

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.7 anno XXIII
luglio 2026

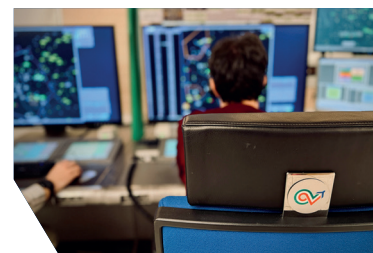


(Created with IA)

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

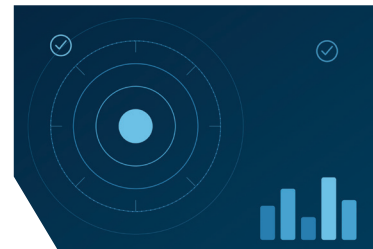
SUMMER 2026

Case study Milano ACC



SURVEY

Un impegno comune



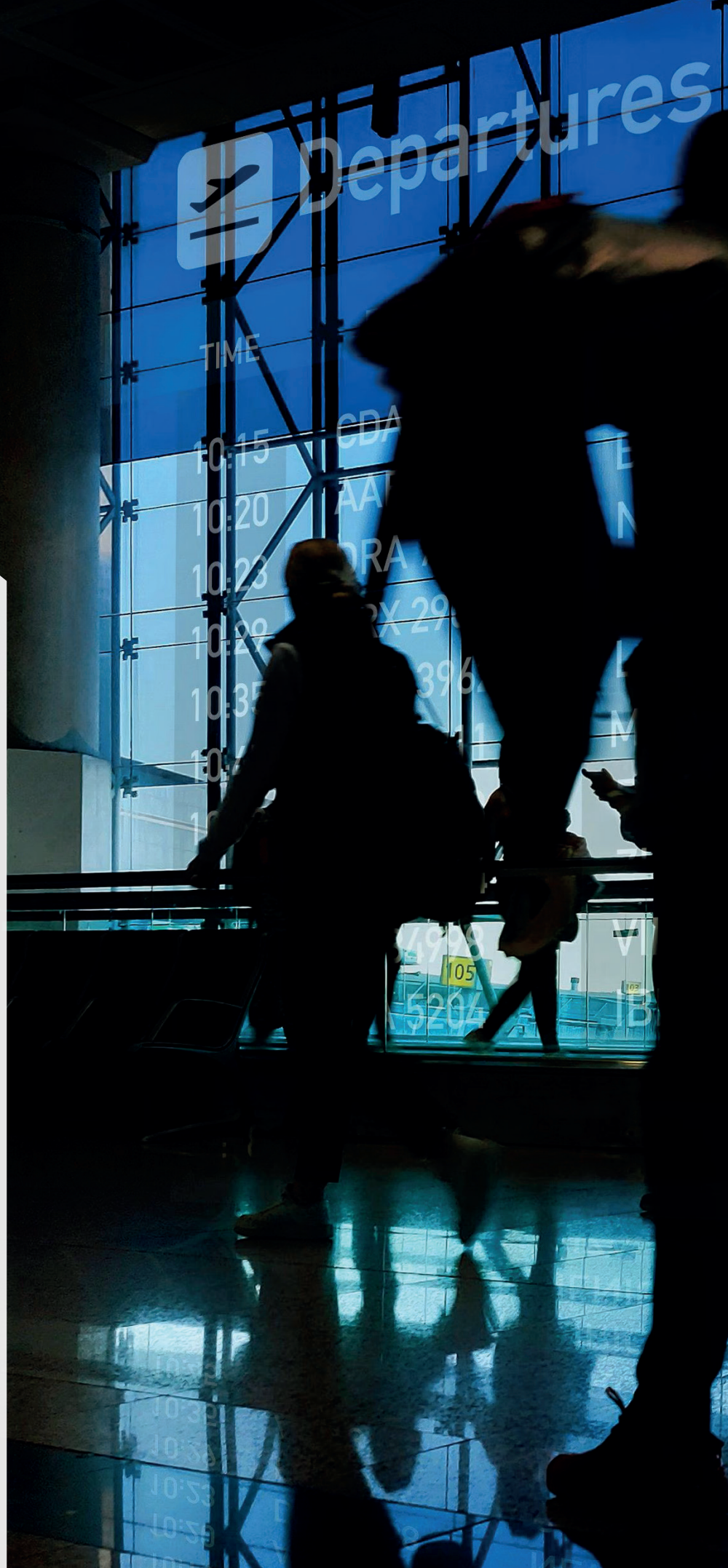
GIOVANI E SCUOLA

Capitale per le aziende



SOMMARIO

- 1 EDITORIALE**
- 2 CLIMATE SURVEY**
- 3 SAFETY CULTURE SURVEY**
- 4-5 SUMMER 2026.
MILANO ACC**
- 6 SOSTITUZIONE
CUSCINETTO DEL RADAR
DI MONTE LESIMA**
- 7 SUL MONTE LESIMA...**
- 8 ARTAS: INNOVAZIONE E
INTEROPERABILITÀ**
- 9 IDS AIRNAV A TRINIDAD
E TOBAGO PER IL TRAFFIC
COMPLEXITY TOOL**
- 10 CONSULTAZIONE ANNUALE
AI FINI DEL PERFORMANCE
AND CHARGING SCHEME**
- 11 ENAV TRA LE AZIENDE PIÙ
SOSTENIBILI AL MONDO**
- 12-13 I GIOVANI E LA SCUOLA**
- 14 ENAV OTTIENE LA
CERTIFICAZIONE FPDO IN
ZAMBIA**
- 15 ACRÒNIMO S. M. [COMP. DI
ACRO- E -ONIMO]**
- 16 LA PAROLA A...**



Il valore del due...

A cura della **Redazione**

C'è un momento in cui l'uno non basta più.

È il momento in cui nasce il due. Non come una semplice successione numerica, ma come il passaggio da una dimensione individuale a una condivisa. Il due è il primo numero che crea una relazione, che introduce il confronto, che rende possibile l'equilibrio.

In natura il due è ovunque. Terra e cielo. Inspirare ed espirare. Giorno e notte. È il principio che tiene insieme elementi complementari.

