di scontistica e i servizi finanziari, pensati per dare un supporto concreto nella gestione quotidiana.

E c'è il **progetto Yes We Care**, nato per promuovere uno stile di vita più sano e consapevole attraverso iniziative di sensibilizzazione, prevenzione e ascolto. Non si tratta solo di "offrire servizi", ma di costruire un ambiente di lavoro in cui le persone si sentano viste, ascoltate, sostenute. Un'idea semplice, ma potente: prendersi cura non è un gesto individuale. **È una cultura che si costruisce insieme.**



UN ANNO DI PARITÀ. E OLTRE.

di **Chiara Tagliaferri** responsabile Diversity, Equity & Inclusion e
Claudio Maldifassi responsabile training People & Development

È passato un anno da quando ENAV ha ottenuto la certificazione PdR 125:2022 sulla parità di genere. Un'etichetta importante, certo. Ma cosa è davvero cambiato? E, soprattutto, cosa resta da fare?

Due coordinate aiutano a orientarsi, la parità di genere è:

- uno degli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU (Goal 5);
- un pilastro del PNRR italiano, che nella Missione 5 – Inclusione e coesione – si pone l'obiettivo di ridurre i divari tra uomini e donne nel lavoro e nella società.

La certificazione PdR 125 è la prima prassi nazionale che definisce un sistema di gestione per la parità. Linee guida, indicatori, checklist. Tutto misurabile. Tutto tracciabile. Ma la parità – quella vera – non si lascia rinchiudere in un foglio Excel.

Non fermiamoci alla superficie. Non inseguiamo numeri per soddisfare l'ente certificatore, senza cambiare davvero. Perché la parità non si misura solo con i progetti, le celebrazioni e i KPI. E il fallimento, spesso, non è nei dati. È nella cultura.

ENAV ha intrapreso questo percorso nel 2022, a luglio 2024 ha ottenuto la certificazione PdR 125:2022 che è stata confermata nel mese di luglio 2025. Questo traguardo, più che un punto di arrivo, ha generato maggiore consapevolezza interna. Ne sono scaturite una serie di iniziative, tra le quali ricordiamo: *SupportHer*, *Work Child Balance*, mentoring al femminile, e corsi su bias cognitivi e linguaggi inclusivi. Un approccio alla diversità che si è mosso oltre la retorica, si è tradotto in pratiche, progetti, in nuova cultura del lavoro.

Il Gruppo di Lavoro DEI, che coinvolge differenti strutture aziendali, è un esempio concreto che, attraverso un approccio interdisciplinare, responsabilizza in maniera efficace la definizione e l'implementazione di progetti ed attività, favorendo costante allineamento e coordinamento interno. La Communication Policy di Gruppo, emanata lo scorso mese di giugno, in cui sono definiti principi e linee guida per una comunicazione responsabile, inclusiva e sostenibile, ne è l'esempio. Ma il rischio è quello di fermarsi alla superficie. Di inseguire numeri per soddisfare l'ente certificatore, senza cambiare davvero. Perché la parità non si misura solo con i progetti, le celebrazioni e i KPI. E il fallimento, spesso, non è nei dati. È nella cultura.



