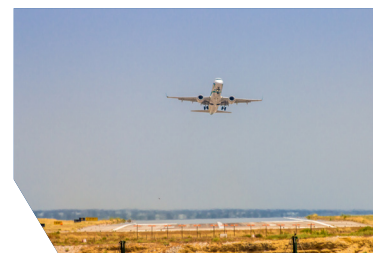


CLEAR

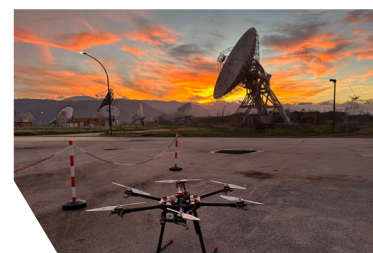
Mensile del Gruppo ENAV
n.9 anno XXII
ottobre 2025



ENAV I numeri della Summer



ENAV GROUP U-ELCOM mission compiuta



IDS AIRNAV AeroSIG 2025



SOMMARIO

- 1** EDITORIALE
- 2** IL FRAMEWORK L'ESTATE IN VOLO NEL NORD ITALIA ...
SEMPRE PIÙ IN ALTO!
- 3** ESTATE 2025: IL CIELO DEL CENTRO SUD ITALIA BRILLA PER EFFICIENZA E CRESCITA
- 4** "UN'ESTATE FA..."
- 5** SUMMER ENAV 2025
- 6** BLUE MED, IL MEDITERRANEO VOLA: RECORD NEI PRIMI 9 MESI DEL 2025
- 7** MISSIONE COMPIUTA: U-ELCOME DIMOSTRA L'U-SPACE EUROPEO
- 8** AEROSIG 2025
- 9** ICAO GENERAL ASSEMBLY 2025 – GA42
- 10-11** UNA JOINT DECLARATION CHE GUARDA AL FUTURO DELL'AVIAZIONE EUROPEA
- 12** PERSONE AGILI, UFFICI AGILI
- 13** L'IMPEGNO DI ENAV NELL'INTERVENTO SULLE MOLESTIE E LA VIOLENZA NELLE RELAZIONI LAVORATIVE
- 14-15** IL NOSS ATTERRA A ROMA ACC
- 16** LA PAROLA A...
FLORIAN GUILLERMET



L'estate ENAV 2025

di **Maurizio Paggetti** Chief Operating Officer

Se l'estate del 2024 non l'avremmo dimenticata per gli elevati volumi di traffico e per una gestione assai impegnativa ma risolta brillantemente, quella del 2025 la ricorderemo per gli ottimi risultati ottenuti da ENAV in un periodo stagionale estremamente sfidante in termini di domanda di traffico e complessità del network europeo.

Il primo elemento che si evidenzia in sede di post analisi è quello legato alla forte interconnessione esistente tra i diversi ANSP europei. In un periodo di alta domanda, le complessità nell'erogazione dei servizi di navigazione aerea determinano significative variazioni dei flussi di traffico generando il fenomeno della *traffic volatility*.

Un ulteriore elemento di variabilità da considerare è determinato dalle condizioni esterne al sistema dell'*Air Traffic Management*. La crisi di natura politica di lungo periodo, come il conflitto in Ucraina o situazioni temporanee di indisponibilità di spazio aereo al di fuori del contesto europeo (crisi mediorientale con la chiusura per alcuni giorni dello spazio aereo iraniano) hanno causato impatti sulle pianificazioni di vettori europei.

Tali riprogrammazioni non previste che si inseriscono in un sistema già fortemente impegnato non sempre possono essere riassorbite in termini di capacità ulteriore dagli ANSP interessati.

Una corretta pianificazione della domanda da parte delle compagnie aeree, resa disponibile ai fornitori dei servizi del traffico aereo europei con tempistiche adeguate alla programmazione estiva, è l'auspicio per una sempre migliore gestione del network.

Il dibattito tra Aircraft Operator ed ANSP, infatti, evidenzia che la *Agreed Capacity* è sviluppata in funzione della *Agreed Demand* ed ogni variazione della domanda, anche percentualmente poco significativa, determina in un contesto già prossimo alla saturazione, un incremento esponenziale dei ritardi complessivi.

Considerato lo scenario sopra descritto ENAV ha garantito una *performance* operativa di assoluto prestigio nel panorama europeo. I fattori ascrivibili a questo successo sono molteplici.

Un primo fattore è stato quello di un'adeguata valorizzazione del lavoro espresso nel periodo estivo dal personale operativo attraverso dei meccanismi condivisi con le parti sociali.

Un secondo fattore è riconducibile all'attività di ristrutturazione del network nazionale con introduzione di un ulteriore *Division Flight Level* (DFL) nei quattro ACC, avviato nel periodo invernale, che ha aumentato la flessibilità di utilizzo dello spazio aereo.

Un ulteriore elemento è stato quello associato alla semplificazione di alcune specializzazioni previste nelle licenze di CTA che ha migliorato l'impiegabilità del personale operativo.

I dati dimostrano che a fronte di un incremento del traffico di circa 6% su base annua rispetto al 2024 (*peak day* 8.340 voli gestiti a luglio) e di circa il 17% rispetto al 2019, i ritardi ad oggi registrati, riconducibili ad ENAV sono ampiamente al di sotto di quelli consolidati nel 2024 e migliori rispetto al target di performance previsto per il 2025.

I risultati di questa stagione estiva 2025 sono quindi il frutto di un complesso lavoro di tutti gli stakeholders interni che con senso di responsabilità, hanno elaborato una strategia efficace e condivisa che ha garantito, in un panorama complesso quale quello dell'ATM, il raggiungimento degli obiettivi sfidanti previsti all'inizio dell'anno.



1



L'ESTATE IN VOLO NEL NORD ITALIA ... SEMPRE PIÙ IN ALTO!

di **Antonio Maria Gigli** responsabile Operations North

2

La stagione estiva 2025 ha rappresentato un periodo di intensa attività per le strutture di controllo del traffico aereo del Nord Italia, con Milano ACC e Padova ACC protagoniste di una gestione efficace e resiliente di volumi in costante crescita.

Per Milano ACC, il quadrimestre da giugno a settembre ha visto un totale di 430.421 movimenti, con un incremento del 5,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

La crescita è stata distribuita in modo omogeneo, con variazioni mensili sempre positive: +6,6% a giugno, +5,7% a luglio, +5,1% ad agosto e +4,7% a settembre.

Anche Padova ACC ha registrato un quadrimestre positivo, con 378.295 movimenti complessivi, in crescita del 5,1% rispetto al 2024. Il mese di giugno ha segnato un incremento particolarmente significativo (+7,8%), seguito da variazioni positive nei mesi successivi: +3,9% a luglio, +4,3% ad agosto e +3,1% a settembre.

Questo risultato è **frutto di una pianificazione attenta e dell'adozione di soluzioni operative avanzate**, come l'introduzione dell'ottavo layer verticale (FL355), che ha migliorato la flessibilità nella configurazione dei settori, e l'ottimizzazione delle Unit Ratings, che ha semplificato i percorsi formativi e aumentato la versatilità operativa.