Anche il pensiero umano si costruisce così. Parlare e ascoltare. Domandare e rispondere. Insegnare e imparare. Ogni crescita nasce dall'incontro tra due prospettive, dalla capacità di osservare la realtà da più punti di vista, sapendo che nessuno, da solo, può raccontarla interamente.

Le organizzazioni non fanno eccezione. La loro forza non risiede soltanto nelle competenze, nelle tecnologie o nei risultati, ma nella capacità di mantenere un equilibrio tra ciò che sono e ciò che vogliono diventare.

In questa ottica ascoltare non significa semplicemente raccogliere opinioni. Significa riconoscere il valore delle esperienze e trasformare percezioni individuali in conoscenza condivisa. Ogni voce aggiunge un dettaglio ed ogni prospettiva amplia lo sguardo.

Il due, allora, non rappresenta una divisione, al contrario, è il punto in cui percorsi diversi si incontrano per costruire una visione più completa e perché no, più ricca.

1

Il valore del due, infatti, non vive semplicemente nell'esistenza di due elementi distinti. Due, da soli, possono restare separati, paralleli, persino distanti. La differenza nasce nel momento in cui compare il "con": quando due realtà entrano in relazione, si ascoltano, si influenzano reciprocamente e agiscono insieme. È in quel "con" che il due smette di essere una somma e diventa una possibilità nuova, qualcosa che nessuno dei due avrebbe potuto costruire da solo.

È il numero dell'equilibrio, della collaborazione, della fiducia reciproca. È il numero che ricorda che le risposte migliori non arrivano quasi mai da un'unica direzione, ma dall'incontro di più punti di vista.