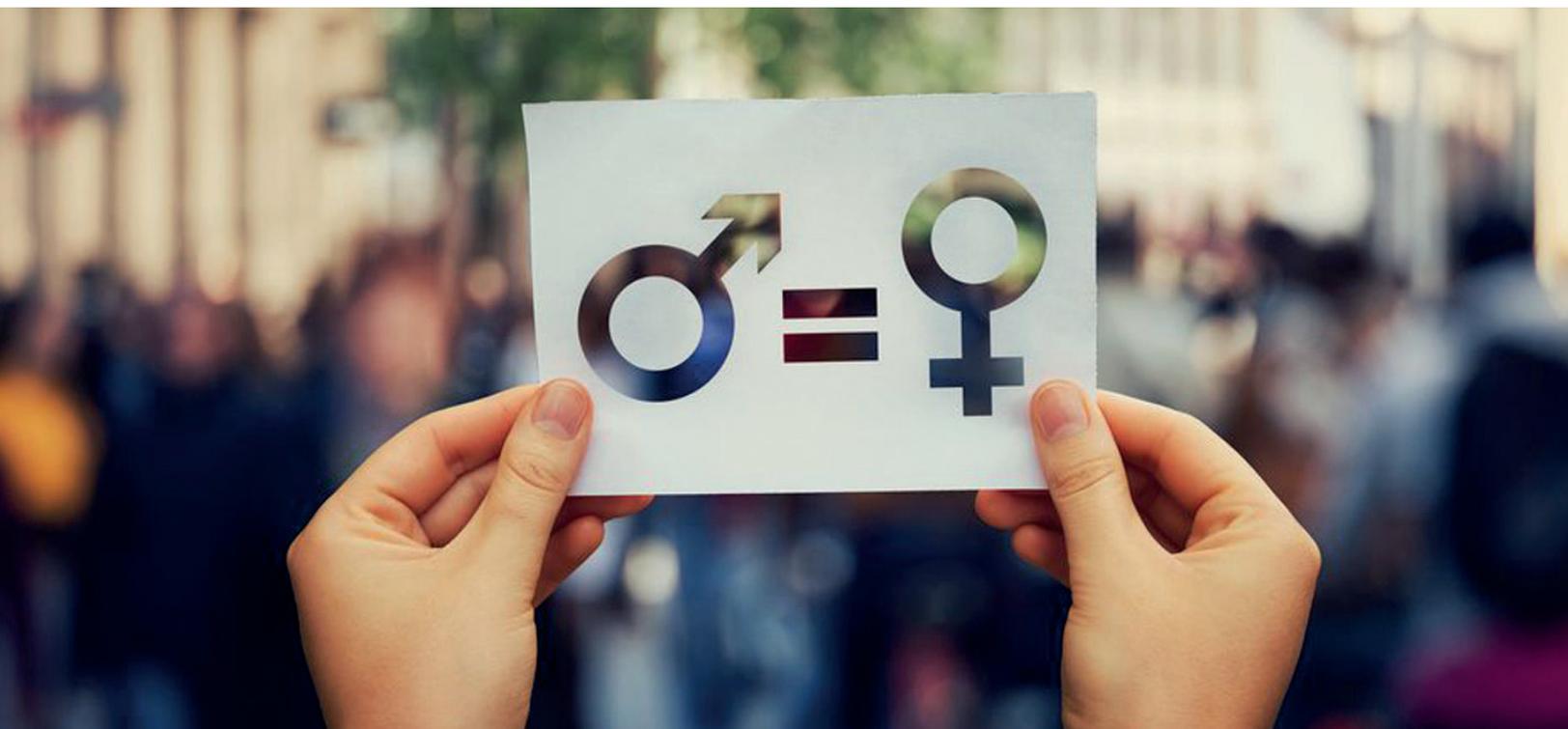
- formazione che generi coerenza tra ciò che si dice e ciò che si fa;
- ascolto, vero e apertura al cambiamento;
- leadership inclusiva capace di leggere le storie, personali e professionali (non solo i CV);
- libertà di dissentire e di dire la propria opinione, sfidando il “si è sempre fatto così”.

Perché la parità non è trattare tutti allo stesso modo. È riconoscere a ciascuno il diritto di essere diverso nella sua unicità. E farne un valore.

Un esempio? La presenza femminile nei ruoli apicali. È un indicatore. Ma può diventare a sua volta uno stereotipo. Come se bastasse contare le donne per dire che c'è uguaglianza. Come se il merito, le scelte individuali, i contesti, non contassero più. Ogni dato ha bisogno di essere contestualizzato e non ha senso da solo. Il coinvolgimento della leadership, in questo percorso che ENAV ha intrapreso 3 anni fa, rappresenta un fattore critico di successo. La parità non è una questione di compliance, ma di cultura. La parità non si misura nei documenti, ma nelle scelte quotidiane. Senza una presa di posizione chiara e visibile, ogni iniziativa rischia di perdere efficacia. Dove la leadership si è fatta carico del cambiamento, i risultati si sono visti: benefici tangibili, duraturi, e soprattutto condivisi. E allora cosa serve?