Inoltre, l'ingresso di nuove risorse ha consentito la pianificazione di un numero maggiore di settori operativi attivi nei momenti di picco, 21 nel Centro

di Milano e 15 in quello di Padova. L'impiego di team altamente professionalizzati nelle posizioni Flight Management Position degli ACC e nel National Network Manager centrale, **ha consentito una gestione dei flussi ad elevata efficienza, con l'adozione di misure tattiche pesate al minuto, aggiornate e modificate in tempo reale.**

Una menzione particolare al personale operativo e tecnico che si è trovato a gestire un problema al sistema radar del centro di Milano ACC nel mese di giugno, e, come sempre, ha risposto con grande professionalità in una situazione critica.

Gli aeroporti del Nord Italia hanno mostrato ottime performance nel periodo estivo, con Malpensa che ha superato i 100.000 movimenti nei 4 mesi (+5,3%), seguita da Linate (+4,3%), mentre si registrano dati in leggera flessione su Orio al Serio, Venezia e Bologna dovuti principalmente alle ripianificazioni estive di Ryanair. **Grande balzo in avanti invece a Trieste (+16,9%) e Genova (+12,3%).** Trend positivo confermato per Verona, Torino, Treviso e Rimini.

Anche negli aeroporti, le innovazioni introdotte per la gestione tattica, come ad esempio l'istituzione della figura del Supervisor di TWR, hanno contribuito in modo determinante alla gestione sicura e spedita del traffico estivo.

La Summer 2025 si chiude dunque con un bilancio incoraggiante per le strutture di Operations North, che hanno saputo coniugare innovazione, efficienza e resilienza, confermandosi pilastri fondamentali del sistema di controllo del traffico aereo nazionale.



ESTATE 2025: IL CIELO DEL CENTRO SUD ITALIA BRILLA PER EFFICIENZA E CRESCITA

di **Marco Voli** responsabile Operations Center and South

L'estate 2025 ha rappresentato per ENAV un periodo di grande intensità operativa, ma anche di risultati eccellenti. In un contesto europeo che ha visto una ulteriore ripresa della domanda di traffico con un +3,77% e un ritardo medio per volo assistito pari a 1,91 minuti nell'area ECAC, l'Italia si è distinta per crescita, efficienza, puntualità e qualità del servizio, con una domanda di traffico cresciuta del +5,30%, da gennaio 2025, e un ritardo medio enroute di soli 0,09 minuti per cause varie (principalmente maltempo) e solo 0,01 minuti attribuibili all'ATC.

PERFORMANCE OPERATIVA: ROMA E BRINDISI ACC PROTAGONISTI E AEROPORTI DA RECORD

L'Area Control Centre (ACC) di Roma ha registrato una performance operativa eccellente, con un ritardo medio per volo assistito di soli 0,016 minuti da gennaio 2025. Un risultato straordinario, soprattutto se associato a un trend di crescita della domanda superiore al 5%, che lo colloca al primo posto tra gli ACC dei principali 5 paesi europei per traffico gestito. Da evidenziare, poi, come il ritardo su Roma ACC, sia stato di soli 0,003 minuti da giugno a settembre.

Anche l'ACC di Brindisi ha mantenuto standard molto elevati, confermandosi tra i migliori ACC europei per performance, con un ritardo medio di appena 0,021 minuti per cause varie, contribuendo in modo determinante alla fluidità del traffico aereo italiano. Per quanto riguarda gli aeroporti, Roma Fiumicino ha mantenuto la leadership italiana del maggior numero di movimenti gestiti, segnando il massimo storico mensile, con una crescita trainata dal traffico intercontinentale, con aumenti significativi verso Nord America (+3%), Penisola Arabica (+7%), Sud America (+10%), Africa (+13%) e Estremo Oriente (+4%).

Napoli, Catania Palermo hanno mantenuto volumi di traffico molto elevati, pur se con una lieve flessione della domanda di traffico rispetto al 2024, con flussi turistici stabili e una buona tenuta delle rotte

nazionali e internazionali, mentre Cagliari (+0,9%), Olbia (+6,5%) e, soprattutto, Alghero (+9,1%) hanno beneficiato della maggiore domanda stagionale verso le destinazioni balneari.

In Puglia, gli aeroporti di Bari (+3,4%) e Brindisi (+1,9) hanno continuato la loro lenta ma progressiva crescita in termini di movimenti aerei. L'incremento di traffico di Bari, in particolare, è dovuto ad una forte componente internazionale, trainata dal mercato greco. Brindisi, invece, ha registrato una crescita del traffico domestico.

Roma Ciampino (+4,2%) ha confermato e incrementato la sua vocazione per il traffico point-to-point e low-cost.

Gli aeroporti di Lamezia (+10,7%) e Firenze (+9,5%), infine, sono stati quelli ad avere avuto il maggior incremento della domanda di traffico rispetto al 2024.

PERFORMANCE ECCELLENTI SOPRATTUTTO GRAZIE AL NOSTRO PERSONALE

Questi risultati confermano il ruolo strategico delle strutture operative del Centro Sud nel sistema nazionale, capaci di sostenere la crescita del traffico e di rispondere con efficacia alla domanda turistica. I grandi risultati della gestione della scorsa summer sono soprattutto il frutto dell'impegno eccezionale del personale operativo ENAV, che ha garantito performance eccellenti mantenendo invariati gli standard di safety. Fondamentale è stato anche lo straordinario lavoro delle direzioni locali e degli uffici di supporto, che hanno saputo creare un contesto operativo performante ed efficiente, grazie a procedure e processi ottimizzati.

Sono risultati dei quali tutto il nostro personale operativo deve sicuramente andare fiero, ma che appartengono a tutta ENAV. In organizzazioni complesse come la nostra, ogni funzione, ogni ruolo, anche quello che può sembrare meno visibile, è essenziale. È il contributo di tutti che rende possibile il raggiungimento di obiettivi così ambiziosi.



“UN’ESTATE FA...”

di **Massimiliano Floris**, responsabile Regional Airports

4

L'estate 2025 si è chiusa con risultati estremamente positivi per il traffico aereo nazionale, confermando un trend di crescita che testimonia la solidità del sistema e l'efficienza delle strutture operative. Dopo anni di crescita, anche la stagione appena conclusa ha mostrato un **incremento significativo dei movimenti**, sostenuto da un network di rotte sempre più attrattivo e da una eccellente capacità di gestione da parte di tutto il personale coinvolto.

Un ruolo determinante è stato svolto dai Regional Airports, che si sono dimostrati ancora una volta un pilastro fondamentale per la connettività capillare del Belpaese. Gli aeroporti regionali hanno assicurato continuità operativa anche nei momenti di picco e negli orari “non convenzionali”, grazie alla professionalità e alla dedizione dei controllori, dei FISO ed in generale di tutto il personale del Gruppo impegnato sul campo. Ma anche grazie alle innovazioni tecnologiche adottate, basti pensare che quella appena trascorsa è stata la prima summer di operatività della nuova Digital Tower di Perugia.

I numeri difficilmente mentono: **tra i primi dieci aeroporti italiani che hanno registrato il maggior incremento di traffico nell'estate 2025, ben otto appartengono al network dei Regional Airports**, un risultato che ne testimonia il valore strategico. Questo dato ha un sapore ancora più dolce se si considera che il traffico aereo su cinque di questi otto aeroporti è gestito da AFIU (Aerodrome Flight Information Units), a conferma della competenza e dell'efficienza di un comparto che vede impegnati i nostri colleghi operativi più giovani, vero e proprio

vivaio dell'ATM di domani.