Nel nostro caso il numero due sta accompagnando e accompagnerà un importante momento di ascolto per tutto il Gruppo. Due iniziative, complementari tra loro, offriranno l'opportunità di contribuire con la propria esperienza: la Climate Survey e la Safety Culture Survey.

Trasformare la percezione individuale del clima lavorativo in una visione comune e consolidare la cultura della Safety sono pilastri necessari per orientare le scelte future del nostro percorso di crescita.

Perché solo mettendo insieme prospettive diverse è possibile comprendere davvero una realtà e continuare a migliorarla, ogni giorno.

Uno inizia. Due costruisce.



CLIMATE SURVEY

L'indagine di clima non è un sondaggio: è un impegno comune

di **Claudio Maldifassi** responsabile Training & People Development ENAV e **Caterina Useli** responsabile Development ENAV

2

Le aziende utilizzano gli strumenti di analisi organizzativa sostanzialmente per due motivi: perché devono e perché vogliono capire chi sono davvero. L'indagine di clima appartiene alla seconda categoria.

L'errore che spesso si commette è considerarla un esercizio statistico, una semplice raccolta di opinioni o un adempimento organizzativo gestito dalle Risorse Umane e destinato a essere archiviato in una presentazione PowerPoint. Nulla di più sbagliato.

L'indagine di clima non misura soltanto il livello di soddisfazione delle persone: è uno strumento di ascolto che consente di comprendere il grado di fiducia che esiste all'interno dell'organizzazione. Saper riconoscere ciò che accade in azienda e comprendere cosa pensano le persone costituisce un vantaggio competitivo sostenibile nel tempo. Avere i processi migliori non basta: è necessario capire meglio, le aspettative, le motivazioni e le esperienze di chi vive l'azienda ogni giorno.

La Climate Survey 2026 nasce con l'obiettivo di esplorare le dimensioni che rendono un'organizzazione sana, vitale e capace di crescere nel tempo oppure che, al contrario, rischiano di indebolirla progressivamente dall'interno. Valori, ambiente di lavoro, comunicazione, welfare, sviluppo professionale, motivazione e senso di appartenenza rappresentano alcuni degli elementi fondamentali che definiscono la qualità dell'esperienza lavorativa quotidiana.

La domanda che dovremmo farci non è se e quanto questa iniziativa sia utile, ma quale sia il costo di rinunciare a realizzarla.

Quando un'azienda rinuncia ad ascoltare in modo sistematico le proprie persone, rinuncia anche alla possibilità di intercettare tempestivamente quei segnali deboli che spesso anticipano problemi più significativi: perdita di motivazione, frustrazione derivante da ruoli poco chiari, difficoltà di collaborazione tra funzioni, percezione di scarsa equità nelle opportunità di crescita. Si tratta di elementi che raramente emergono nei report economici o nei documenti di bilancio e che, proprio per questo, richiedono strumenti dedicati di ascolto e monitoraggio. Questi fattori nel tempo potrebbero tuttavia manifestarsi e incidere sulla produttività, sulla qualità del lavoro, sul coinvolgimento delle persone e sulla capacità dell'organizzazione di attrarre e trattenere i talenti.

L'indagine di clima è innanzitutto un presidio di prevenzione, prima ancora che di diagnosi. Supporta il processo decisionale, orienta le scelte organizzative e, soprattutto, contribuisce a rafforzare la fiducia reciproca tra persone e azienda.

Chiedere alle persone come stanno, cosa funziona e cosa non funziona, quali fattori alimentano la loro motivazione e quali criticità incontrano ogni giorno significa riconoscere che il sapere organizzativo è distribuito all'interno dell'intera organizzazione.

Il livello di partecipazione permetterà di ottenere una rappresentazione affidabile e strutturata delle percezioni diffuse nell'organizzazione.

