

# CLEAR

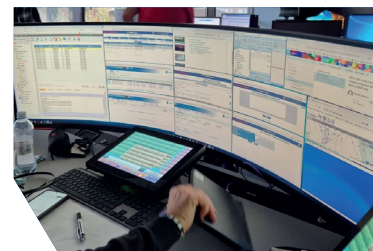
Mensile del Gruppo ENAV  
n.2 anno XXIII  
febbraio 2026



## GRUPPO ENAV Sustainability SQUAD



## ENAV/TECHNO SKY ARO CBO Italy



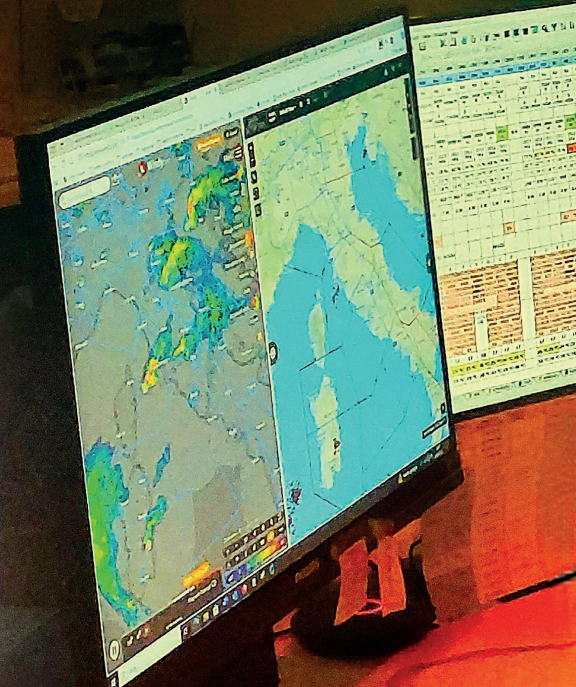
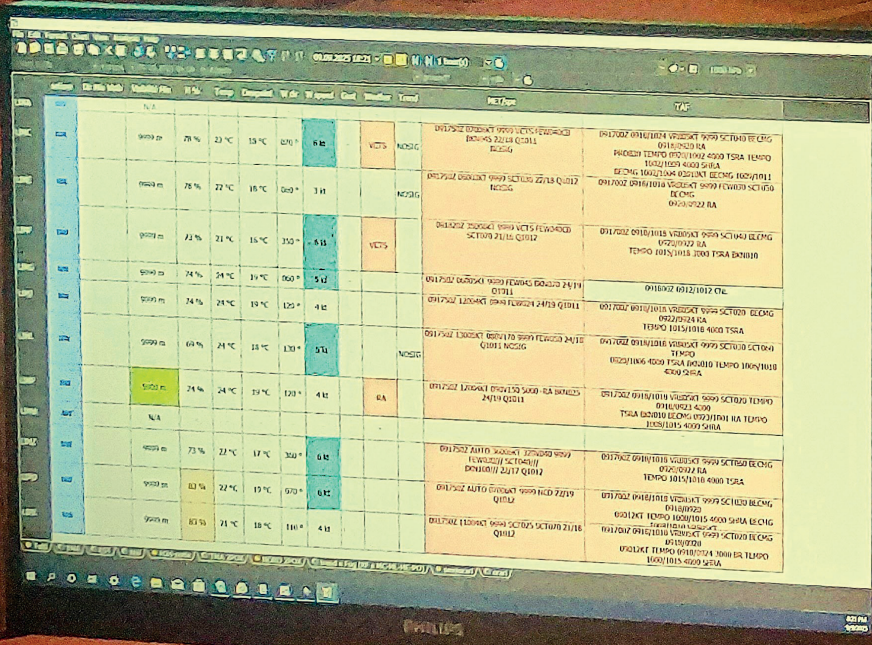
## GRUPPO ENAV Sviluppo della leadership





## 16 LA PAROLA A... ENRICO PARINI

Foto di copertina Giancarlo Romeo,  
Calendario Gruppo ENAV 2026





# SUSTAINABILITY SQUAD: 4 GRUPPI PER IDEARE, PROGETTARE E REALIZZARE INIZIATIVE DI SOSTENIBILITÀ IN AZIENDA

Team working per gli Ambassador del Gruppo ENAV

di **Luca Morelli** responsabile Sustainability Promotion ENAV

**C**'è un momento, in ogni viaggio, in cui ci si accorge di stare davvero prendendo quota.

È successo lo scorso 17 febbraio presso l'Auditorium ENAV quando gli Ambassador della Sostenibilità del Gruppo si sono riuniti per il progetto Sustainability Squad. Un lavoro di squadra. Un incontro che, più che una semplice riunione, è stato un ritrovarsi, un riconoscersi, un cominciare a costruire insieme qualcosa che ancora non esiste, ma che già si sente nell'aria.

43 Ambassador della Sostenibilità di ENAV, provenienti da tutte le sedi del Gruppo, sono stati suddivisi in quattro team tematici corrispondenti alle principali aree ESG (Environmental, Social, and Governance).

Un passaggio fondamentale per trasformare la rete degli Ambassador in una vera e propria Community, in grado di supportare la diffusione della cultura ESG nella quotidianità aziendale.

Il progetto, nato da un'idea della struttura Sustainability ed Internal Communication e sviluppato in collaborazione con la struttura Human Resources, ha visto il suo primo evento svolgersi in un clima informale ed estremamente partecipativo con l'obiettivo di far emergere idee, proposte e spunti creativi che costituiranno la base dei prossimi progetti da sviluppare nel 2026.

## **Quattro team, un'unica missione comune**

Il percorso Sustainability Squad ha suddiviso i partecipanti in quattro gruppi di lavoro, ognuno focalizzato su una dimensione chiave della sostenibilità:

- Team Ambiente
- Team Diversità, Equità e Inclusione
- Team Cultura di Sostenibilità
- Team Welfare

Come siamo partiti? Parola d'ordine, conoscersi, e quindi al via con un workshop di logica e condivisione,

in cui ogni membro dei gruppi ha avuto modo di presentarsi e creare il giusto clima per affrontare in totale apertura i lavori dei 4 gruppi.

Ciascun team ha iniziato a definire priorità, idee e microprogetti da sviluppare nel corso dell'anno, trasformando i temi ESG in azioni concrete e misurabili.

## **Un laboratorio d'idee nato sul campo**

La giornata di lavoro ha riunito persone con background, ruoli e sedi differenti, confermando la natura trasversale della rete Ambassador. Il workshop è stato costruito come un vero e proprio laboratorio: confronto aperto, esercizi collaborativi, momenti di codesign e condivisione di esperienze. L'obiettivo principale? Rafforzare lo spirito di squadra e costruire un linguaggio comune per raccontare e promuovere la sostenibilità all'interno di ENAV.

## **Dalla teoria alla pratica: la sostenibilità come esperienza concreta**

Attraverso attività guidate da un team di consulenti specializzati nella gestione dei gruppi, i team hanno lavorato su:

- ascolto attivo e collaborazione, fondamentali per coinvolgere colleghi e comunità operative;
- analisi delle tematiche ESG rilevanti per il settore del controllo del traffico aereo;
- ideazione di iniziative locali, capaci di portare la sostenibilità dentro i luoghi di lavoro.

L'atmosfera informale ha favorito la nascita di idee spontanee, proposte creative e visioni condivise.

## **Il valore di una rete interna attiva**

Il progetto Sustainability Squad mira a creare una rete diffusa di facilitatori del cambiamento, in grado di:

- promuovere comportamenti sostenibili in ogni sede;
- stimolare il dialogo interno su clima, inclusione e benessere;



- rafforzare la cultura aziendale orientata all'ESG;
  - rendere la sostenibilità un elemento integrante del modo di lavorare di ENAV.
- Un primo passo concreto di questo cammino.

### I prossimi passi

Nelle prossime settimane i quattro team continueranno a lavorare ai propri microprogetti,

supportati da momenti di formazione e confronto. I risultati verranno condivisi con la rete aziendale per valorizzare il contributo di ogni Ambassador. L'incontro di Roma ha mostrato una comunità pronta a mettersi in gioco, con entusiasmo e senso di responsabilità. La sostenibilità, in ENAV, cresce grazie alle persone che scelgono di farla vivere ogni giorno.

## IL PROGETTO

ENAV ha lanciato il nuovo progetto "Sustainability Squad", rivolto a tutti gli Ambassador della sostenibilità: colleghi che condividono l'impegno per la tutela del pianeta e collaborano allo sviluppo di iniziative interne ed esterne orientate a un futuro più sostenibile. La community si pone lo scopo di informare, ispirare e sostenere le azioni virtuose, diffondendo le migliori best practice all'interno delle proprie comunità e reti, con l'obiettivo di rafforzare la reputazione aziendale.