Personalmente concordo con quanto affermava Sergio Marchionne, *“il vero valore di una azienda è la somma delle passioni, delle competenze e della responsabilità delle persone che la fanno vivere”*. Una frase che ben descrive lo spirito con cui i Regional Airports affrontano ogni giornata di lavoro.

La stagione estiva è tradizionalmente il momento più intenso per il traffico aereo, ma quest'anno, complice anche un nuovo record di traffico in Italia, la sfida è stata ancora più complessa. Nonostante ciò, i Regional Airports hanno risposto con efficienza e tempestività, garantendo contribuendo in modo determinante alla reputazione di affidabilità che contraddistingue ENAV.

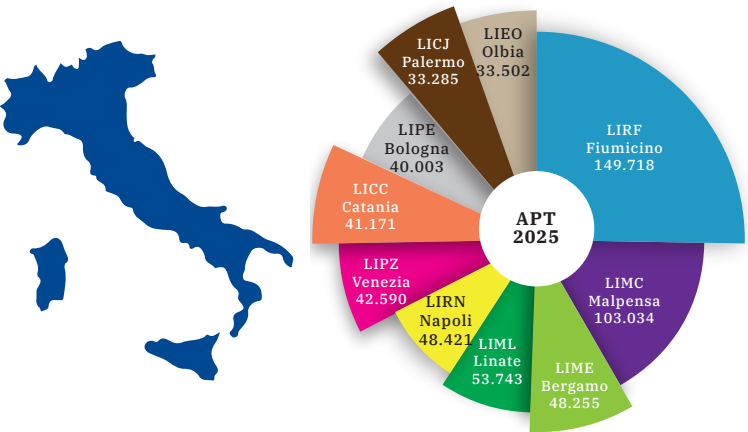
Questo risultato non è solo motivo di orgoglio, ma anche un punto di partenza per continuare a migliorare. **La capacità di gestire con successo volumi crescenti di traffico** anche su realtà per troppo tempo da qualcuno impropriamente aggettivate come “minori”, **dimostra che i nostri sistemi, le nostre procedure e soprattutto le nostre persone sono pronti ad affrontare con competenza le sfide dei prossimi anni.**

A tutti i nostri CTA, ai colleghi degli AFIU e ai team gestionali centrali e territoriali che hanno reso possibile questo successo va il mio più sincero ringraziamento. L'estate 2025 ha dimostrato che la qualità, la passione e il senso di responsabilità che animano il lavoro quotidiano nei nostri aeroporti sono una delle chiavi per una crescita solida e sostenibile di ENAV, del trasporto aereo nazionale e del sistema Paese in generale.

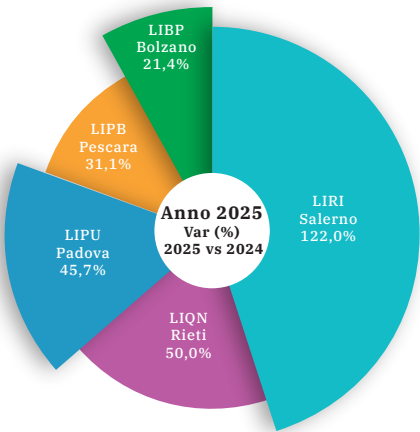
SUMMER ENAV 2025

a cura della struttura **Performance Analysis**

Primi 10 aeroporti per numero di movimenti (maggio/settembre)



Primi 5 AFIU (Aerodrome Flight Information Unit) rispetto al 2024 (maggio/settembre)



ENROUTE (sorvoli)

Misura	2025	2024 Var (%)
Volato nazionale	1.093.207	5,2%
Volato medio giornaliero	7.145	5,2%
Sorvoli (Spazio aereo nazionale)	379.623	4,4%

Il 27/7/2024 il giorno con il picco di sorvoli: 8.340

TERMINALE (arrivi e partenze)

Misura	2025	2024 Var (%)
Movimenti totali	713.584	5,6%
Movimenti domestici	145.946	0,9%
Movimenti internazionali	567.63	6,9%

Il 27/7/2024 il giorno con il picco di movimenti: 5.170

HIGHLIGHTS

- Il primo aeroporto per numero di movimenti è stato **Fiumicino** che ha gestito il 18% dei movimenti ENAV (+0,4% di voli rispetto allo stesso periodo del 2024).
- I primi 10 aeroporti per numero di voli hanno gestito il 73% dei movimenti ENAV.
- I primi 10 aeroporti per numero di passeggeri transitati (Fiumicino, Malpensa, Bergamo, Napoli, Catania, Venezia, Bologna, Linate, Palermo, Bari) hanno gestito il 75% del totale passeggeri in Italia.
- Atene-Parigi/De Gaulle, è stato il **collegamento di sorvolo più frequentato** con 19 tratte al giorno ciascuna (somma dei voli nei due versi).
- Fiumicino-Madrid è la prima coppia di aeroporti **internazionali** collegati da 31 voli al giorno (somma dei voli nei due versi).
- Fiumicino-Catania è la prima coppia di aeroporti **domestici** collegati da 39 voli a giorno (somma dei voli nei due versi).





BLUE MED, IL MEDITERRANEO VOLA: RECORD NEI PRIMI 9 MESI DEL 2025

di **Federico Ferrari** referente International Projects and Partnerships

6

Il 15 ottobre si è svolto ad Atene, presso la sede del Service provider greco, il meeting periodico del Comitato degli ANSP (ANSPC) del BLUE MED FAB, un appuntamento strategico per il coordinamento delle attività operative nell'area mediterranea.

Hanno partecipato alla riunione il COO ENAV Maurizio Paggetti, Despoina Papandreou (Head of ANS Management & Development Division) ed Evangelia Tziola (Head, International Relations & Cooperation Section) per HASP Greece, Haris Antoniadis COO DCAC Cyprus mentre per MATS Malta il CEO Claude Mallia.

Durante l'incontro sono stati condivisi aggiornamenti sulle attività in corso e sui progetti di interesse comune. **Tra i temi centrali, le implementazioni del Free Route tra i Paesi del BLUE MED FAB che, in linea con il Regolamento europeo CP1, dovranno essere completate entro la fine del 2025.**

Dopo l'integrazione nel 2024 con i paesi del SECSI FRA (Austria, Slovenia, Bosnia ed Erzegovina, Croazia, Serbia, Montenegro, Albania e Macedonia del Nord), ENAV estenderà l'area Free Route includendo anche l'interfaccia con lo spazio aereo maltese; analoghi sviluppi sono previsti per Grecia e Cipro. Questo consentirà rotte più dirette, riducendo così tempi di volo, consumi ed emissioni.

Il meeting è stato anche l'occasione per analizzare l'andamento **record del traffico nei primi nove mesi dell'anno**: tutti i Paesi del BLUE MED FAB hanno registrato risultati positivi, accompagnati da una significativa riduzione dei ritardi rispetto al 2024.

Per quanto riguarda ENAV, sono stati **forniti gli**

aggiornamenti relativi alle principali iniziative implementative previste dal piano industriale;

infatti, nei prossimi mesi, sarà operativo il Remote Tower Control Centre di Brindisi con la prima Remote Tower, mentre prosegue il progetto di integrazione dei servizi di avvicinamento presso gli ACC di Roma e Milano.

Particolare attenzione è stata dedicata alle evoluzioni normative internazionali, in riferimento al nuovo Regolamento sul Cielo Unico Europeo (SES 2+) ed all'attività di revisione del Regolamento sul Network Manager europeo nonché le prossime evoluzioni legate al Performance and Charging Scheme. Ulteriore tema, anch'esso connesso, sebbene indirettamente, al SES 2+ è quello legato alla revisione della strategia di Eurocontrol.