Le aziende che ascoltano comprendono, quelle che comprendono migliorano, e quelle che migliorano diventano luoghi in cui le persone scelgono di contribuire in modo consapevole, motivato e duraturo

SAFETY CULTURE SURVEY 2026

La tua voce può fare la differenza

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

La Safety Culture Survey 2026, aperta fino al 31 agosto è un'occasione per ascoltare l'esperienza di tutte le persone che ogni giorno contribuiscono al funzionamento della nostra organizzazione.

Proprio “tutte” è la parola chiave.

Spesso chi non svolge attività operative si chiede quale valore possa avere la propria partecipazione. In realtà, **la cultura della sicurezza** non riguarda solo chi opera sul campo: **è il risultato di decisioni, processi, strumenti, relazioni e modalità di lavoro che coinvolgono l'intera azienda**. Per questo il punto di vista di chi lavora nelle funzioni tecniche, amministrative, di supporto o di staff è indispensabile tanto quanto quello del personale operativo. Ogni ruolo osserva aspetti diversi della realtà aziendale e contribuisce a costruire una fotografia più completa e rappresentativa della nostra organizzazione.

La Safety Culture Survey, però, non si esaurisce con la compilazione del questionario. È soltanto il primo passo di un percorso più ampio, **pensato per trasformare l'ascolto in azioni concrete**. **Dopo la raccolta e l'analisi delle risposte** saranno infatti organizzati **workshop dedicati** all'approfondimento dei risultati. Gli incontri si svolgeranno presso gli ACC di Roma, Milano, Padova e l'aeroporto di Bari - oltre che presso la Sede Centrale di via Salaria - e coinvolgeranno gruppi di circa 25-30 persone rappresentativi delle diverse professionalità aziendali. Durante i workshop i partecipanti lavoreranno in

piccoli gruppi per discutere i temi emersi dalla Survey, confrontare esperienze e individuare possibili azioni di miglioramento. **L'obiettivo** non sarà commentare dei numeri, ma **comprendere cosa raccontano quei risultati** e come possano essere tradotti in iniziative utili per rafforzare la cultura della sicurezza.

A completare il percorso sono previste anche circa dodici **interviste individuali** online, della durata di 45-60 minuti, che si svolgeranno nella seconda metà di settembre. Le persone coinvolte saranno selezionate in modo da rappresentare le diverse realtà aziendali, comprese le funzioni operative, tecniche, amministrative. Le interviste permetteranno di approfondire aspetti che un questionario non sempre riesce a cogliere, dando spazio alle esperienze e alle percezioni che si nascondono dietro i dati.

E dopo?

I risultati non resteranno chiusi in un report: **saranno analizzati, condivisi con il personale** e utilizzati per costruire un piano d'azione con priorità, responsabilità e tempi di attuazione definiti. Workshop e interviste contribuiranno ad arricchire questa fase, trasformando le evidenze raccolte in interventi concreti e monitorabili nel tempo. È inoltre previsto un percorso di follow-up che consentirà di comunicare gli avanzamenti e rendere visibili le iniziative avviate. Per questo è rilevante partecipare, qualunque sia il ruolo perché ogni esperienza può contribuire a rendere la nostra organizzazione più safe, più consapevole e più forte.

3

SUMMER 2026: CAPACITÀ, INNOVAZIONE E RESILIENZA AL SERVIZIO DEL TRAFFICO AEREO. CASE STUDY MILANO ACC

4

di **Marco Casiraghi** responsabile Milano ACC

La stagione estiva rappresenta, come ogni anno, uno dei periodi di maggiore impegno per il Controllo del traffico aereo. L'incremento della domanda rispetto alla stagione invernale, unito alla crescita prevista rispetto alla Summer 2025, richiede un'attenta pianificazione delle configurazioni operative e delle risorse necessarie a garantire livelli adeguati di capacità e servizio.