Il successo si vedrà quando la parità sarà parte del DNA aziendale. Quando non sarà più un obbligo e un adempimento normativo, ma un valore condiviso. Quando le resistenze – anche quelle invisibili - fatte di pregiudizi (consci e inconsci), linguaggi, riti, oggetti – saranno superate, reinterpretate e sostituite. Quando la comunicazione e la formazione continueranno, senza bisogno di scadenze. La certificazione è un passo fondamentale, necessario, uno stimolo, ma non sufficiente. Il rischio dell’“effetto vetrina” è sempre dietro l’angolo. La parità sarà reale quando non ci sarà più bisogno di certificarla. Non è un paradosso. È un obiettivo. Perché la parità non è trattare tutti allo stesso modo. È riconoscere a ciascuno il diritto di essere diverso nella sua unicità. E farne un valore.

11





L'IMPORTANZA DI **READ-BACK** E **HEAR-BACK** NELL'ANALISI DI UN CASO CONCRETO

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

12

In questo numero vogliamo parlare dell'importanza del "read-back", ovvero la fase delle comunicazioni TBT (Terra Bordo Terra) in cui il pilota ripete l'autorizzazione ricevuta dall'ATC, e quella di "hear-back" ovvero l'ascolto attivo che deve effettuare il CTA per verificare che quanto ripetuto dal pilota coincida con l'autorizzazione precedentemente emessa.

È il 21 marzo 2022, e ci troviamo nello spazio aereo di Mumbai, nella parte sud-occidentale dell'India. Protagonisti sono due aeromobili Airbus A320 che, durante la navigazione in rotta, sono stati interessati dalla perdita della separazione minima applicabile che, sebbene non abbia causato danni o vittime, è stata classificata come "serious incident".

L'evento ha interessato un volo della compagnia aerea **IndiGo** (IGO6261) che da Delhi si stava recando a Mumbai e un volo **Air Asia** (IAD773) che, sempre da Delhi, aveva come destinazione finale la città di Goa. Operanti in pieno giorno, in condizioni di meteorologiche ottimali, entrambi gli aeromobili erano in contatto con il centro di controllo di Mumbai (**Mumbai ACC**) e operavano su rotte intersecanti. Il volo Air Asia aveva pianificato l'attraversamento dello spazio aereo a livello di volo 360 mentre il volo IndiGo, autorizzato a mantenere il livello di volo 380, aspettava l'autorizzazione a iniziare la discesa per l'avvicinamento all'aeroporto di Mumbai.

Quando il CTA lo autorizza ad iniziare la discesa iniziale al livello di volo 370 (proprio per separarlo dall'altro aereo che avrebbe incrociato a livello di volo 360), il pilota ai comandi del volo IndiGo era

temporaneamente solo in cabina: il suo collega si era infatti recato in bagno.

In questa situazione anomala inizia la catena degli eventi che porta alla sotto separazione: innanzitutto la risposta del comandante dell'IndiGo non è conforme all'autorizzazione ricevuta: **ripete infatti livello di volo 310 invece di 370** e ne chiede conferma ("descend level 310 IGO6261 confirm?"), **il CTA quindi non si accorge dell'errore del pilota** e si limita a rispondere in senso affermativo ("affirm IGO6261") convalidando di fatto, e inavvertitamente, un'autorizzazione diversa da quella che aveva impartito e che poneva i due aeromobili in potenziale conflitto. Abbiamo assistito ad un classico esempio di errore di "hear-back" da parte del controllore le cui conseguenze, in questa fattispecie, sono state acute anche dal rateo di discesa impostato dal volo IndiGo: ben 2.600 piedi al minuto, un valore decisamente superiore alle procedure standard. Ci troviamo quindi in una situazione in cui i due aeromobili stanno procedendo su rotte convergenti senza la protezione della separazione verticale e senza che pilota e CTA abbiano consapevolezza della

"Read-back", la fase delle comunicazioni TBT (Terra Bordo Terra) in cui il pilota ripete l'autorizzazione ricevuta dall'ATC, e quella di "hearback", l'ascolto attivo che deve effettuare il CTA

di quanto sta accadendo.