Questi temi normativi rivestono una grande importanza per gli ANSP di BLUE MED.

Sono stati elaborati inoltre i principali messaggi per il report per il prossimo Governing Board, l'organo di governo del BLUE MED FAB, che si terrà in Italia sotto la presidenza italiana dell'Enac.

Nel 2026 la Chairmanship del Comitato degli ANSP passerà ad ENAV, offrendo così un'opportunità strategica per rafforzare la collaborazione con i partner mediterranei e definire nuove attività di interesse comune.

Il prossimo incontro si terrà a Lisbona a fine maggio 2026 durante l'evento Airspace World e sarà un momento chiave per fare il punto sugli sviluppi normativi e tecnico-operativi e per preparare la summer 2026, con focus sulla capacità e le relative performance operative.

MISSIONE COMPIUTA: U-ELCOME DIMOSTRA L'U-SPACE EUROPEO

di **Giovanni Riccardi** Industrial Research and Demonstration Initiatives

Il 23 e 24 ottobre, presso la sede di EUROCONTROL a Bruxelles, si è tenuto il “SESAR DSD Days”, l'evento conclusivo organizzato dalla SESAR Joint Undertaking per celebrare i risultati del progetto europeo U-ELCOME, iniziativa chiave per l'implementazione dei servizi U-space in tutta Europa. Tra i protagonisti della due giorni, **il Cluster italiano, coordinato da ENAV in qualità di leader, ha presentato i risultati di tre anni di intenso lavoro** condotto insieme a 16 organizzazioni nazionali, pubbliche e private, impegnate nella sperimentazione di soluzioni innovative per la gestione sicura ed efficiente dei droni nello spazio aereo.

All'interno del **Gruppo ENAV, un ruolo fondamentale è stato svolto da D-Flight, Techno Sky e IDS AirNav**, che hanno contribuito con competenze tecnologiche e operative allo sviluppo e alla validazione dei servizi digitali U-space.

Nel corso del progetto Il Cluster italiano ha realizzato **oltre 230 operazioni con UAS** (Unmanned Aircraft Systems) **in più di 33 località** distribuite in sette regioni italiane, coprendo scenari urbani, suburbani e rurali. Tra le attività più significative, le sperimentazioni in ambiente aeroportuale a Milano Malpensa, dove sono stati testati voli per la consegna di pacchi tra hub logistici e per il trasporto di farmaci verso l'ospedale di Varese, dando la possibilità di dimostrare anche i coordinamenti tra il mondo del traffico aereo controllato e quello delle operazioni dei droni.

Uno dei risultati tecnologici più rilevanti è stato il **raggiungimento di interoperabilità reale tra la piattaforma D-Flight**, che fornisce i servizi U-space, e altri sistemi operativi come le Ground Control Station (GCS) dei droni e le UTM Box, dispositivi dedicati allo scambio digitale dei dati dello U-space.

Un traguardo di particolare rilievo è stato il raggiungimento della prima dimostrazione europea di contesto multi-USSP, in cui due fornitori di servizi U-space (D-Flight e un provider spagnolo) sono stati interconnessi al CISP (Common Information Service Provider) di D-Flight. Questo risultato rappresenta un passo decisivo verso l'interoperabilità a livello europeo permettendo a diversi operatori di condividere informazioni in tempo reale e garantire la sicurezza e la continuità delle operazioni. Nel corso del progetto sono stati raccolti e analizzati dati quantitativi e qualitativi che hanno contribuito in modo significativo all'obiettivo principale di U-ELCOME: dimostrare e implementare i servizi U-space di livello U1 e U2, ossia i primi due livelli di digitalizzazione dello spazio aereo dedicato ai droni. **Il contributo del Cluster italiano al progetto U-ELCOME ha confermato la leadership nazionale nel panorama U-space europeo e il ruolo di primo piano del Gruppo ENAV** nel processo di trasformazione digitale del traffico aereo. Un risultato che proietta l'Italia tra i paesi pionieri della nuova mobilità aerea, aprendo la strada a servizi innovativi e sostenibili per cittadini e imprese.

7



D-Flight: da sx Vincenzo Di Maro, Albero Iovino, Luigi Brucculeri, Giovanni Riccardi, Edoardo Fornaciari

AEROSIG 2025: L'INNOVAZIONE AL CENTRO DEL DIBATTITO

di **Sara Wegrzyniak** Product Marketing e **Maria Carla Fiorella** Product Manager - IDS AirNav

Anche quest'anno è tornato l'appuntamento con l'**AeroSIG**, accompagnato dallo stesso entusiasmo di chi conosce il valore di un evento che continua a crescere. Dopo le alte aspettative generate dalla buona riuscita del 2024, la sfida era ambiziosa: replicare l'energia, migliorare l'esperienza e **rafforzare il legame tra IDS AirNav e i suoi clienti**. Se l'anno scorso è stata la nostra prima edizione, quest'anno abbiamo deciso di valorizzare lo storico delle precedenti partecipando fin dalle prime fasi organizzative. L'evento, si è svolto l'8 e 9 ottobre a Roma e ha visto la partecipazione di **oltre 150 clienti**, alcuni dei quali hanno dimostrato funzionalità, benefici e punti di miglioramento dei prodotti IDS.

La **prima giornata** è stata dedicata alle roadmap evolutive dei prodotti IDS AirNav, per le aree **AIM** e **ATM**. Sono state presentate nuove funzionalità e conformità normative, incluse **CP1** con particolare riferimento allo **SWIM (System Wide Information Management)**, in linea con gli obiettivi di innovazione dell'Azienda. Le presentazioni hanno suscitato grande interesse e aperto confronti costruttivi.

Ispirati anche dai feedback per l'AeroSIG 2024, la



giornata si è conclusa con un *“team building”* che ha permesso di conoscersi meglio e consolidare rapporti commerciali in un contesto informale, dimostrando che anche fuori dalle sale tecniche si possono costruire connessioni autentiche.

Il **secondo giorno**, interamente tecnico, è stato gestito dal team IDS AirNav con la collaborazione dei **Product Managers, Customer Care**, che hanno dimostrato grande professionalità e qualità delle presentazioni. Ogni sessione ha visto un **coinvolgimento attivo, con domande puntuali e feedback costruttivi che serviranno a migliorare ulteriormente i prodotti**. Siamo soddisfatti dei risultati ottenuti e del dialogo instaurato con i clienti, molti dei quali hanno richiesto approfondimenti sui prodotti presentati. L'interesse suscitato quest'anno ha fatto sì che si stia già lavorando all'**AeroSIG 2026**, valutando nuove modalità di interazione e spazi più ampi per permettere ai clienti di “toccare con mano” i nostri prodotti. L'AeroSIG resta un'occasione unica per ascoltare, confrontarsi e crescere insieme. Vi aspettiamo al prossimo appuntamento, per continuare a “brindare” all'innovazione.



ICAO GENERAL ASSEMBLY 2025 – GA42

di **Silvio Zappi** Technical Regulations and Relations with International Organizations



La 42^a sessione dell'Assemblea Generale di ICAO, l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, si è svolta dal 23 settembre al 3 ottobre 2025 presso la sede ICAO a Montréal.