L'iniziativa accompagnerà, nel corso del 2026, la realizzazione di nuovi progetti ESG promossi dai team degli Ambassador.

Il progetto mira a valorizzare il ruolo della community all'interno dell'Azienda: gruppi multidisciplinari daranno vita a iniziative concrete e ad alto impatto ambientale e sociale, agendo come veri e propri catalizzatori del cambiamento.

I Team collaborando con colleghi e stakeholder

saranno in grado di ideare, sviluppare e comunicare progetti in linea agli obiettivi ESG aziendali attraverso formazione, networking e azioni condivise.

Sustainability Squad diventerà protagonista attivo della transizione sostenibile, favorendo una cultura aziendale sempre più responsabile, inclusiva e orientata al futuro.

### Da qui si riparte: una Squad che guarda avanti

Gli Ambassador della Sustainability Squad tornano nelle loro sedi con uno zaino pieno di connessioni, idee e nuova motivazione. Sanno che non sono soli: sanno di far parte di una rete che cresce, si rafforza e vuole lasciare un segno.

Nei prossimi mesi i quattro team — Ambiente, Diversity, Equity & Inclusion, Cultura di Sostenibilità e Welfare — continueranno a costruire i propri microprogetti, passo dopo passo.

La sostenibilità prende davvero quota quando ci sono persone che scelgono di farla volare insieme.

### LA SOSTENIBILITÀ, PRIORITÀ DI TUTTI

Per l'azienda, la sostenibilità non è un progetto a sé, ma una direzione strategica. Significa prendersi cura delle persone, dell'ambiente, delle relazioni e del modo in cui lavoriamo ogni giorno.

#### Essere sostenibili oggi vuol dire:



Creare un ambiente di lavoro più sano, inclusivo e motivante



Ridurre gli impatti ambientali delle nostre attività



Costruire una cultura aziendale basata su responsabilità, attenzione e miglioramento continuo

**Ma soprattutto significa una cosa: la sostenibilità funziona davvero solo quando diventa parte della quotidianità. È per questo che nasce Sustainability Squad.**

### LE IDEE? SONO LE TUE!

Le proposte migliori spesso non arrivano dall'alto. Nascono da chi vive l'azienda ogni giorno: nei team, nei processi, nelle relazioni.

#### Come Sustainability Ambassador, il tuo ruolo è centrale:



Portate uno sguardo concreto su cosa funziona e cosa può migliorare



Intercettate bisogni reali



Trasformate intuizioni in proposte pratiche

**Sustainability Squad è lo spazio per sperimentare, proporre, immaginare. Non si tratta di avere la risposta giusta, ma di farsi le domande giuste, insieme.**







# ARO/CBO ITALY UNIFICA LA REGIA NAZIONALE DEI SERVIZI ATS

di **Flavio Sgrò** responsabile Aeronautica Information and Innovative Services ENAV,  
**Antonio Cacciapuotì** Project Manager ENAV e **Elisa Fattore** Project Manager Techno Sky

## **L'**avvio ufficiale di un nuovo modello nazionale per i servizi ATS Reporting Office.

Con il primo febbraio 2026 entra ufficialmente in operatività ARO/CBO Italy, il nuovo centro unico nazionale che assume le competenze finora distribuite tra ARO/CBO Milano e ARO/CBO Roma. Da oggi, un'unica struttura coordina quindi l'erogazione dei servizi di competenza degli ATS Reporting Office per tutti gli aeroporti e gli spazi aerei di giurisdizione ENAV.

### **Un cambiamento che nasce da un percorso di integrazione e maturazione comune.**

Non si tratta di una semplice ridefinizione organizzativa, ma del naturale approdo di un percorso avviato negli anni: un processo d'integrazione graduale, fatto di confronto costante e di una lettura sempre più condivisa delle esigenze operative. ARO/CBO Italy unisce due storie professionali accomunate dalla stessa missione originaria: garantire qualità, affidabilità e uniformità del servizio a supporto dell'utenza aeronautica.

### **Superare la frammentazione per costruire un presidio unico nazionale.**

L'unificazione consente di superare la frammentazione nella fornitura dei servizi del passato, armonizzare i processi e consolidare un presidio nazionale capace di assicurare continuità operativa e standardizzazione dei servizi ATS/AIS. La regia diventa unica, ma le competenze si ampliano: le best practice maturate nei due poli di Roma e Milano convergono ora in un modello più coeso, resiliente ed orientato alla performance.

### **U-Space e droni: un centro unico anche per i servizi della nuova mobilità aerea.**

Accanto ai servizi tradizionali, ARO/CBO Italy assume anche il ruolo di centro di coordinamento nazionale per i servizi innovativi in ambito U-Space, integrando il servizio IAM/CC dedicato alla micromobilità aerea ed alle operazioni UAS. La crescita delle attività con droni e le nuove

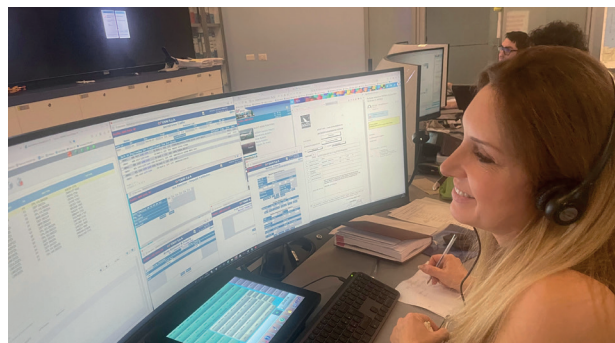
forme di mobilità richiedono infatti un presidio centralizzato, capace di assicurare uniformità, controllo e interazione efficace con tutti gli attori dello spazio aereo. La nuova struttura permette quindi di affrontare questa trasformazione in modo ordinato, sostenibile e pienamente coerente con il quadro regolamentare europeo.

### **Un'evoluzione tecnologica a basso impatto, ma ad alto valore operativo.**

Sul piano tecnologico, la transizione è stata opportunamente concepita come un'evoluzione a basso impatto, per gli utilizzatori finali: le attività continuano ad essere svolte attraverso i front-end esistenti, ossia— AOIS Web, Self Briefing, ed AMHS — che sono stati tuttavia opportunamente aggiornati e riconfigurati. Nessuna modifica radicale ai software né all'interfaccia uomo macchina, ma un salto di qualità nell'integrazione e nella digitalizzazione dei processi, con l'obiettivo di ottimizzare i flussi di lavoro, migliorare la tracciabilità e rafforzare l'efficienza complessiva dell'organizzazione.

### **Una roadmap chiara per governare complessità e continuità del servizio.**

L'intero percorso è stato guidato da una roadmap dettagliata, costruita per governare tempi, complessità e continuità del servizio. Particolare attenzione è stata dedicata alla riconfigurazione della sala operativa di Roma, destinata a diventare il cuore pulsante del nuovo centro. Soluzioni temporanee, ridondanze e piani di continuità hanno garantito che ogni fase della transizione





avvenisse senza alcun impatto sulla qualità del servizio offerto.

### **Le persone al centro: competenza, coesione e spirito di squadra.**

Oltre ai sistemi e alle procedure, il vero punto di forza di ARO/CBO Italy sono le persone. L'unificazione non ha modificato responsabilità operative né ruoli professionali, ha invece rafforzato il senso di appartenenza, favorendo la nascita di una comunità più ampia e coesa, dotata di una maggiore potenza operativa. Una nuova comunità capace di condividere competenze, sostenersi nei momenti di maggiore carico ed assumere un ruolo ancora più determinante nell'indirizzare e supportare i processi di trasformazione dei servizi offerti da ARO/CBO Italy. Il nuovo centro è il risultato di un lavoro quotidiano, spesso silenzioso, fatto di coordinamenti puntuali, rigore tecnico e disponibilità reciproca.

### **Il ruolo decisivo del PMO e il contributo di tutte le strutture coinvolte.**

Un contributo decisivo è arrivato dal PMO, che con attenzione ai dettagli, capacità di raccordo e visione d'insieme, ha assicurato coerenza ed affidabilità lungo l'intero percorso progettuale. Accanto al PMO, le strutture tecniche, i team ICT, composti da personale ENAV e Techno Sky, nonché le funzioni operative e tutte le professionalità coinvolte hanno reso possibile questa trasformazione con competenza e senso di responsabilità.

### **Un modello che unisce tradizione, innovazione e centralità dell'utente.**

ARO/CBO Italy non è solo un nuovo assetto organizzativo: è un presidio unico nazionale che consolida funzioni, valorizza esperienze e rafforza l'orientamento verso l'utente (interno ed esterno), è un modello che unisce tradizione e innovazione, continuità e sviluppo, tecnica e relazione.