Il potenziale conflitto si risolve prima che diventi veramente tale grazie all'attivazione del sistema **Predicted Conflict Warning - PCW** (un sistema presente nella consolle operativa di Mumbai ACC che evidenzia al CTA potenziali conflitti tra aeromobili sotto il suo controllo). A questo punto il CTA, resosi conto del potenziale conflitto, interveniva chiamando il volo Indigo e istruendolo a mantenere livello di volo 370 (*"IGO6261 maintain flight level 370 on reaching sir and check your selected altitude - 370 was the cleared level"*). Il volo IndiGo però non rispose alla chiamata del CTA e neppure ad un successivo secondo tentativo (*"IGO6261, maintain flight level 370"*) vanificando l'intenzione del CTA.

Solo al terzo tentativo il CTA ottenne finalmente una risposta. A darla fu il primo ufficiale appena rientrato in cabina di pilotaggio, ma anch'egli da solo perché il suo collega si era a sua volta allontanato per andare alla toilette. Dopo aver realizzato l'errore, il pilota informò di trovarsi già al di sotto di FL370.

Al CTA a quel punto non rimase che intervenire sul secondo aeromobile istruendo l'Air Asia ad eseguire una virata a sinistra su prua 120 con discesa a livello di volo 350 risolvendo così il conflitto.

Grazie a queste azioni combinate e tempestive, la separazione laterale minima raggiunta tra i due aeromobili non scese mai al di sotto delle 3 miglia nautiche, comunque inferiore alla separazione standard. Da segnalare che, mentre il PCW rimase attivo per circa 90 secondi nessuna TCAS-RA (Traffic Alert and Collision Avoidance System Resolution Advisory) si attivò a bordo degli aeromobili e quindi nessun membro degli equipaggi dei due voli fu consapevole della perdita di separazione al momento dell'evento critico. L'approfondita indagine condotta dall'Indian Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) ha individuato come causa principale la mancata vigilanza sulle comunicazioni radio (listening watch) da parte dell'equipaggio di volo di IGO6261, soprattutto quando il controllore d'area, allertato dal sistema PCW, ha trasmesso più volte l'istruzione a mantenere livello di volo 370.

Assieme ad essa, l'indagine ha identificato anche altri cinque fattori contributivi cruciali:

- il "trigger" della sequenza di eventi ossia l'errore di read-back del comandante di IGO6261 (FL310 invece di FL370);
- il mancato rilevamento (*hear-back*) e la mancata correzione del controllore dell'errore di *read-back* da parte del pilota;
- la pratica di alternare la presenza in cabina di pilotaggio per esigenze fisiologiche che, sebbene



necessaria, ha coinciso sfortunatamente con i ripetuti tentativi del controllore di richiamare l'attenzione del volo IndiGo. Questo ha compromesso la capacità di monitoraggio attivo delle frequenze (*il cd listening watch*) in un momento estremamente critico;

- la recovery applicata dal CTA che ha continuato a chiamare l'IGO6261 anche quando non rispondeva, invece di provare subito a risolvere il conflitto intervenendo sul secondo aeromobile che magari avrebbe risposto immediatamente;
- la velocità di discesa impostata del volo IGO6261 che, superiore al limite prescritto dalle SOP, ha certamente aggravato le conseguenze generate dall'errore di *read-back/hear-back*.

La Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGCA), ha richiesto di introdurre un "considerabile intervallo di tempo tra l'uscita dalla cabina di pilotaggio dei piloti operativi" in modo tale che, quando un pilota lascia la cabina, all'altro non sia permesso di lasciarla immediatamente dopo il suo ritorno ma solo previo un briefing per aggiornarlo della situazione in atto.

La comunicazione in aviazione non è mera trasmissione di informazioni, ma piuttosto un processo critico che richiede sia sempre applicato un ciclo completo composto da: trasmissione, ricezione, comprensione, ripetizione (il *read-back*) e verifica (l'*hear-back*). Il così detto "*closed-loop communication*".

Il mancato rispetto di questo ciclo potrebbe rappresentare una vulnerabilità significativa nelle nostre operazioni non solo a livello di controllo di aerovia ma anche a livello di controllo di traffico di aeroporto. Una lezione da tenere bene a mente soprattutto adesso che ci apprestiamo a gestire il traffico di una nuova calda estate.