L'Assemblea, massimo organo decisionale di ICAO, **si riunisce ogni 3 anni e svolge un ruolo fondamentale nel definire le priorità strategiche** e politiche dell'aviazione civile internazionale per il triennio successivo.

In sintesi, l'Assemblea Generale:

- stabilisce la direzione politica globale dell'aviazione civile;
- approva il bilancio triennale e il relativo programma di lavoro;
- promuove la cooperazione tra Stati membri e organizzazioni internazionali;
- elegge i 36 membri del Consiglio.

I lavori dell'Assemblea sono stati articolati in **cinque Commissioni (Amministrativa, Economica, Esecutiva, Legale e Tecnica) e nella sessione Plenaria**, che hanno dato alla luce poco più di 30 Resolution.

L'Italia è stata rieletta nella prima fascia del Consiglio con 163 voti su 184 Paesi votanti, ottenendo il maggior numero di voti tra le Nazioni europee (quarta a livello mondiale, dopo Brasile, Cina e Giappone).

L'edizione 2025 dell'Assemblea ha registrato un numero record di **192 Stati partecipanti** (su 193 Stati membri ICAO), rappresentati da **quasi 3.000 delegati**. L'evento ha inoltre visto una significativa partecipazione di organizzazioni internazionali, tra cui CANSO, in rappresentanza degli ANSP. **CANSO ha presentato sei documenti di lavoro** e ne ha cofirmati altri sei insieme a partner industriali e organizzazioni internazionali, rappresentando la voce del settore del

traffico aereo.

I suoi contributi, dedicati a temi quali safety, performance-based regulation, digitalisation e aviation innovation, sono stati accolti positivamente dagli Stati membri. Tra i risultati più significativi figura il riconoscimento del CATS CONOPS (Complete Air Traffic Services Concept of Operations), **una visione strategica per l'evoluzione globale della gestione del traffico aereo**, che promuove un approccio armonizzato, basato sulle prestazioni e orientato ai servizi, a sostegno della modernizzazione e dell'interoperabilità del sistema aeronautico mondiale. Anche **l'Italia**, come parte dell'Unione Europea, **ha partecipato attivamente ai lavori dell'Assemblea, in particolare nell'ambito della Technical Commission**, dove i papers presentati dall'Europa hanno affrontato aspetti sia strategici sia operativi, come la GNSS resilience, la safe integration of space operations e l'ATM innovation. Questi contributi hanno sostenuto il lavoro dell'ICAO sul Global Aviation Safety Plan (2026–2028) e sulla digital transformation. Le delegazioni hanno inoltre preso parte alle discussioni politiche sull'artificial intelligence, promuovendo un quadro globale e responsabile per l'innovazione.

Con l'adozione delle Resolution da parte dell'Assemblea, prende avvio un triennio di lavoro di coordinamento all'interno di ICAO, nonché con gli Stati membri e le organizzazioni del settore.

In questo periodo, il Consiglio, la Air Navigation Commission e i gruppi tecnici saranno impegnati nell'attuazione concreta delle decisioni e degli indirizzi stabiliti durante l'Assemblea.



UNA JOINT DECLARATION CHE GUARDA AL FUTURO DELL'AVIAZIONE EUROPEA

di **Paola Di Giovanni** SDIP Supervisory Board Vice-Chair e **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities

È bastato entrare nella sala conferenze del Brussels International Airport per percepire subito che quella sarebbe stata una giornata diversa. Vedere seduti intorno allo stesso tavolo compagnie aeree, aeroporti, fornitori di servizi della navigazione aerea e istituzioni europee ci ha ricordato perché il SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP) è davvero unico.

Il 1° ottobre scorso, in occasione dell'*Annual Conference of Executives (ACE)* – appuntamento annuale del consorzio SDIP incaricato delle funzioni del SESAR Deployment Manager (SDM) – è stata infatti firmata una Joint Declaration che rappresenta una nuova tappa nel percorso di modernizzazione e digitalizzazione della gestione del traffico aereo europeo (ATM). Si è trattato di un gesto simbolico certamente, ma anche profondamente concreto, perché dietro quella firma c'è la forza e la determinazione di una Partnership unica in Europa, costruita su competenze, fiducia, e risultati tangibili, che intende continuare a contribuire alla costruzione del Cielo Unico Europeo.

UNA PARTNERSHIP SENZA EGUALI

Il SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP)¹ nasce cinque anni fa dall'unione delle forze di compagnie aeree, fornitori di servizi di navigazione aerea, aeroporti ed EUROCONTROL, ed oggi rappresenta un modello di collaborazione unico nel panorama europeo:

- 4 tra le maggiori compagnie aeree, che trasportano un terzo dei passeggeri dell'Unione Europea;
- 15 Air Navigation Service Providers (ANSPs) che

¹ Membri di SDIP: ACI EUROPE, Air France, AirNav Ireland, Austrocontrol, BULATSA, Croatia Control, DSNA, DFS, easyJet, ENAIRE, **ENAV**, Eurocontrol Network Manager, Hungarocontrol, LFV, Lufthansa Group, Naviair, NAV Portugal, PANSA, ROMATSA, Ryanair, skyguide

controllano circa l'80% dei voli europei;

- ACI Europe, che rappresenta oltre 500 aeroporti;
- EUROCONTROL Network Manager, responsabile della continuità operativa del network europeo.

Un'alleanza ampia, eterogenea ma equilibrata che ha imparato a lavorare insieme "As One Team" sotto l'egida della Commissione Europea, condividendo responsabilità e ambizioni per supportare gli *operational stakeholder* nel processo di modernizzazione dell'ATM.

RISULTATI CHE PARLANO DA SOLI

In pochi anni, il SDM ha costruito una competenza senza pari nel campo dell'ATM, guadagnando la fiducia di istituzioni e stakeholder. Oggi, oltre il 91% del Common Project 1 è operativo o in fase di implementazione e quasi la metà delle *SESAR solutions* è già in esercizio. Traguardi che testimoniano l'efficacia del modello collaborativo SESAR.

- **17 miliardi di euro di risparmi** per l'industria, destinati a raddoppiare entro il 2035;
- **2,5 milioni di tonnellate di CO₂ già risparmiate**, che raggiungeranno i 19 milioni di tonnellate entro i prossimi dieci anni;
- **più di 350 progetti coordinati** in tutta l'Unione Europea, con il coinvolgimento di oltre 100 stakeholder civili e militari;
- **3 miliardi di euro di investimenti**, di cui 1,3 miliardi cofinanziati dall'UE con il programma CEF.

Questi dati raccontano una storia di cooperazione concreta, di tempo e sforzi di centinaia di organizzazioni, di un processo di costruzione di fiducia reciproca e di progressi condivisi. Nel corso del suo intervento, il direttore Esecutivo – la nostra collega Mariagrazia La Piscopia – ha ricordato infatti come il vero motore di tali successi sia *la capacità di unire le forze e la fiducia reciproca nel lavoro comune*. Un





principio che il SDM ha saputo trasformare in risultati concreti. *“Non si tratta solo di tecnologia, si tratta di collaborazione e del coraggio di costruire insieme il futuro del Cielo Unico Europeo.”*

Dietro questi numeri ci sono infatti una moltitudine di **sistemi e software aggiornati, squadre di tecnici e controllori del traffico aereo** che ogni giorno contribuiscono a un cielo europeo più sicuro ed efficiente, e un nuovo metodo di lavoro che ha fatto scuola. Il SDM ha costruito una competenza unica nel campo dell'ATM, riconosciuta e apprezzata da istituzioni e stakeholder, e il suo modus operandi – basato su co-creation, inclusione e dialogo costante – ha dato vita a un meccanismo di consultazione trasparente che valorizza ogni prospettiva, favorendo decisioni condivise ed il buy-in degli investitori. Un approccio che oggi è considerato un riferimento per il futuro della governance tecnologica in Europa.