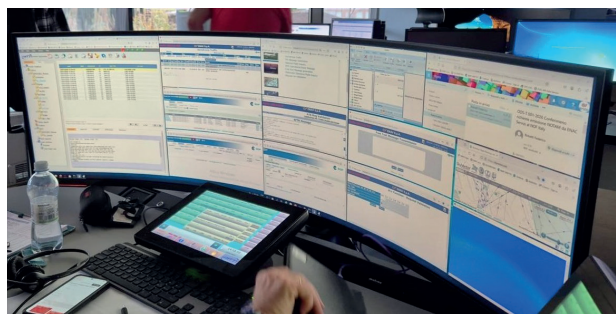
### **Guardare avanti senza perdere ciò che è stato costruito.**

ARO/CBO Italy è soprattutto la dimostrazione che i cambiamenti più significativi non nascono da singoli atti formali, ma dalla coerenza delle scelte, dalla forza del lavoro collettivo e dalla capacità di guardare avanti senza perdere il valore di ciò che è stato costruito.

### **Una nuova struttura integrata e pronta alle sfide future.**

Con ARO/CBO Italy prende forma una struttura più integrata, più solida e pronta alle sfide future.

### **Un centro unico nazionale, sì, ma prima di tutto, una sola squadra.**



## **WHAT ABOUT TECHNO SKY?**

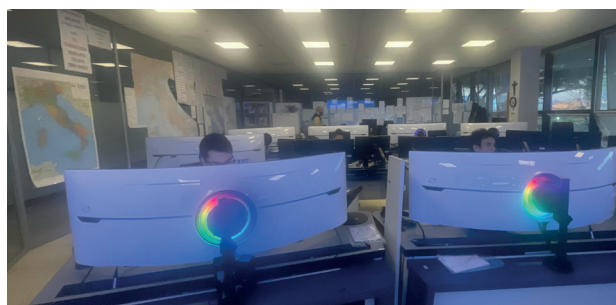
A fine gennaio si sono concluse con esito positivo le verifiche tecnicofunzionali sulle nuove postazioni, un processo che ha interessato l'aggiornamento dell'hardware e l'ottimizzazione delle performance dei sistemi esistenti, segnando un passaggio fondamentale nel percorso di rinnovamento.

In questo contesto si inserisce il **contributo tecnico di Techno Sky**, che ha svolto un ruolo centrale nella realizzazione della nuova infrastruttura di rete e nel completo ammodernamento delle postazioni operative. Le postazioni sono ora equipaggiate con minicomputer ultracompatti, scelti per garantire efficienza, ottimizzazione degli spazi e silenziosità, e dotate di monitor curvi da 57 pollici di ultima generazione, capaci di offrire una visione estesa e immersiva. Le tecnologie avanzate di gestione della luminanza contribuiscono inoltre a ridurre i riflessi, assicurando un'eccellente resa visiva complessiva.

L'intervento è stato progettato per garantire continuità operativa, affidabilità dei sistemi e minimizzazione dei rischi di interruzione, anche durante la fase di transizione tecnologica. La nuova architettura, basata su soluzioni ridondate e su elevati standard di sicurezza, garantisce stabilità, resilienza e una risposta immediata alle esigenze operative quotidiane.

La configurazione, definita attraverso specifiche sessioni di prototyping con gli operatori ARO/CBO, consente la gestione simultanea di più applicazioni, migliorando efficienza, precisione e comfort durante lo svolgimento delle attività.

Questo aggiornamento tecnologico rappresenta un investimento strategico volto a rafforzare la solidità dell'infrastruttura e a creare un ambiente di lavoro moderno, affidabile e pronto a sostenere gli sviluppi futuri.







# UBIMEX: IL NUOVO SISTEMA AMHS DI ENAV

di **Antonio D'Andrea** Operational Network and AMHS infrastructure ENAV, **Marco Sciarroni** Product Manager IDS AirNav e **Gian Paolo Scaroina** responsabile AIS and ARO/MET Technical Management Techno Sky

6

**R**oma ACC. 26 gennaio 2026. Ore 23.00. Una tipica serata d'inverno si appresta a diventare notte, ma il COM Center è ancora gremito di personale **ENAV**, **Techno Sky** ed **IDS AirNav**. L'atmosfera è quella di una notte diversa, in cui c'è qualcosa di speciale da fare: stanotte andrà in esercizio Ubimex, il nuovo sistema AMHS. L'operazione ha i connotati di un trapianto di cuore, ma il gruppo di specialisti è preparato, le attività da fare sono chiare e nell'ultimo anno sono state provate più volte in piani di lavoro notturni che hanno permesso di testare il contesto operativo con rollback programmato. Stavolta però è diverso, è un percorso di sola andata alla fine del quale si disconetterà definitivamente il vecchio sistema in esercizio dal 2010 per lasciare spazio al nuovo...

La modernizzazione dell'infrastruttura di comunicazione fissa aeronautica costituisce un elemento strategico per il mantenimento dei più elevati livelli di sicurezza, efficienza e interoperabilità nel traffico aereo internazionale. Sotto tale premessa, nell'ambito del percorso di evoluzione tecnologica previsto dal piano industriale, ENAV ha avviato l'operatività del nuovo **sistema AMHS** (*ATS Message Handling System*) **Ubimex**.

Ubimex è un sistema AMHS di nuova generazione sviluppato da IDS AirNav, società del Gruppo ENAV. Il suo ruolo è lo smistamento della messagistica aeronautica (Piani di Volo, Bollettini Meteo, NOTAM) tra gli enti ATS nazionali ed internazionali, rivestendo quindi una centralità vitale per tutto il sistema di controllo del traffico aereo.

Il nuovo Ubimex è pienamente conforme agli

**Standard and Recommended Practices (SARPs)** contenuti nell'**ICAO Annex 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume II**, che definisce i requisiti tecnici e operativi relativi ai servizi di comunicazione aeronautica, incluse le specifiche per l'Aeronautical Fixed Service (AFS) e l'Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN).

Ubimex sostituisce il precedente sistema AMSS e rappresenta una soluzione ampiamente validata sul mercato internazionale: **la piattaforma AMHS di IDS AirNav** è infatti operativa presso oltre 20 Com Center di diversi fornitori di servizi di navigazione aerea.

L'entrata in esercizio è solo l'ultimo atto di un progetto che ha visto fortemente impegnati, oltre che il personale IDS AirNav, l'intero Com Center, ubicato presso l'ACC di Roma, gestito e presidiato H24 dal personale ATSEP di Techno Sky, in coordinamento con la struttura ENAV responsabile del governo.

Le attività del COM Center includono il monitoraggio dei collegamenti fissi aeronautici e del flusso dei messaggi critici per la continuità dei sistemi ATM, in un contesto che, data la posizione strategica dell'Italia nella regione **ICAO EUR/NAT**, è caratterizzata dall'integrazione sia con diversi provider europei ed Eurocontrol, sia dal ruolo di regional gateway verso altre regioni ICAO tramite collegamenti internazionali quali **Tunisi** (Regione AFI), **Tripoli** (Regione MID) e **Bangkok** (Regione ASIA/PAC).

In questo ambito, Ubimex garantisce piena interoperabilità con gli altri ANSP ed il **Network Manager di EUROCONTROL**, in linea con i principi operativi e le architetture di comunicazione aeronautica stabilite dalle normative ICAO e dai





PANS pertinenti. Esso costituisce inoltre un tassello funzionale alla futura evoluzione verso i servizi SWIM. La versione del sistema installata presso ENAV è stata sottoposta a un esteso periodo di test e attività di parallelo operativo con il precedente sistema. Durante tale fase Ubimex è stato progressivamente ottimizzato ed integrato nell'infrastruttura tecnologica del COM Center, con particolare attenzione alla gestione dei protocolli di scambio e dei volumi di traffico dei messaggi.

L'introduzione del sistema ha richiesto una stretta cooperazione tra le società del **Gruppo ENAV** (ENAV, IDS AirNav e Techno Sky). La natura critica del servizio ha comportato attività di verifica e validazione condotte anche in orario notturno direttamente in ambiente operativo, con l'obiettivo di minimizzare i rischi e garantire una transizione sicura.

L'avvio operativo di Ubimex rappresenta un passo significativo nel percorso di innovazione dei sistemi di comunicazione aeronautica nazionali, rafforzando la capacità di ENAV di assicurare servizi affidabili, interoperabili e conformi alle normative internazionali ICAO.

Una milestone importante nel percorso evolutivo dell'infrastruttura di messaggistica ATS che ad oggi prevede ulteriori importanti passi successivi quali:

- **l'implementazione di un AMHS-SWIM Gateway**, finalizzato ad abilitare l'interoperabilità tra l'attuale rete AMHS e i futuri servizi basati sull'architettura **SWIM** (System Wide Information Management).