DRONI PER IL SOCCORSO SANITARIO: D-FLIGHT IN PRIMA LINEA

di **Luigi Brucculeri** responsabile Research and Business Development D-Flight e **Marco Rocchini** Research and Business Development D-Flight

14

Droni che salvano vite. È questa la visione al centro del progetto **SEUAM** (Sanitary Emergency Urban Air Mobility), ideato e proposto dalla **SIS118** (Società Italiana Sistema 118) al quale **D-Flight**, in partnership con **UrbanV**, ha risposto presente! Un progetto che segna una svolta per l'intero sistema sanitario d'emergenza italiano, aprendo la strada a una **mobilità aerea urbana al servizio del soccorso sanitario**. Il cuore del progetto consiste nell'utilizzo di **droni** di ultima generazione in grado di **trasportare defibrillatori, farmaci salvavita, emoderivati e dispositivi medici** direttamente sul luogo dell'emergenza, seguendo le istruzioni in tempo reale delle Centrali Operative 118, un'iniziativa che punta a fronteggiare situazioni critiche in cui in cui ogni secondo è decisivo. **L'architettura del progetto e il ruolo di D-Flight** presuppone nella prima fase della sperimentazione l'utilizzo di droni con test di volo nei comuni aderenti al progetto, per consegnare presidi salvavita in tempi record, superando ostacoli logistici e riducendo la dipendenza dai mezzi di soccorso tradizionali. Il progetto punta proprio per questo a diventare un modello di riferimento replicabile a livello nazionale e internazionale, Una sperimentazione che intende validare un nuovo standard di intervento rapido e capillare, sfruttando i Servizi aerei innovativi per supportare il Sistema di Emergenza Territoriale 118, anche grazie al supporto di UrbanV, azienda leader a livello internazionale nel settore delle infrastrutture vertiportuali e dei servizi di mobilità aerea innovativa che metterà a disposizione le proprie competenze come operatore di droni certificato nella progettazione e gestione di

infrastrutture, oltre a soluzioni tecnologiche avanzate per il controllo e la sicurezza delle operazioni. **D-Flight**, invece, agirà da regista digitale del traffico aereo dei droni, fornendo il supporto tecnico per l'integrazione sicura nello spazio aereo, definendo **procedure di priorità per i voli di emergenza** e agevolando l'iter autorizzativo delle missioni. Il 9 luglio scorso, alla presentazione del progetto presso il vertiporto di Pianabella a Fiumicino, il CEO di D-Flight Maurizio Paggetti ha sottolineato come il Gruppo ENAV abbia definito un Piano industriale dove il **settore dei droni è un pilastro imprescindibile** e come D-Flight ricopra un ruolo chiave per l'integrazione dei droni nei servizi pubblici essenziali. Paggetti ha ricordato anche il primato di **D-Flight quale prima società europea certificata per fornire servizi U-space**, ovvero il sistema europeo per la gestione integrata e sicura del traffico dei droni a bassa quota e la designazione quale **CISP nazionale** (Common Information Service Provider), un ruolo cruciale per garantire la condivisione standardizzata delle informazioni di volo.



Carlo Tursi

CEO UrbanV

Il settore della Advanced Air Mobility è un sistema di supporto per i trasporti di prossima generazione, veicoli a decollo e atterraggio verticale come gli aerei elettrici Vertical Take-off & Landing (eVTOL) e i droni. Il futuro in Italia è già arrivato?

Sì, il futuro è già iniziato - e UrbanV è orgogliosamente in prima linea. La Advanced Air Mobility non è più un concetto lontano: grazie al lavoro che stiamo portando avanti in UrbanV, insieme ai nostri partner, stiamo concretamente realizzando le prime infrastrutture e definendo le condizioni operative per lo sviluppo del settore. Abbiamo già realizzato il primo vertiporto italiano nella sandbox regolatoria di Fiumicino, e lo abbiamo testato con successo attraverso il primo volo con un velivolo eVTOL insieme a Volocopter. Il nostro obiettivo è chiaro: creare una rete internazionale di vertiporti integrata nei sistemi di trasporto esistenti, sicura, efficiente e sostenibile.