LO SGUARDO VERSO IL DOMANI – IL POST 2027

La *Joint Declaration* testimonia come i membri di SDIP, forti dell'esperienza e delle competenze acquisite, guardino al futuro con determinazione. Consapevoli dell'evoluzione del quadro normativo definito dal SESII+, insieme i membri di SDIP rinnovano il loro impegno ad accompagnare tutti gli *stakeholder* operativi, civili e militari, e le istituzioni europee nella modernizzazione del sistema ATM.

L'obiettivo non è solo continuare con l'attuale *set-up*, ma **ampliare lo scopo della Partnership**, oltre il deployment dei Common Project, verso la fase di industrializzazione e la modernizzazione delle infrastrutture, come definiti dal nuovo ATM Master Plan. **Pronti ad includere nuovi attori chiave e a garantire un uso efficace delle risorse UE**, e certi che solo una partnership eterogenea e radicata nell'operatività possa affrontare le sfide che attendono il settore dell'ATM europeo.

Guardando a quanto realizzato finora, alla soddisfazione si affianca una nuova consapevolezza perchè ciò che è stato raggiunto non è il punto d'arrivo del nostro lavoro, ma una tappa di un percorso comune che continua ad evolversi ed arricchirsi. Per questo SDIP ed i suoi membri continueranno ad investire nella loro visione: creare un'aviazione europea sempre più digitale, sostenibile e interconnessa, costruita giorno dopo giorno grazie all'impegno di una rete di attori che condividono la stessa ambizione e lavorano insieme “As One Team”. In questi mesi lavoreremo insieme per elaborare una proposta concreta da presentare alla Commissione Europea per la futura governance (post-2027) delle fasi di industrializzazione, deployment, e coordinamento delle iniziative infrastrutturali sino alla messa in operazioni.

Maurizio Paggetti, che ha partecipato all'evento, ha detto: “ENAV, promotore e membro di SDIP e del SESAR Deployment Manager sin dalla rispettiva costituzione, continuerà a contribuire con le sue competenze, esperienze e idee, rafforzando questo modello di collaborazione che ha già dimostrato di generare risultati concreti e duraturi. *“Il viaggio verso la modernizzazione del traffico aereo europeo continua, più forte che mai”* e le donne e gli uomini di ENAV continueranno questo viaggio.”

11





A cura del **Team di Progetto**

12

Roma, Via Salaria, ottobre 2019: la “Circolare applicativa Smart Working – c.d. Lavoro agile” introduce nel Gruppo ENAV una nuova modalità di intendere il luogo di lavoro e la vita d’ufficio. “Considerata la portata innovativa di tale modalità di lavoro – sottolinea la circolare – si procederà a una sperimentazione della durata di 6 mesi” destinata “a un numero massimo di 50 persone”. *Andiamoci piano, è una rivoluzione, non siamo ancora pronti.*

Italia, ovunque, marzo 2020: il primo di una lunga serie di “DPCM” – Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri – istituisce il lockdown sul tutto il territorio nazionale in risposta all’emergenza Covid. Tutto il personale del Gruppo non direttamente coinvolto nell’erogazione dei servizi si ritrova a lavorare dalla propria abitazione: *Questo sarà il futuro, chiudiamo gli uffici e lavoriamo tutti da remoto!*

Poi – come spesso succede – il “pendolo” si è riportato al centro e con l’affievolirsi dell’emergenza sanitaria abbiamo abbandonato gli estremismi conservatori (“torniamo tutti in ufficio”) e quelli rivoluzionari (“full remote per tutti”) arrivando a un nuovo equilibrio fra la presenza in ufficio e il lavoro da remoto. E le persone hanno affrontato tutti questi cambiamenti con grande capacità di adattamento e di rendere “agile” il proprio modo di lavorare. Gli spazi di lavoro, invece, non sempre sono stati altrettanto veloci nel riconfigurarsi in modalità “agile”, come se la presenza fisica alla “nostra” scrivania fosse l’unica modalità di lavoro possibile.

LO SMART OFFICE

La Struttura Organizzativa Engineering and Infrastructures ha abbracciato il cambiamento e nel 2025 ha avviato un processo di modifica delle

modalità di utilizzo degli spazi di lavoro di Ciampino che è sfociato nella Smart Office Event dello scorso 14 ottobre: un’occasione per presentare le modalità del cambiamento a 180 tra colleghe e colleghi riuniti nel nostro Auditorium.

Una nuova concezione degli spazi: la singola scrivania non è più un “asset personale” ma diventa uno spazio flessibile e condiviso a disposizione di tutti i colleghi della struttura. Sono stati rimossi armadi e cassettiere e ad ogni collega è stato assegnato un locker personale per la custodia dei propri oggetti, sono stati adeguati cablaggi e “torrette” per rispondere alle nuove esigenze, sono stati rinnovati gli arredi ed è stata introdotta una app per la prenotazione della postazione di lavoro. Un processo che ha consentito di creare ulteriori spazi comuni e di lavoro, tre sale break e tre sale riunioni.

Dal 21 ottobre lo Smart Office è diventato operativo e i colleghi coinvolti, non senza qualche dubbio e timore, hanno accolto positivamente le innovazioni. Perché la trasformazione che stiamo vivendo è un cambiamento culturale che mette al centro le persone, il loro benessere e la collaborazione tra i team. Come tutti i processi di cambiamento, anche questo richiederà adattamenti e ulteriori miglioramenti: il team di progetto – che ha visto coinvolte le strutture organizzative HRBP ENAV Corporate, Space Management, Corporate IT Application, Integrated Maintenance, HR Purchasing, Innovation LAB – continuerà a supportare i colleghi per rendere il proprio luogo di lavoro sempre più “agile” e “smart”.

Il cambiamento non è solo una questione di scrivanie o pareti, ma soprattutto di cultura e comunità. Il percorso è appena iniziato, ma continueremo ad ascoltare, adattare e migliorare insieme, passo dopo passo.

L'IMPEGNO DI ENAV NELL'INTERVENTO SULLE MOLESTIE E LA VIOLENZA NELLE RELAZIONI LAVORATIVE

di **Chiara Tagliaferri** responsabile Diversity, Equity & Inclusion

L'eliminazione della violenza contro le donne è oggi un tema divenuto rilevante per la società civile: molti contesti di convivenza, dal lavoro alla scuola, all'associazionismo riflettono sulle situazioni di violenza nei rapporti affettivi e tra generi.

Notizie di cronaca portano spesso a chiedersi: perché le vittime di violenza non denunciano? Non chiedono aiuto? Cose le trattiene dal farlo? Si fanno delle ipotesi: paura di ritorsioni, emozioni ambivalenti nei confronti della persona autrice di violenza, incertezza e confusione sulla corretta interpretazione del comportamento violento, messa in dubbio della qualità e attendibilità delle proprie valutazioni, speranza che il comportamento violento si estingua da sé.