Tale componente costituirà un elemento chiave per la progressiva integrazione dei servizi informativi aeronautici nel contesto europeo e globale, in linea con le evoluzioni dei requisiti ICAO e con le iniziative del Network Manager EUROCONTROL;

- **la realizzazione di un sito di Disaster Recovery presso l'ACC di Milano**, per garantire resilienza, continuità operativa e ridondanza geografica dei servizi AMHS, assicurando il servizio anche in caso di indisponibilità del sito principale, contribuendo al rispetto dei requisiti di affidabilità previsti per le infrastrutture critiche di comunicazione aeronautica.

**Il raggiungimento della piena operatività del nuovo sistema AMHS** rappresenta il risultato concreto di un lavoro di squadra esteso e coordinato tra le diverse società del Gruppo ENAV e tra le numerose strutture organizzative coinvolte. L'integrazione di competenze tecniche eterogenee, **la collaborazione continua tra ENAV, IDS AirNav e Techno Sky** e il costante allineamento operativo tra team con responsabilità differenti hanno consentito di implementare Ubimex in un contesto particolarmente complesso, garantendo al tempo stesso sicurezza, continuità e qualità del servizio. L'esperienza maturata e le sinergie sviluppate costituiscono oggi un patrimonio condiviso che rafforza la capacità del Gruppo di affrontare con successo **le successive tappe evolutive dell'infrastruttura di messaggistica ATS**.





# LA COSTRUZIONE E LO SVILUPPO DELLA LEADERSHIP: MENTORSHIP E ROLE MODEL COME STRUMENTI A SUPPORTO DELLE CARRIERE. TESTIMONIANZE, PERCORSI E VISIONI DAL GRUPPO ENAV

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

**P**romuovere la leadership significa costruire un ambiente in cui talento, visione e opportunità si rafforzano reciprocamente. ENAV investe in programmi strutturati dedicati alla crescita delle professioniste del Gruppo, valorizzando competenze, esperienze e prospettive diverse. Tra i percorsi più significativi: la mentorship cross-aziendale con Valore D e il progetto Role Model con Elis.

## Mentorship cross-aziendale con Valore D

**I**l percorso di mentorship interaziendale favorisce un confronto aperto tra professioniste di realtà differenti, stimolando la crescita, l'allargamento delle prospettive e la consapevolezza delle proprie leve di leadership.



**Debora Palombi** (ENAV)

racconta:

*"Il percorso svolto con Valore D è stato un'importante occasione di riflessione, crescita e consapevolezza. Imparare a riconoscere e gestire le emozioni in modo più consapevole ha rappresentato una tappa fondamentale. Tra i temi affrontati, quello delle conversazioni coraggiose è stato il mio preferito: un invito concreto a trasformare la consapevolezza in impegno e azione. In tre parole: riflessione, crescita e consapevolezza."*



**Francesca Covone** (ENAV)

racconta la sua esperienza come mentor:

*"Essere mentor in un progetto di leadership femminile è stata un'esperienza di grande responsabilità e crescita reciproca. È stata un'esperienza importante dove l'aspetto centrale è stato l'ascolto attivo, libero da ogni giudizio. Un percorso in cui ho accompagnato la mente ad avere maggiore consapevolezza e fiducia delle proprie capacità e competenze, aiutandola a riconoscere e rafforzare il suo valore."*



**Federica Filippi** (IDS AirNav)

racconta:

*"Ho compreso quanto sia importante l'ascolto e la comprensione degli altri. Sintetizzando la giornata direi Crescita - Condivisione - Consapevolezza."*



**Giusy Sciacca** (ENAV)

offre un ulteriore punto di vista:

*"Il corso per Middle Manager con Valore D è stato un viaggio formativo e umano molto arricchente. Mi ha permesso di esplorare le dinamiche di genere nei diversi contesti professionali e di approfondire, attraverso dati e condivisioni, l'impatto della leadership femminile nel favorire cambiamento e crescita organizzativa."*



**Sara Ingrosso** (ENAV)

aggiunge:

*"Nel percorso di mentorship, svolto con il supporto di un manager di una realtà aziendale diversa, ho esplorato dinamiche e concetti aziendali che hanno ampliato la mia visione. Ho apprezzato altre metodologie di leadership e discusso strategie di crescita. Il progetto interaziendale mi ha permesso di arricchire capacità di analisi e osservazione. Parole chiave: Condivisione, consapevolezza, potenziamento."*



---

## Role Model con Elis

**I**l progetto Role Model coinvolge le professioniste del Gruppo in incontri con studenti e studentesse, offrendo testimonianze dirette e concrete per ispirare le nuove generazioni e condividere competenze, percorsi e visioni.



**Federica La Spada** (Techno Sky)

condivide:

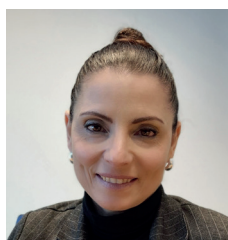
*“Partecipare al progetto Role Model è fonte di orgoglio per me perché, attraverso la mia esperienza, desidero incoraggiare le giovani donne a credere nelle proprie capacità e a liberarsi dagli stereotipi. La passione, l'impegno e la dedizione possono aprire qualsiasi strada.”*



**Giulia Scipioni** (ENAV)

descrive così il suo percorso professionale:

*“Interessante, Rafforzante e Sfidante! Interessante perché l'ambito tecnico aeroportuale presenta procedure e dinamiche nuove per molti. Rafforzante perché il mio ruolo ha contribuito a creare collegamenti e relazioni di fiducia tra realtà operative diverse. Sfidante perché con il tempo cresce l'asticella degli obiettivi personali e aziendali.”*



**Nicoletta Carosi** (ENAV)

parla della sua partecipazione al progetto:

*“L'esperienza personale che diventa ispirazione e apre nei giovani nuovi modi di immaginare il proprio futuro: questo rende così significativo l'inizio del mio percorso come Role Model.”*



**Cinzia Cipollone** (ENAV)

racconta la sua esperienza nel progetto:

*“Stiamo vivendo una bellissima e arricchente esperienza. Avere la possibilità di incontrare ragazzi e ragazze in piena formazione ed essere, per una giornata, un modello a cui guardare per avere più fiducia nel futuro è un privilegio e una grande responsabilità. Se dovessi riassumere in tre parole: superamento stereotipi, accettazione di se stessi, valorizzazione dei punti di forza.”*



**Lara Dall'Aglio** (ENAV)

conclude:

*“L'esperienza finora è stata molto stimolante per me, anche in termini di prospettiva e bilancio sulla mia vita professionale fino ad oggi. Guardandomi indietro rivedo me stessa all'inizio del percorso, non diversa dalle ragazze che invece devono ancora fare scelte per il loro futuro lavorativo. Immagino di poter parlare a me e alle ragazze di oggi raccontando della passione per il mondo aeronautico che, in una realtà in continuo divenire, è sempre rimasta viva e contrassegnata dall'aggiornamento professionale e dallo sviluppo di competenze nuove. Soprattutto vorrei trasmettere la mia testimonianza di come ci si possa sentire realizzate nell'avere una professione che appassiona e che continuamente stimola a migliorarsi.”*

9

---

## Crescere insieme, generare impatto

**L**e testimonianze raccontano percorsi differenti, ma accomunati da consapevolezza, visione e determinazione. Questi progetti rafforzano la comunità professionale e contribuiscono alla costruzione di una cultura più equa, inclusiva e orientata alla crescita condivisa.





# GALAAD: VERSO UN ATM PIÙ AGILE E GREEN

di Fabio Mangiaracina, Aurora Giovanna Simonetti Long Term and Exploratory Research ENAV e Luigi Cernuto Milano ACC

**I**l progetto SESAR **GALAAD** (Green Aviation: **L**ean **A**rrivals **A**nd **D**ynamicity), coordinato da **ENAV**, introduce un approccio innovativo alla gestione dell'area terminale ed analizza come **ottimizzare l'impiego delle attuali rotte di avvicinamento PBN** (Performance-Based Navigation). L'obiettivo è un utilizzo più flessibile, dinamico e resiliente dello spazio aereo terminale, in grado di adattarsi alle diverse condizioni operative.

Prevedendo l'uso di procedure PBN adatte in tempo reale alle variazioni delle condizioni operative e della domanda di traffico, il progetto mira a suggerire soluzioni per l'ottimizzazione dei flussi, favorendo operazioni più efficienti e sostenibili nelle aree terminali ad alta densità. Il concetto operativo testato da GALAAD valorizza appieno le potenzialità delle strutture PBN e rappresenta un'evoluzione delle tecnologie disponibili a supporto dei controllori per l'organizzazione della **sequenza di arrivo (AMAN – Arrival Manager)**. L'innovazione introdotta dal progetto consiste nella possibilità di fornire il percorso effettivo di arrivo già nel momento in cui l'aeromobile, nella fase finale della crociera o in quella iniziale della discesa, contatta il primo settore dell'ACC.