UrbanV è riconosciuto come leader mondiale nelle infrastrutture per vertiporti e società di supporto verso la riduzione dei tempi di viaggio e relativa decarbonizzazione del settore aereo. Come procede l'esperienza nel nostro Paese su queste infrastrutture?

UrbanV è un progetto industriale nato in Italia, ma con una visione e una struttura già internazionali. Siamo il primo operatore attivo nel Paese specializzato nello sviluppo e nella gestione di vertiporti e combiniamo competenze che derivano da anni di esperienza nella gestione aeroportuale e nello sviluppo infrastrutturale. In Italia abbiamo iniziato dai territori dei nostri soci fondatori – Roma, Bologna, Venezia e la regione della Costa Azzurra – dove stiamo implementando progetti ad altissimo potenziale. Ma guardiamo anche oltre: stiamo studiando nuove soluzioni replicabili, scalabili e adatte a contesti urbani, costieri e su tetti di edifici. Stiamo inoltre espandendo la nostra presenza a livello globale, con attività di scouting e collaborazione già attive in mercati chiave come Stati Uniti, Brasile, Medio Oriente e Corea del Sud, aree che mostrano un forte interesse e un potenziale concreto per lo sviluppo della mobilità aerea urbana e delle infrastrutture dedicate. Questi mercati rappresentano per noi opportunità strategiche per esportare il modello UrbanV e contribuire alla crescita dell'ecosistema AAM a livello internazionale.

Con ENAV e la controllata D-Flight

siete in prima linea per il cielo del futuro, quali sono le esperienze condivise e i futuri orizzonti?

La collaborazione con ENAV e la sua controllata D-Flight è strategica e fondamentale. Con loro stiamo lavorando per garantire l'integrazione sicura e fluida dei droni e dei velivoli eVTOL nello spazio aereo urbano, definendo procedure, priorità e standard operativi che permettano l'uso di questi nuovi mezzi per servizi essenziali – come è il caso del progetto SEUAM, il primo esperimento italiano di soccorso sanitario con droni, avviato insieme a SIS 118. Questa sinergia è un esempio concreto di come industria, tecnologia e autorità possano collaborare per accelerare l'adozione dell'AAM.

L'Italia a livello normativo è all'avanguardia?

Sì, lo è – e UrbanV è parte attiva di questo processo. Il nostro Paese si è dotato di una sandbox regolatoria, approvata da ENAC, che ci consente di testare tecnologie e modelli operativi in un ambiente controllato, come abbiamo fatto a Fiumicino con il vertiporto di test UV-0. In questa direzione, peraltro, proprio D-Flight è la prima società in Europa ad aver ottenuto la doppia certificazione di Fornitore Unico di Servizi Comuni di Informazione (CISP) e Fornitore di Servizi U-space (USSP). Inoltre, a giugno 2024, l'Italia ha emanato il primo quadro regolatorio completo al mondo dedicato all'Advanced Air Mobility, rafforzando ulteriormente la sua posizione pionieristica a livello internazionale. Inoltre, UrbanV partecipa a task force italiane ed europee (come il progetto EUREKA con SESAR 3 e EUROCONTROL), contribuendo allo sviluppo della normativa e dei business model di riferimento.

In quali ambiti il Sistema Paese deve compattarsi per conquistare maggiori fette di mercato internazionale?

Per consolidare la leadership italiana in questo settore emergente, il Sistema Paese deve lavorare in modo coeso su tre fronti principali:

- Semplificare e accelerare i processi autorizzativi, per permettere l'implementazione rapida delle infrastrutture.
- Investire in ricerca e innovazione, per mantenere l'Italia tra i paesi più avanzati tecnologicamente.
- Sostenere progetti concreti e innovativi, investendo in infrastrutture che ammodernino la mobilità nel nostro Paese e creino nuove opportunità di sviluppo di filiere industriali.
- Creare una visione condivisa tra industria, istituzioni e comunità, per garantire accettazione pubblica e sostenibilità sociale del nuovo sistema di mobilità.

UrbanV è pronta a fare la sua parte – con un approccio tecnico, concreto e innovativo, e con una rete di relazioni industriali internazionali che ci consente di contribuire alla crescita del settore a livello globale.







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

Comitato Editoriale

Florenziano Bettini,
Andrea Capolei Sapio 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