Questo tipo di valutazioni non sono molto distanti da quelle che può sperimentare una persona oggetto di **molestie** e **abusi** nel contesto lavorativo: le emozioni e *l'impasse* in cui ci si può venire a trovare si somigliano. Cosa avviene allora? Quale chiave di lettura può aiutare a capire perché una persona fatichi talvolta a difendersi e reagire denunciando? Un elemento cruciale da considerare quando si parla di comportamenti è il **contesto** entro cui un evento si iscrive e le caratteristiche culturali proprie di quel contesto. Per contesto e sue connotazioni culturali non si intendono le dimensioni fisiche, ma quelle più implicite, non scritte, copioni comportamentali che regolano le relazioni tra gli individui, semplificandone la complessità. Tutti ne facciamo esperienza.

In determinati contesti lavorativi, ad esempio, è *normale* rivolgersi a persone più giovani con toni paternalistici, o rivolgersi a colleghe con un approccio più prossimo alla galanteria che ad uno proprio scambio comunicativo professionale.

Questi sono i casi tipici di espressione di culture organizzative, non attente alle diversità culturali. Si può provare in questi casi un disagio e spesso il contesto tende a **normalizzare** e **minimizzare**: anch'essi atti tipici di contesti violenti. Si capisce allora meglio come un'organizzazione possa attrezzarsi per intervenire in ottica di prevenzione e intervento.

Le strutture HR di ENAV hanno avviato percorsi formativi per rafforzare le competenze di chi per favorire il ricononimento di potenziali situazioni di molestia soprattutto a fini di **prevenzione** affinché si possano intercettare segnali prima dell'escalation, riconoscere eventi sentinella (dinamiche di esclusione, qualità delle relazioni, linguaggio condiviso); aspetti fondamentali per una gestione efficace.

Il **25 novembre**, Giornata Internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, non deve essere solo una ricorrenza ma un'occasione per rinnovare l'impegno quotidiano contro ogni forma di violenza.

13

Per costruire relazioni e luoghi di lavoro sicuri è fondamentale:

- formare e sensibilizzare i colleghi e le colleghe;
- riconoscere le relazioni moleste e violente;
- evitare le normalizzazioni o le banalizzazioni;
- interrogarsi sulla qualità delle relazioni;
- orientare verso le figure incaricate interne all'azienda (Consigliera di Fiducia; HR; Whistleblowing) conoscendo il panorama normativo di riferimento;
- trovare soluzioni che permettano alla persona segnalante di ritrovare un contesto di sicurezza

IL NORMAL OPERATIONS SAFETY SURVEY ATTERRA A ROMA ACC

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Fin dalle sue origini, il miglioramento delle performance di *safety* ha avuto un approccio «reattivo»: si analizzava quello che non era andato bene al fine di comprendere le cause alla base degli errori per eliminarle affinché non si verificassero di nuovo quegli errori in futuro. Questo approccio metodologico ha permesso al sistema del trasporto aereo notevoli incrementi di *safety* al punto di farlo considerare unanimemente come un sistema ad altissima affidabilità.

A partire dagli anni '90 però, ci si è resi conto che ulteriori miglioramenti del livello delle performance di safety erano possibili solo associando all'approccio reattivo qualcosa di ulteriore e che avesse una metodologia più «pro-attiva». Era necessario intervenire sulle operazioni in un momento antecedente al verificarsi del problema per cercare di prevenirlo anziché limitarsi a correggerlo. L'ambito di analisi del miglioramento di *safety* si spostava pertanto dall'analisi degli incidenti e inconvenienti all'intero spettro delle operazioni, includendo anche l'analisi della normale routine operativa (le “normali operazioni”, appunto) anche, e soprattutto, quando non si fossero verificati eventi di *safety*. Tale cambiamento di approccio in letteratura è definito come il passaggio dalla Safety I alla Safety II. Tra le attività definite per il mondo ATM rientranti nell'ambito Safety II vi è appunto il Normal Operations Safety Survey (NOSS), metodologia di analisi che ENAV ha introdotto nel proprio Safety Management System già dal 2019.

La metodologia NOSS si applica attraverso la selezione di un gruppo di Controllori del Traffico Aereo (competenti per la realtà operativa oggetto di analisi) che, dopo un'adeguata formazione, effettua un numero determinato di osservazioni della durata di un'ora durante le “normali operazioni”.

Le osservazioni devono essere organizzate in modo da coprire tutto lo spettro di operatività dell'unità operativa interessata. È importante sottolineare che in esame non sono le competenze del personale operativo ma il sistema ATM nel suo complesso, sia esso una torre di controllo o un ACC. Le osservazioni sono inoltre volontarie (il personale operativo non è obbligato a farsi osservare) e condotte in modo da garantire la massima confidenzialità e il rispetto dei principi della Just Culture.

Scopo dell'analisi è l'individuazione, secondo la metodologia TEM (Threat Error Management), di:

- **Minacce:** eventi esterni alla competenza del CTA che possono tuttavia influenzare la fornitura del servizio ATS e che richiedono il suo intervento.

- **Errori:** sono comportamenti del personale operativo che deviano dalle aspettative dell'organizzazione o alle intenzioni del CTA stesso.

- **Stati non desiderati:** sono invece situazioni che si vengono a creare a seguito di minacce o errori non opportunamente gestiti. Non si tratta ancora di eventi di *safety* ma sono comunque situazioni da attenzionare.

Al termine del processo di verifica, analisi e validazione dei dati raccolti durante le osservazioni, la metodologia NOSS è in grado di fornire l'analisi quantitativa e qualitativa delle minacce, degli errori e degli stati indesiderati rilevati, e dei relativi *trend*, nonché l'identificazione dei punti di forza e delle aree di miglioramento. Tali risultati sono quindi utilizzati dall'organizzazione per identificare le azioni necessarie per rinforzare la resilienza del sistema ATM.

L'idea di introdurre il NOSS in ENAV, come abbiamo visto, risale al 2019. A seguito di alcuni eventi di



safety occorsi in ambito aeroportuale, infatti, si ritenne desiderabile andare oltre la normale attività investigativa per indagare, in un'ottica di Safety II appunto, lo stato delle «normali operazioni» in determinate torri di controllo. Per tale scopo, è stata contattata la società NOSS Collaborative (una società statunitense che detiene l'esclusiva globale nell'applicazione di questa metodologia) per verificare la possibilità di attivare un progetto pilota anche nel nostro paese.

La collaborazione con NOSS Collaborative si è rivelata subito proficua e di reciproco interesse al punto che, constati gli ottimi riscontri del primo progetto, sono stati attivati ulteriori due progetti. Nel dettaglio:

- primo progetto pilota in 7 torri di controllo (Bari, Bergamo, Cagliari, Ciampino, Firenze, Treviso e Verona) avviato nell'autunno del 2019;
- secondo progetto su Padova ACC avviato nel novembre 2021;
- terzo progetto su Brindisi ACC e Milano ACC avviato nel novembre 2022.

La durata media di un progetto NOSS è stata di circa 6 mesi con l'eccezione del primo progetto che, per l'impatto della pandemia da Covid-19, ha richiesto tempi più lunghi.

Tenendo in considerazione gli ottimi risultati ottenuti nelle tre esperienze sopra indicate, il management societario ha deciso di **avviare un quarto progetto NOSS, questa volta su Roma ACC.**

Le fasi del progetto si svilupperanno, secondo la prassi ormai consolidata, nell'ordine seguente:

- **Definizione dell'obiettivo dell'analisi:** nella quale si stabiliscono quali ambiti operativi è necessario mettere maggiormente a fuoco e quante osservazioni sono necessarie.