Grazie a un AMAN potenziato, il personale operativo riceve non solo indicazioni per il sequenziamento degli arrivi, ma anche suggerimenti sulla procedura PBN più adeguata alle esigenze operative del momento, insieme alla distanza associata alla rotta proposta (Distance-To-Go | DTG). Tale informazione aggiuntiva è utile all'equipaggio per valutare in modo immediato l'effettiva fattibilità della rotta di arrivo. Ciò favorisce decisioni più tempestive e contribuisce a rendere le operazioni complessivamente più sostenibili dal punto di vista ambientale.

Con le tecnologie attuali, un percorso PBN ottimizzato viene applicato solo nelle ultime fasi dell'arrivo, fornendo al pilota le informazioni utili solo nelle fasi finali del volo. Con GALAAD tale indicazione viene invece trasmessa a bordo già dal primo settore di ingresso del Centro di Controllo d'Area, consentendo inoltre, ove possibile, la rimozione delle restrizioni di velocità e/o quota. Ciò consente al pilota di ottimizzare con maggiore anticipo

il profilo di discesa e rendere la traiettoria di arrivo più efficiente e adattata alle condizioni operative del momento, creando un collegamento strutturato tra pianificazione a terra e gestione della traiettoria a bordo. Un ulteriore elemento di innovazione riguarda lo scambio dati avanzato tra sistema ground e FMS (ad es. tramite ADS-C **EPP – Extended Projected Profile**). Grazie a questo collegamento, AMAN può disporre di un set informativo che include le previsioni di traiettoria elaborate direttamente dal velivolo e migliorare la costruzione della sequenza di arrivo e la proposta di rotta PBN associata.

**Le comunicazioni terra-bordo** studiate dal progetto per garantire un'autorizzazione tempestiva della rotta di arrivo sono incentrate su due diverse tecniche: voce e messaggistica Data-Link (CPDLC). L'autorizzazione via voce richiede diversi passaggi per implementare la nuova rotta a bordo: dall'assegnazione della traiettoria alla comunicazione della "distance-to-go", fino alla rimozione di eventuali restrizioni di quota o velocità.

**L'autorizzazione tramite data link**, invece, consente di caricare automaticamente l'intera rotta nel computer di bordo, includendo tutte le autorizzazioni correlate.

Ciò supporta un flusso operativo più lineare ed efficiente e crea un collegamento strutturato tra pianificazione strategica ed esecuzione tattica.

La sincronizzazione tra sistemi di terra e di bordo si articola in due pilastri operativi fondamentali:

- **Pianificazione anticipata:** definizione di percorsi di arrivo coerenti con la configurazione aeroportuale, la disponibilità di rotte, la domanda di traffico e la posizione relativa degli altri aeromobili durante la fase di crociera finale.

- **Consapevolezza e stabilità:** la tempestiva comunicazione, via voce o tramite CPDLC, dell'autorizzazione alla procedura PBN nella fase finale della crociera garantisce un workflow lineare e migliora la consapevolezza dell'equipaggio. Ciò accresce la prevedibilità a bordo e consente un controllo più stabile e uniforme della configurazione del velivolo, riducendo le variazioni di assetto durante l'avvicinamento.

Dal punto di vista implementativo, GALAAD si inserisce in



## BENEFICI

### Categoria

### Beneficio

#### Lato airborne

*Disponibilità di un percorso di arrivo ottimizzato fin dall'ingresso nel primo settore ACC, con coerenza laterale e verticale e piena consapevolezza della traiettoria.*

#### Lato ATC

*Supporto alla gestione dei flussi in scenari di traffico basso o medio attraverso percorsi dinamici calibrati sulle condizioni del momento.*

#### Lato Green Deal

*Profili di discesa ottimizzati sulla base delle effettive miglia residue, con benefici attesi su consumi, emissioni e impatto acustico.*

un contesto in cui l'impiego delle comunicazioni digitali e delle procedure PBN (Performance Based Navigation) consente di strutturare le operazioni in modo flessibile.

**Le innovazioni introdotte dal progetto GALAAD** sono state valutate e validate attraverso attività di simulazione real time condotte presso il National Test Facility ENAV con il contributo dei partner AIRBUS, Deep Blue, Leonardo, Frequentis, Honeywell e NAIS. Le simulazioni hanno coinvolto personale operativo di ENAV, piloti easyJet e test-piloti Airbus. La piattaforma di simulazione ATC industrial-based, composta dall'AMAN Frequentis integrato nel sistema 4-Flight, è stata connessa da remoto con il cockpit simulator Airbus. Questa configurazione ha consentito l'interazione in tempo reale tra i sistemi di gestione del traffico aereo a terra e il simulatore di bordo, permettendo di valutare in modo realistico le prestazioni operative e l'efficacia delle funzionalità sviluppate all'interno del progetto sia dal punto di vista del controllore che da quello del pilota.

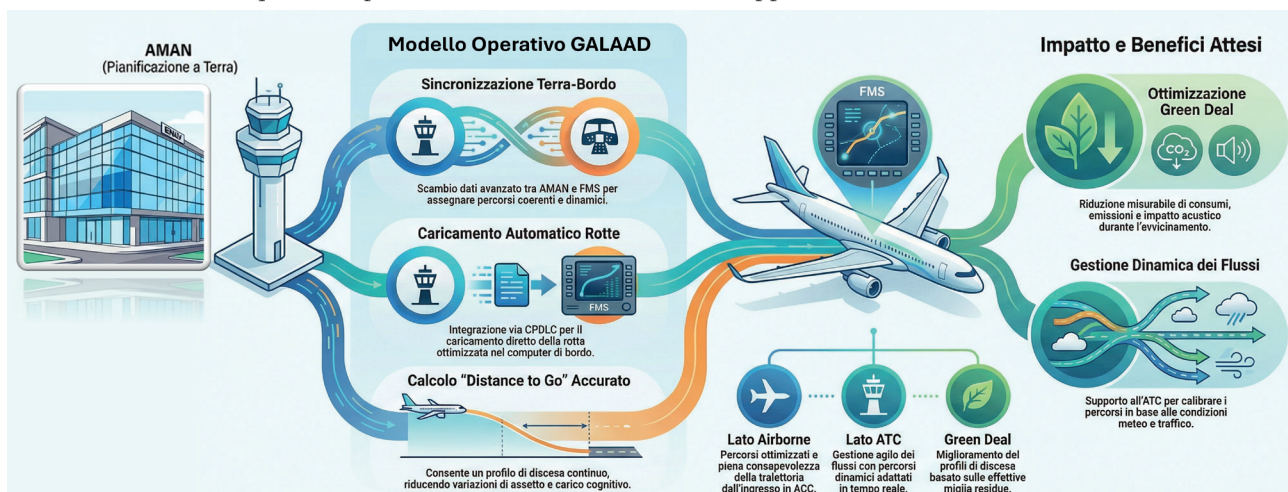


### L'area terminale di Malpensa è stata utilizzata come scenario

per simulare configurazioni operative complesse e valutare in modo realistico le prestazioni del concetto GALAAD. Grazie a questi scenari, è stato possibile misurare i benefici nelle aree di maggiore interesse, quali capacità, sostenibilità e carico di lavoro dei controllori e piloti, ottenendo indicazioni concrete sul potenziale impatto operativo del sistema. Le simulazioni hanno consentito di testare il concetto operativo proposto da GALAAD e valutare come possa essere integrato progressivamente all'interno dei processi in uso, mantenendo la supervisione del controllore e la piena consapevolezza dell'equipaggio. Le attività sperimentali hanno consentito l'analisi dei potenziali benefici di un approccio maggiormente sincronizzato tra terra e bordo, valutandone la fattibilità tecnica, l'accettabilità operativa e le prestazioni dei singoli elementi tecnologici. La valutazione si è concentrata in particolare su tre aspetti chiave: la prevedibilità operativa, la gestione efficace dei flussi in scenari di traffico variabile e l'ottimizzazione dei profili di discesa, con particolare attenzione agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

In sintesi, **GALAAD propone una modalità di arrivo basata su dati condivisi** e sull'allineamento tra ciò che è disponibile a bordo e ciò che viene gestito a terra. L'obiettivo è favorire processi fluidi, incrementi progressivi di efficienza e un contributo misurabile alla sostenibilità, mantenendo un'impostazione neutra e pienamente compatibile con i contesti operativi in cui viene applicata.