I centri di controllo affrontano questa fase attraverso interventi tecnici e operativi. Sul piano tecnico proseguono le attività previste dal Piano Industriale, tra cui il programma APP in ACC e le iniziative volte ad aumentare la flessibilità delle configurazioni mediante l'introduzione di nuovi layer, la revisione delle geografie settoriali e delle configurazioni operative. Sul piano operativo, l'attenzione è rivolta all'analisi dei nuovi flussi di traffico, alle variazioni dei flussi già esistenti e ai possibili effetti delle limitazioni di capacità degli ACC confinanti sullo spazio aereo nazionale.

Per descrivere questa fase di preparazione è stato preso come esempio Milano ACC e il percorso intrapreso in vista della Summer 2026.

Per Milano ACC la stagione estiva si presenta con prospettive di crescita particolarmente significative, in continuità con il trend registrato negli ultimi anni. Le previsioni indicano **incrementi prossimi al 10%** nei periodi di punta rispetto al 2025, mentre nei primi dodici

giorni di luglio il traffico effettivo ha già registrato un aumento del 5,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Per far fronte a tale scenario, il Centro ha avviato **un insieme di interventi organizzativi e operativi finalizzati all'aumento della capacità, al miglioramento dell'efficienza nella gestione del traffico** e al rafforzamento della resilienza della Sala Operativa.

Tra gli obiettivi principali vi è stata l'attivazione di un nuovo settore fisico, denominato **WN7**, concepito per migliorare la distribuzione dei flussi nella porzione occidentale dello spazio aereo di competenza e nell'area superiore a FL335, caratterizzata da elevata complessità operativa. Il progetto, avviato nel giugno 2025, ha richiesto attività infrastrutturali, studi di configurazione dello spazio aereo, assegnazione della frequenza dedicata e aggiornamento dei sistemi di supporto. Dopo un anno di lavoro, il nuovo settore è entrato in servizio l'11 giugno 2026, aumentando la flessibilità e la capacità del Centro. Particolare attenzione è stata dedicata anche alle operazioni relative all'aeroporto di **Milano Linate**, che registra stabilmente oltre **400 movimenti giornalieri**. Per garantire una gestione più efficiente degli arrivi sono state introdotte nuove procedure operative, tra cui la procedura dei cosiddetti "tromboni" e una procedura

dedicata per pista 17 in condizioni meteorologiche avverse. Tali soluzioni consentono una migliore organizzazione dei flussi nella fase terminale del volo, incrementando la fluidità delle sequenze di avvicinamento e la consapevolezza situazionale degli equipaggi. Il progetto è stato sviluppato nel corso del 2025 e ha richiesto un'importante attività formativa che ha coinvolto circa **100 controllori del traffico aereo per un totale di circa 800 ore di addestramento**. Le nuove procedure sono entrate in vigore il 22 gennaio 2026.

L'utilizzo di tali procedure permette di assorbire con maggiore efficacia i picchi di traffico, migliorando la prevedibilità delle operazioni e contribuendo a ridurre ritardi e regolazioni, con benefici per compagnie aeree e passeggeri. L'iniziativa si inserisce in un più ampio percorso di miglioramento continuo volto a coniugare capacità, safety e sostenibilità.

Un ulteriore intervento previsto dal Piano Industriale è stato il **trasferimento del controllo di avvicinamento di Genova all'ACC di Milano**. L'integrazione garantisce una maggiore flessibilità nella gestione operativa e delle risorse umane, creando nel contempo condizioni favorevoli per l'ulteriore sviluppo degli aeroporti coinvolti.

Come gli altri ACC, anche Milano ha proseguito durante il periodo invernale l'attività di formazione e specializzazione del personale operativo. L'investimento sulle competenze dei controllori aumenta la flessibilità nell'impiego delle risorse e la capacità del Centro di adattarsi alle variazioni della domanda di traffico. Le attività di pianificazione e gestione dei flussi sono state ulteriormente consolidate per garantire l'adozione delle configurazioni operative più efficaci in funzione delle condizioni attese.