- **Selezione e addestramento degli osservatori:** in questa fase vengono selezionati e formati (corso di una settimana a cura di NOSS Collaborative) i CTA che effettueranno le osservazioni.
- **Osservazione e raccolta dati:** è il momento in cui vengono effettuate le osservazioni e vengono inviati i relativi dati a NOSS Collaborative.
- **Verifica dei dati:** terminate le osservazioni, i dati raccolti vengono elaborati da NOSS Collaborative e successivamente «validati» attraverso riunioni specifiche con il management operativo di Roma ACC.
- **Stesura del rapporto finale:** NOSS Collaborative predispone il rapporto finale che viene a sua volta verificato e approvato dalla struttura Safety.
- **Definizione Action Plan azioni di miglioramento:** sulla base delle risultanze dell'attività NOSS, la struttura Operations, con il supporto di Safety, elabora le azioni di miglioramento per rinforzare le aree che sono risultate più deboli.

Il programma prevede il completamento di tutte le attività entro il primo semestre del 2026.

Con il NOSS si rinnova l'impegno della società di introdurre nel nostro Safety Management System strumenti moderni e idonei ad intercettare le aree di miglioramento del nostro sistema operativo il prima possibile. Per la sua buona riuscita sarà fondamentale la collaborazione e la disponibilità a partecipare alle osservazioni da parte del personale operativo di Roma ACC. Perché, se è vero che il miglioramento della sicurezza delle operazioni è possibile solo con il contributo di tutti noi, nel caso del NOSS questo contributo è ancora più cruciale.

15



Florian Guillermet

Executive Director EASA (European Union Aviation Safety Agency)

L'aviazione europea si trova ad affrontare sfide che vanno dalla crescita del traffico ai nuovi attori (come i droni) fino agli attuali sviluppi geopolitici. Quali sono le misure implementate dall'EASA per garantire la sicurezza a supporto del settore aeronautico?

La sicurezza aerea è la massima priorità dell'EASA. Ciò significa che siamo costantemente vigili rispetto a tutte le minacce alla sicurezza e che impariamo costantemente dagli eventi che si verificano. Questo lavoro viene svolto in stretta collaborazione con le autorità nazionali degli Stati membri.

Per quanto riguarda i sistemi aerei a pilotaggio remoto (UAS) e la mobilità aerea innovativa (IAM), ci impegniamo a essere preventivi. Il quadro normativo europeo sullo U-space mira a consentire la coabitazione sicura di velivoli con equipaggio e UAS senza pilota. Abbiamo lanciato diverse iniziative per supportare l'attuazione del regolamento UAS e abbiamo inoltre sviluppato e diffuso linee guida per i gestori aeroportuali, gli ANSP e le autorità nazionali per la gestione degli incidenti con droni negli aeroporti. Per quanto riguarda i più recenti sviluppi geopolitici, gli effetti per l'aviazione civile sono legati alle limitazioni dello spazio aereo e l'interferenza con i Sistemi Globali di Navigazione Satellitare (GNSS), ormai un fenomeno frequente, in particolare nell'Europa orientale. Oltre alla pubblicazione di Bollettini Informativi sulle Zone di Conflitto per informare sulle potenziali minacce alle operazioni, EASA gestisce anche una piattaforma di condivisione delle informazioni. I Bollettini Informativi ci consentono di informare rapidamente gli operatori del settore aeronautico su eventuali minacce emergenti per la sicurezza. In breve, dobbiamo rimanere vigili ed attivi su tutti i fronti e garantire che la comunità aeronautica non diventi autoreferenziale.

Nel corso degli anni, ad EASA sono stati affidati compiti nel campo della tecnologia, dell'ambiente e dei droni. Diverse iniziative sono state avviate dagli Stati membri europei e dagli ANSP, tra cui il Gruppo ENAV, per

realizzare il Cielo Unico Europeo. Qual è la sua opinione su quanto è stato già realizzato e quali aree necessitano di ulteriore lavoro?

Gli Stati membri si sono effettivamente impegnati ad attuare i regolamenti e credo che oggi le operazioni relative al traffico aereo sono più armonizzate grazie al Cielo Unico Europeo. Disponiamo inoltre di un quadro normativo molto completo per i droni, che ne consente oggi l'operatività. Ma c'è ancora margine di miglioramento. Abbiamo bisogno di un approccio più standardizzato

all'implementazione delle soluzioni tecniche che porteranno ad un Cielo Unico Europeo più interoperabile ed efficiente. Abbiamo anche bisogno di una diffusione molto più rapida dell'innovazione e di nuovi fattori abilitanti tecnologici. Nel settore dei droni, sebbene la regolamentazione sia molto avanzata, l'attuazione è ancora piuttosto lenta (ad esempio, non ci sono molte operazioni BVLOS dei droni e ci sono ancora pochi spazi aerei U-space in fase di implementazione). Tutti gli attori dovrebbero concentrarsi sull'attuazione del pacchetto normativo esistente. Infine, abbiamo anche bisogno di un'industria europea competitiva se vogliamo che questa storia europea sia un successo.

Droni, UAM e AAM sono temi prioritari nell'agenda dell'EASA. Cosa possiamo aspettarci per i prossimi anni?

Nell'ambito dell'U-space, l'Agenzia si concentrerà sullo sviluppo di ulteriore materiale di orientamento, sulla base degli insegnamenti tratti dalla fase iniziale di implementazione e dalle prime certificazioni dei fornitori di servizi U-space (USSP) e dei fornitori di servizi di informazione comuni (CIS).

Nel settore dei droni, l'EASA prevede di avviare iniziative per semplificare l'ottenimento dell'autorizzazione per le operazioni con droni a basso rischio intrinseco, come ad esempio per l'agricoltura, le ispezioni, ecc. attraverso l'IAM Hub. EASA intende fornire un processo digitale per tali autorizzazioni e la relativa valutazione del rischio, in modo da ridurre il time-to-market per gli operatori e il carico di lavoro per le autorità aeronautiche.

Anche per i velivoli con capacità VTOL, l'EASA raccoglierà feedback dall'implementazione iniziale del quadro normativo per elaborare possibili evoluzioni e accogliere nuovi modelli di business emergenti.

Quali sono le vostre priorità strategiche per i prossimi 5 anni?

Il lavoro dell'EASA è organizzato attorno a cinque temi strategici: SAFE, GLOBAL, GREEN, INNOVATIVE e RESILIENT. Ho già accennato in apertura che la sicurezza è fondamentale per noi e per il settore nel suo complesso. Gli altri temi riassumono le nostre ulteriori attività. GLOBAL descrive le nostre attività sulla scena mondiale, con progetti e collaborando con altre importanti autorità, con ICAO e con EUROCONTROL. La SOSTENIBILITÀ è importante: sappiamo che è essenziale per il futuro del settore diventare più GREEN. INNOVATIVE, stiamo innovando il nostro modo di lavorare con il settore per supportare l'innovazione, ad esempio instaurando partnership e contratti di pre-implementazione. Infine, RESILIENT riguarda l'EASA stessa. Dobbiamo adattare le nostre ambizioni alle risorse disponibili, alle nostre competenze e capacità, e stabilire attentamente le priorità, in modo da poter offrire il miglior servizio possibile ai cittadini europei.





October 20th, 2025

International ATCO day



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

Direttore Responsabile

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