11







# EFPS. IL NUOVO LESSICO DELLA TORRE DIGITALE DI PERUGIA

## A PERUGIA LE STRISCE ELETTRONICHE ENTRANO IN AZIONE.

di **Paolo Pacchiarotti** PM Techno Sky, **Stefano Pellegrini** Technical Leader Techno Sky e **Stefano Mancuso** responsabile Cluster 3 ENAV

12

**C**on l'entrata in operazioni della Remote Digital Tower (RDT) di Perugia il 23 ottobre 2024, è iniziato il programma di digitalizzazione della torre umbra. La tappa successiva è arrivata. Il 12 dicembre 2025 con l'entrata in operazioni delle **Electronic Flight Progress Strips (EFPS)**, oggi cuore del flusso informativo in Torre, il processo si è concluso con successo con un lavoro di squadra importante, portato avanti anche dalla competenza del nostro collega e amico Luigi Palazzi: questo traguardo porta anche la sua firma. Cos'è, in due righe.

Le **Electronic Flight Progress Strips** sono "oggetti grafici" digitali con cui i controllori seguono ogni volo. Non sono la versione in PDF delle vecchi strip di carta: sono oggetti interattivi che guidano le azioni, avvertono degli errori e tengono sincronizzati i ruoli (APP, TWR, coordinamento) in tempo reale.

### Dal prototipo allo standard

Il primo passo verso la digitalizzazione della carta nelle torri di controllo in Italia è stato compiuto a Brindisi, dove l'EFPS è stato implementato per la prima volta con successo, offrendo preziose indicazioni operative utili all'evoluzioni del prodotto. Perugia ha seguito questa esperienza pionieristica, standardizzando il modello di Brindisi e adattandolo ad un contesto del traffico aereo più complesso: la presenza del controllo di avvicinamento in ambito procedurale.

### ETWR, un sistema in continua evoluzione

Alla base del progetto vi è l'architettura ETWR sviluppata da Techno Sky, che ha curato progettazione e integrazione del modulo EFPS, introducendo per Perugia il nuovo ruolo di avvicinamento. Il sistema è stato evoluto anche sul piano architetturale (con l'utilizzo dell'Hot Standby) per garantire una migliore gestione della ridondanza e la continuità di servizio. L'architettura ETWR, oltre a EFPS, include il sistema deputato alla registrazione delle informazioni operative e il sistema di monitoraggio e gestione dell'intera infrastruttura.

La nuova Control Working Position si è trasformata in una suite di Torre completamente integrata: oltre alle strisce elettroniche, include anche il client FDP, l'interfaccia AOIS e i client TWR e





MET E-AWOS, offrendo ai controllori una visione unificata e completa di tutte le informazioni operative.

### **Dai requisiti alla Sala operativa**

L'introduzione del ruolo di avvicinamento ha richiesto la gestione strutturata dei voli in sorvolo (OVF), particolarmente significativa a Perugia per il traffico in transito. Il nuovo workflow digitale consente di acquisire e visualizzare i piani di volo, integrare traffico locale e transito nello stesso flusso operativo, garantire un processo autorizzativo coerente anche nelle situazioni di sorvolo.

I requisiti operativi sono stati definiti tramite un confronto continuo tra Techno Sky ed ENAV, affinando la presentazione delle strip OVF, le regole di interazione con l'ACC e le modalità di coordinamento tra i diversi ruoli. Il risultato è un modello di gestione più aderente al traffico reale e perfettamente integrato nel contesto della Digital Tower.

### **Cosa vede il controllore**

“La strip non è più dove prendo nota. È dove prendo le decisioni e tutti le vedono”.

- CTOT (Calculated Take Off Time) a colori: un “semaforo” (verde/giallo/arancione/rosso) mostra la finestra di decollo; se si tenta un line-up o un take-off senza aver dato la clearance al pilota, compare un promemoria.
- Livello che non si perde: l'APP Cleared Level è in grande evidenza; quando un livello è “riportato”, la strip lo barra e ne conserva lo storico.
- Vincoli che valgono davvero: con un tocco si impostano HR/RNB/RNL (Hold/Release Not Before/Not Later). Non sono appunti: abilitano o bloccano le azioni successive finché non scadono o non vengono tolti.
- Arrivi “a procedura”: tipo di avvicinamento iniziale e conferma al pilota vivono dentro la strip; niente finestre o fogli a parte.
- VFR più rapidi: i VRP si inseriscono con pulsanti rapidi; gli arrivi senza FPL hanno la loro ghost strip.

### **Perché è più sicuro**

Le EFPS non suonano l'allarme a caso: lo fanno nel punto giusto. Un allarme di conflitto (CACT) compare sotto la baia della pista coinvolta. E quando un ruolo modifica un dato non legato all'FDP, l'identificativo dell'aeromobile lampeggia sulle postazioni degli altri: si apre la finestra, si dà l'acknowledge e si va avanti. Meno coordinamenti fonetici, più informazione condivisa in maniera silenziosa.



### **Cosa cambia per chi vola (anche se non si vede)**

- Decisioni più rapide = meno attese e sequenze più regolari.
- Meno fraintendimenti = meno riassegnazioni.
- Tempi e livelli chiari = coordinamento più fluido con l'ACC.

### **Mini-glossario (per i non addetti ai lavori)**

- CTOT: orario di decollo calcolato; la strip lo colora per priorità.
- ALV: livello autorizzato; evidenziato e con memoria dei livelli passati.
- HR / RNB / RNL: vincoli operativi (hold, non prima di, non oltre) che sbloccano o bloccano azioni.
- CACT: avvisa se due autorizzazioni andrebbero in conflitto.

### **Uno sguardo al futuro**

Le EFPS non rappresentano una semplice digitalizzazione del passato, ma diventano un sistema avanzato di supporto al CTA: strumenti che informano, segnalano e guidano. Con questa evoluzione, Perugia stabilisce un nuovo standard per l'ATC regionale, portando la qualità operativa e tecnologica a livelli finora riservati ai grandi scali. Gli sviluppi futuri prevedono l'introduzione di nuovi ruoli, come GND e FISO, e l'integrazione avanzata della sorveglianza di terra, ottimizzando il coordinamento operativo e la gestione del traffico. Questi aggiornamenti consolidano il modello digitale e saranno progressivamente estesi anche ai grandi scali, aumentando efficienza e sicurezza in tutto il sistema aeroportuale nazionale.



# SAFETY CULTURE SURVEY 2026: RESPONSABILITÀ COMUNE, MIGLIORAMENTO CONCRETO

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

**C**'è un'attività di rilievo che contraddistinguerà il 2026 del Gruppo ENAV e che, nella sua ciclicità, possiamo a tutti gli effetti considerare come ineludibile: la "Safety Culture Survey".

**La Safety Culture non è un concetto astratto**, ma il modo in cui l'organizzazione percepisce, valuta e valorizza la sicurezza, riflettendo come il commitment del Top Management viene declinato ad ogni livello organizzativo del Gruppo.

Pertale motivo, anche in ambito internazionale la Safety Culture è riconosciuta come il principale enabler per un'implementazione efficace del Safety Management System (SMS), ma anche come il driver essenziale per migliorare i livelli di sicurezza delle operazioni. Ai vari Air Navigation Service Provider (ANSP) è chiesta pertanto una sua misurazione periodica al fine di individuare le aree più deboli e provvedere al loro rafforzamento. Per questo il nostro SMS prevede una misurazione almeno ogni 5 anni; dopo le esperienze del 2018 e del 2022 quindi, ripeteremo la Safety Culture Survey anche quest'anno.

**Effettuare una Safety Culture Survey però rappresenta molto di più di un mero adempimento** periodico richiesto dalla normativa: se da un lato è uno degli strumenti con cui rispondiamo agli obblighi regolamentari, dall'altro, centrata com'è sull'attenzione al rischio e alla qualità delle scelte quotidiane, diventa il mezzo più efficace con cui verificare, insieme, come i processi, le percezioni e le azioni che quotidianamente svolgiamo siano allineate alle esigenze del nostro SMS e quali siano i progressi rispetto alla rilevazione precedente, come richiesto dal principio del miglioramento continuo delle nostre performance di safety.

La metodologia con cui si svolgerà resterà quella definita in ambito internazionale dal "Safety Culture Definition and Enhancement Process" di CANSO/ Eurocontrol: misurazione delle specifiche aree in cui si articola la safety culture di un ANSP e inquadramento nelle dimensioni situazionale, psicologica e comportamentale.