La preparazione alla Summer 2026 non può inoltre prescindere dalla gestione dei fenomeni meteorologici avversi che negli ultimi anni hanno interessato con crescente frequenza e intensità l'area milanese. Temporali intensi e sistemi convettivi estesi



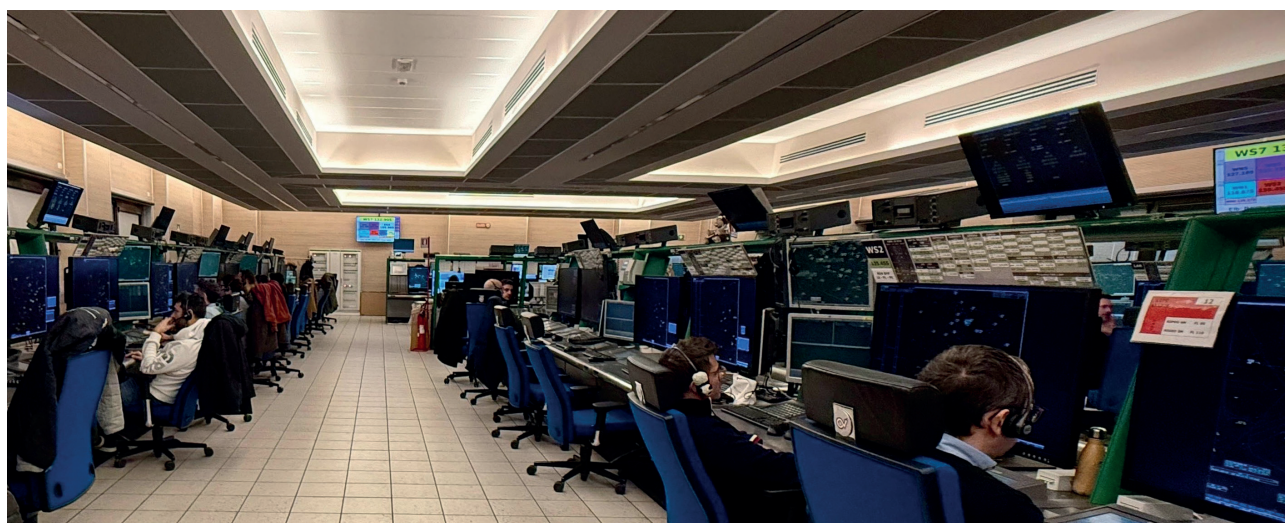
rendono infatti sempre più complessa la gestione dei flussi di traffico.

La pianificazione delle misure di mitigazione avviene in coordinamento con Italy NMP e con il Network Manager di Eurocontrol nell'ambito del programma europeo Capacity and Weather Based Operations, che prevede differenti livelli di intervento e l'applicazione di scenari alternativi in funzione degli impatti meteorologici previsti. L'obiettivo è minimizzare le conseguenze operative garantendo al tempo stesso elevati standard di safety e continuità del servizio.

Le iniziative realizzate rappresentano il risultato di un importante lavoro di squadra che ha coinvolto tutte le professionalità di Milano ACC nella preparazione della stagione estiva. **L'approccio adottato conferma una crescente attenzione alla pianificazione preventiva, all'innovazione organizzativa e alla capacità di adattarsi a un contesto operativo in continua evoluzione.**

La Summer 2026 rappresenta quindi un'ulteriore opportunità per confermare la capacità dei Centri di Controllo d'Area di rispondere efficacemente alla crescente domanda di traffico aereo, oggi in Italia superiore di oltre il 15% rispetto ai livelli del 2019, offrendo un servizio sempre più efficiente, resiliente e sicuro.

5





LA SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO DELL'ANTENNA RADAR DI MONTE LESIMA: ANDIAMO SOTTO IL RADOME

di **Roberto Carboni** Project Manager Techno Sky

Il cuscinetto: funzione e criteri di sostituzione

Il cuscinetto è uno dei componenti meccanici fondamentali dell'antenna rotante di un radar di rotta: ne sostiene il movimento, garantendo una rotazione fluida, precisa e costante. Con il passare del tempo, usura, vibrazioni, agenti atmosferici e normale attività operativa ne compromettono progressivamente le prestazioni, rendendone necessaria la sostituzione, di norma dopo circa dieci anni di rotazione continua. Tra i segnali di usura vi sono rumori anomali, vibrazioni eccessive, aumento dell'assorbimento del motore o irregolarità nella velocità di rotazione. Individuarli tempestivamente consente di prevenire guasti più gravi e ridurre i tempi di fermo dell'impianto.

La procedura di intervento

La sostituzione è un'attività che deve essere eseguita esclusivamente da personale qualificato, nel rispetto delle istruzioni del costruttore e delle procedure di sicurezza previste. Dopo aver messo fuori servizio l'impianto e isolato tutte le fonti di alimentazione, si procede allo smontaggio delle parti necessarie per accedere al gruppo di rotazione e alla rimozione del cuscinetto usurato - un componente di circa 500 kg - evitando di danneggiare la sede e gli altri organi meccanici.

Seguono la pulizia e l'ispezione delle superfici di accoppiamento, l'installazione del nuovo cuscinetto con il lubrificante raccomandato e, a rimontaggio completato, i controlli funzionali: libera rotazione dell'antenna, assenza di vibrazioni anomale e corretto funzionamento durante le prove operative. L'intervento viene infine registrato nella documentazione di collaudo e nel Log Book delle manutenzioni.

L'intervento nel sito di Monte Lesima

Dopo gli interventi condotti con successo sull'antenna radar G14 di Monte Codi, in Sardegna, e su Monte Stella, in Campania, il team ha portato a termine anche

la sostituzione del cuscinetto presso il sito di Monte Lesima. L'operazione si presentava particolarmente impegnativa non solo per la complessità tecnica e la logistica del sito, ma soprattutto per i tempi estremamente ridotti: la manutenzione doveva essere completata entro una finestra operativa molto ristretta, senza margine per errori o ritardi.

L'attività (effettuata tra il 17 e il 26 giugno scorso) ha richiesto il trasporto in sito del nuovo cuscinetto e di un tool speciale, **RISE®**, del peso di quasi cinque tonnellate, entrambi sollevati con una gru a portale fino alla quota della base dell'antenna. Il RISE® è un telaio modulare in acciaio, installato attorno all'antenna all'interno dello stesso radome, che grazie a una serie di martinetti meccanici a vite - azionabili con un comune avvitatore manuale - consente di sollevare l'antenna in modo controllato e in totale sicurezza.

Progettato interamente all'interno della struttura Design, Prototypes and Regulations, il tool permette di sostituire il cuscinetto senza smontare il radome, con un duplice vantaggio: i tempi di fermo del radar, tradizionalmente compresi tra 30 e 40 giorni, si riducono a meno di due settimane; inoltre gli operatori lavorano al riparo dalle condizioni meteo avverse, eliminando ritardi e rischi legati alle attività in esterno.

I risultati

Il successo dell'operazione è stato reso possibile da un'attenta pianificazione e dal coordinamento delle diverse fasi a cura delle strutture Bid and Project Management - Project Management, attraverso il Project Manager Roberto Carboni, dalla cooperazione di Operations - TOC e dalla professionalità dell'intero gruppo di lavoro. L'intervento è stato completato con largo anticipo rispetto ai tempi massimi previsti, risultato tanto più significativo alla luce dell'avvio della stagione estiva e dell'incremento dei volumi di traffico aereo.

SUL MONTE LESIMA...



Per saperne di più sul sito di Monte Lesima incontriamo **Pasqualino D'Adderio** della struttura Mobile Teams Management **Techno Sky**, classe '61, una pluridecennale esperienza che lo ha portato ad essere un globetrotter tra torri, siti remoti e postazioni radar sparsi su tutto il territorio nazionale. Un punto di riferimento anche per le nuove generazioni di tecnici e non...

Monte Lesima 1700 metri: come si arriva in "cima" a questo radar remoto?