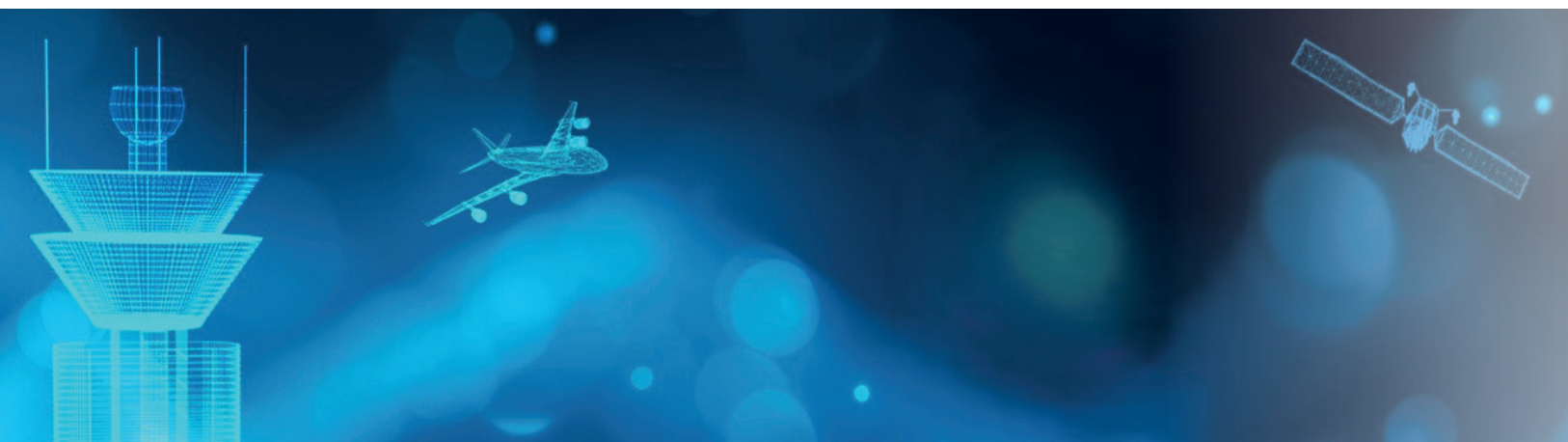
**L'intera attività si svilupperà attraverso i consueti questionari online rivolti a tutte le componenti del Gruppo**, per poi essere declinata anche attraverso interviste mirate e workshop territoriali.

Come già avvenuto in passato, la Survey sarà affidata a un'organizzazione esterna che garantirà un punto di vista indipendente e competente nella raccolta e nell'analisi dei dati.

Sulla base di quanto emergerà, verrà definito un **Action Plan** che convoglierà sul campo proposte e azioni concrete, assicurando che la Safety Culture Survey si trasformi in un momento di progresso concreto.

Quello che ci attende è quindi un percorso il cui tema della nostra cultura della sicurezza è al centro: un percorso nel quale è importante il punto di vista di ognuno di noi, nessuno escluso. Non si tratta quindi di raccogliere esclusivamente le opinioni del personale operativo che quotidianamente è impegnato nella gestione dello spazio aereo, ma anche il punto di vista del personale tecnico e ATSEP, così come quello del management e del personale amministrativo che a vario titolo rendono le nostre attività possibili.

**Partecipare alla Safety Culture Survey 2026 sarà già un primo passo concreto per consolidare la nostra cultura della sicurezza.** Come e quando farlo ve lo racconteremo prossimamente...





# A TU PER TU CON

## BENEDETTA CASTALDI

*Compliance and Risk Management  
Health and Safety*



Benedetta, 28 anni di Roma, da 1 anno e due mesi in ENAV nella struttura Health and Safety. Nella fattispecie si occupa di valutazione dei rischi, redazione dei documenti inerenti alla sicurezza, aspetti della sorveglianza sanitaria, gestione delle emergenze. Un lavoro che svolge non

da sola ma all'interno di una "squadra" utile a raggiungere gli obiettivi prestabiliti dalla struttura a cui appartiene.

### **Esperienze lavorative pregresse?**

Precedentemente ho lavorato in una azienda antincendio ricoprendo lo stesso ruolo qui in ENAV.

### **Un aggettivo che ti descriva.**

Mi definisco solare e loquace. Si lo so, sono due aggettivi e non uno come richiesto, ma forse è proprio questo un elemento che mi contraddistingue, vado sempre un po' più in profondità nelle cose. E nel mio lavoro è importante non fermarsi ad una prima analisi, anzi, dobbiamo approfondire. E io lo faccio anche per un qualunque acquisto privato, figuriamoci al lavoro.

### **Mentre gli altri come pensi ti percepiscano?**

Disponibile e forse, ma sbagliano, "precisina". So che anche la collega Aurora viene definita "pignola", ma eliminando ogni bias cognitivo, sicuramente studi scientifici e ruoli lavorativi possono orientare i comportamenti di ogni giorno, ma lo ammetto, sono proprio così davvero (ride).

### **Health and Safety è anche uno stile di vita?**

Sì, mi rispecchio in questa definizione per quanto possibile declinarlo nella vita privata. Non sono una persona che va allo "sbaraglio", tendenzialmente voglio avere il controllo su ciò che mi circonda (e qui sorride). Anche la mia carriera universitaria è pienamente in linea con quanto detto prima avendo una Laurea in Ingegneria della sicurezza...

### **Sport o passioni?**

Ho giocato a pallavolo per molti anni a livello agonistico e ora continuo a livello amatoriale. La mia passione è la cucina. Mi dicono che sono brava soprattutto con i dolci.

### **Come vedi il futuro?**

Lavorativamente parlando sono ottimista. Spero pieno di stimoli e occasioni che possano darmi la possibilità di ampliare sempre più le mie skill e comunque tutto ciò che permetta di farmi crescere non tanto e solo a livello lavorativo quanto nel maturare sempre nuove competenze. Proiettandomi nel medio termine mi vedo ancora in ENAV.

## AURORA TULLI

*Risk Assessment & Monitoring  
Safety*



Aurora, 26 anni di Roma, in ENAV da 1 anno e mezzo nella struttura Safety, laureata in Ingegneria aeronautica alla Sapienza di Roma. La prima esperienza lavorativa sono stati sei mesi a Eurocontrol durante i quali ho scritto la tesi. Si occupa delle valutazioni semplici o complesse di safety di qualunque tipo di cambiamento che avvenga in ENAV comprese le Digital Tower o le RTCC.

### **La laurea conseguita è utile al tuo lavoro?**

Sì, perché nell'ultimo anno ho frequentato, tra i diversi corsi, uno di safety management system e poi quando lavoravo in Eurocontrol era presso la struttura safety.

### **Un aggettivo che ti descriva**

Curiosa senza dubbio.

### **Come pensi che gli altri ti descrivano?**

Pignola. Da ingegnere rispetto lo stereotipo, altro che bias (e qui ride).

### **Ti occupi di safety nel mondo aeronautico. È anche uno stile di vita?**

Mi ci rispecchio in questa accezione anche nella vita privata. Certe volte penso, caspita, sto facendo un ragionamento che avrei fatto anche al lavoro.

### **Come vedi il futuro?**

In ENAV mi trovo bene. Lo vedo ricco di cose da imparare nei prossimi anni, riesco a spaziare su tanti aspetti diversi, tecnici, gestionali e di software. E vorrei aggiungere anche un'altra cosa: per quanto riguarda noi donne sto vedendo grandi "miglioramenti" per quello che stiamo raggiungendo. Vedo insomma un futuro roseo.

### **Sappiamo che fai sport e...c'è un'altra passione da raccontare.**

A parte andare in palestra, sì, lo ammetto, ho iniziato un corso di ballo: salsa e baciata, ma si può dire? (sorriso).

### **Argomento a piacere...**

Sapete come ho conosciuto ENAV? Ho partecipato a una competizione universitaria organizzata da IDS AirNav nel giugno 2023 dove il premio era la possibilità di visitare la Torre di Fiumicino. Volevamo andare in Torre! E così è stato, bellissimo. E poi video intervista e apparizione su un articolo di Cleared. Era una storia già scritta.

## Enrico Parini

CANSO Director European Affairs

### **CANSO sta affrontando sfide importanti per prepararsi al futuro. Qual è la sua opinione sull'ATM in Europa, quali sono le questioni urgenti e quali sono le sue priorità?**

Non c'è dubbio che la pressione sul settore ATM sia cresciuta rapidamente. Fino a pochi anni fa, la principale richiesta delle istituzioni e dei nostri clienti – le compagnie aeree – era quella di ridurre i costi. Questa richiesta presentava evidenti carenze, rendendo difficile per gli ANSP garantire la necessaria crescita di capacità per far fronte all'aumento del traffico e investire in nuove tecnologie.

In seguito è emersa una maggiore attenzione alla sostenibilità. Gli ANSP sono sempre stati determinati a ridurre il proprio impatto ambientale affrontando le emissioni operative e non operative. Tuttavia, nell'ambito dell'attuale quadro normativo, vengono misurati in base a elementi che sono spesso al di fuori del loro controllo, e questo dovrà cambiare in futuro.

Inoltre, mentre ci concentravamo su soluzioni efficienti, innovative ed ecosostenibili, la crisi del COVID-19 ha colpito, evidenziando la necessità di una rete ATM europea più resiliente. La necessità di resilienza è stata riaffermata ancora una volta con l'avvento del conflitto in Ucraina, che ha dimostrato l'importanza del coordinamento civile-militare.

Ma le sfide possono trasformarsi in opportunità. Mentre agli ANSP viene chiesto di garantire sostenibilità, resilienza e capacità, stiamo anche lavorando duramente per garantire di poter accogliere utenti nuovi ed emergenti, come i droni e le operazioni nello spazio aereo più elevato.

Sono fiducioso che gli ANSP siano pronti e possano eccellere in tutti questi settori. Quando si tratta di nuove tecnologie, inclusi elementi di automazione e intelligenza artificiale, dovremo sempre considerare il ruolo in evoluzione degli esseri umani nel sistema aeronautico.

L'obiettivo principale di CANSO è contribuire a garantire che gli ANSP siano attrezzati al meglio per avere successo in tutti questi settori.

### **È stata recentemente pubblicata una nuova Visione di CANSO Europe. Potrebbe descrivere i pilastri chiave dell'azione di CANSO per i prossimi anni?**

L'aggiornamento della Visione di CANSO Europe 2035 era già in lavorazione prima del mio ingresso in CANSO. Sono stato

tuttavia lieto di constatare che i membri di CANSO erano pronti a riconsiderare e aggiornare alcuni elementi che non erano ancora maturi al momento del lancio della prima versione nel 2019. Nella Visione aggiornata, abbiamo rafforzato la nostra attenzione sulle sfide che ho menzionato in precedenza: nuove tecnologie, integrazione di nuovi utenti dello spazio aereo, cooperazione civile-militare, resilienza e ruolo dell'uomo. L'implementazione di tutti questi elementi

richiederà un quadro normativo e finanziario flessibile e a prova di futuro, che possa consentire all'intero settore dell'aviazione di crescere facilitando gli investimenti.

La pubblicazione della Vision giunge al momento opportuno, considerando le discussioni in corso a livello UE su questioni tecniche come la revisione del regolamento sulle Funzioni di Rete, le attività relative al futuro dell'addestramento e delle licenze per i controllori di volo e il nuovo regolamento in materia di prestazioni e tariffazione del servizio di gestione del traffico aereo (RP5). In termini più ampi, la Vision rappresenta anche un contributo tempestivo per la prossima Strategia per l'Aviazione e l'Aeronautica che la Commissione presenterà entro la fine dell'anno, in cui la competitività e l'autonomia strategica dell'Europa saranno al centro dell'attenzione. Questi elementi sono condivisi dai nostri membri, che la considerano un riferimento fondamentale per le loro attività. La nostra ambizione è che questa Vision sia un contributo chiave a queste importanti iniziative istituzionali.

### **ENAV ha lavorato intensamente per sviluppare modelli di business innovativi, che sono anche al centro della nuova Vision CANSO. Ritiene che sia la giusta direzione per gli ANSP determinati a creare opportunità e migliorare i servizi offerti?**

Sì, assolutamente. Le attività intraprese da ENAV, in particolare il vostro coinvolgimento nell'intero ciclo di innovazione SESAR, dalla Ricerca e Sviluppo (SESAR 3 JU) alla messa in servizio (SESAR DM), hanno il potenziale per aprire la strada a un ATM sostenibile, più sicuro, più resiliente e più efficiente. Queste iniziative sono pienamente in linea con le aspettative delle compagnie aeree, delle istituzioni e dei passeggeri per il futuro dell'aviazione.

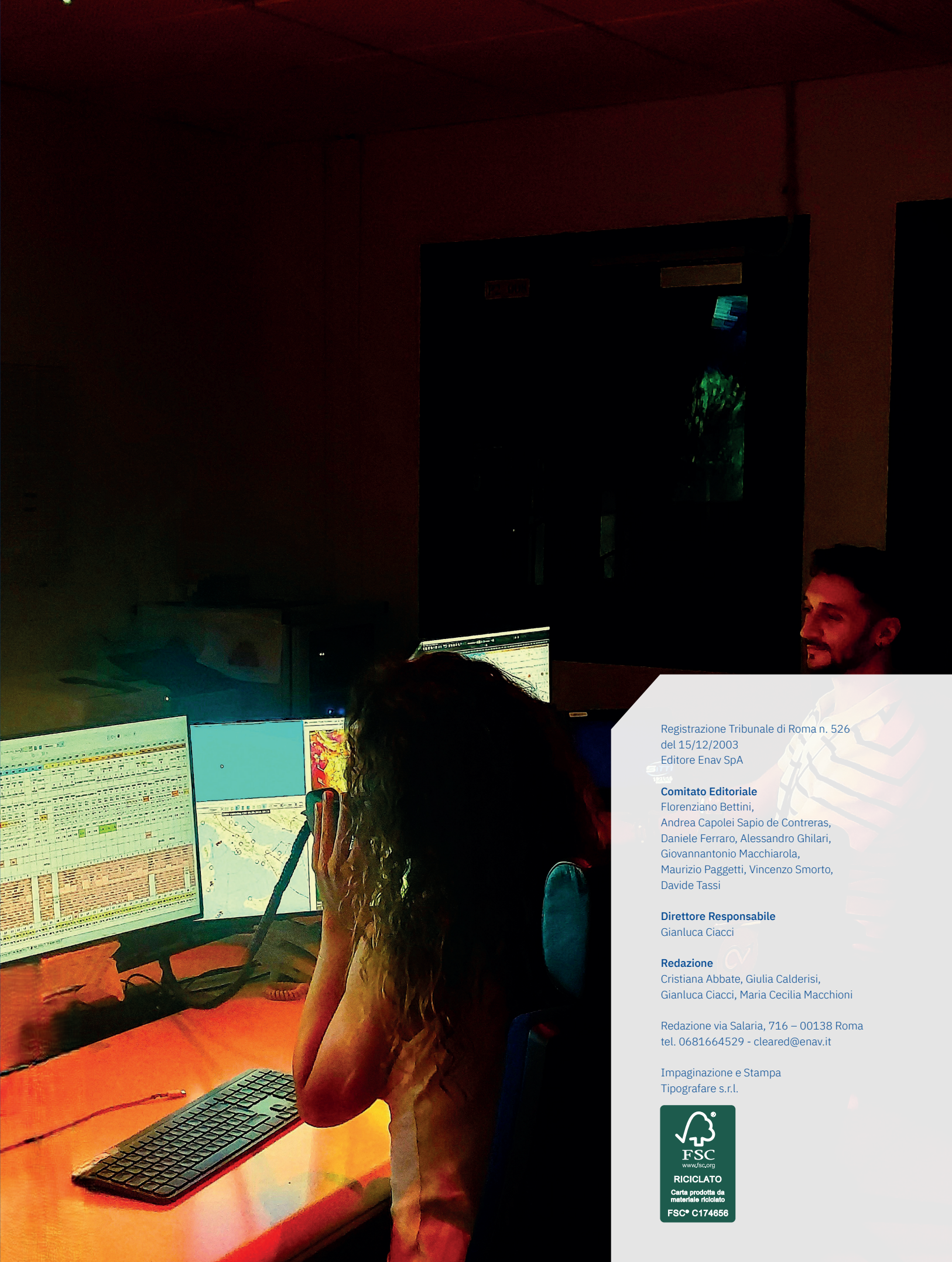
Altre iniziative di interesse includono il vostro progetto locale sulle torri remote, che molti ANSP stanno guardando con grande interesse, la vostra strategia di Carbon Neutrality, le attività in corso relative allo Spazioporto di Grottaglie e il vostro forte impegno nel mercato dei servizi con droni.

Ritengo sia importante anche considerare iniziative intersettoriali, come la stretta cooperazione tra civile e militare, la cui efficacia ho potuto constatare in prima persona quando lavoravo per l'Agenzia Europea per la Difesa e nella Strategia Nazionale per lo Spazio Aereo sviluppata con IATA ed Enac. Ricordo quando alcune di queste iniziative erano in fase embrionale ed è straordinario vedere che non erano solo aspirazioni, ma che sono diventate realtà e spesso rappresentano un punto di riferimento per altri stakeholder del settore aeronautico.

CANSO fa molto affidamento sulle esperienze maturate e sulle migliori pratiche a livello locale, ed è quindi importante per noi avere membri attivi come ENAV che contribuiscono al nostro lavoro. Siamo grati a tutti i colleghi di ENAV per il loro supporto su così tanti argomenti che contribuiranno a plasmare i nostri cieli futuri.







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

**Comitato Editoriale**

Florenzano 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  
Tipografare s.r.l.





[enav.it](http://enav.it)