Partendo dal mio ufficio di Roma Ciampino mi dirigo verso Genova e quindi devio per la SP88 sulla strada per la vetta di monte Lesima una strada stupenda che attraversa un bosco molto suggestivo ma allo stesso tempo molto impegnativa soprattutto d'inverno con la presenza di neve. Il sito si trova sull'Appennino ligure con un panorama unico a 360°...

E poi... fisicamente come si entra nel radome (insomma dentro la sfera)?

Al radome si accede tramite una botola posta alla base del radar attraverso una scaletta di servizio. Prima di accedere nell'interno il radar deve essere fermo ma in

ogni caso se la botola venisse aperta quando il radar è in funzione il sistema di sicurezza di cui è dotata ferma immediatamente la rotazione dell'antenna. Ricordo che l'antenna all'interno è un radar primario e secondario con una portata di ca. 180 miglia utile per il monitoraggio del sorvolo degli aerei.

Quante persone servono per una manutenzione ordinaria? E in cosa consiste? E quanto dura?

Nella manutenzione ordinaria sono impiegati due specialisti Techno Sky per una settimana ogni mese.

Nel sito di Monte Lesima oltre al radar sono presenti i sistemi di comunicazione terra-bordo-terra utilizzati, per intenderci, tra i piloti e i controllori di volo. La manutenzione va da semplici controlli dei parametri di funzionamento fino a dove previsto lo smontaggio, verifica e/o sostituzione di alcuni particolari del sistema (se ne parla nell'articolo precedente).

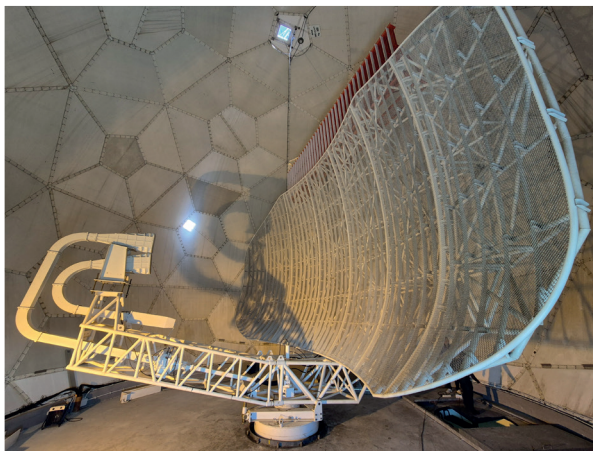
Quali strumenti si usano per la manutenzione?

Sicuramente non chiavi inglesi o i cacciaviti! (qui il collega sorride...) Gli strumenti utilizzati per la manutenzione ordinaria sono il multimetro, l'oscilloscopio, i misuratori di potenza, i generatori di radio frequenza e molti altri specifici per il tipo di attività. Inoltre, il sistema è dotato di un pannello

di controllo tramite il quale viene controllato il funzionamento degli apparati e del radar. Voglio ricordare una cosa molto importante per la sicurezza del volo: il sito e i suoi apparati sono monitorati h24 dall'isola TOC-SUR di Roma Ciampino.

Dopo tanti anni di lavoro su tutto il territorio nazionale, il radar di Monte Lesima lo consideri tra i più "belli"?

Sì molto bello. È il sito più alto che abbiamo in Italia immerso nella natura, ma considero altrettanto bello il sito radar di Monte Stella 1200 m slm in Campania e quello di Ustica circondato da un mare meraviglioso. Vorrei aggiungere una cosa a cui tengo: talvolta sorvolando questo sito, si può distinguere nettamente dall'oblò dell'aereo questa sfera bianca e mi piace pensare di volare in sicurezza anche grazie al lavoro di squadra dei colleghi che permettono il funzionamento dei sistemi per il controllo della navigazione aerea.



ARTAS: INNOVAZIONE E INTEROPERABILITÀ AL SERVIZIO DEL CIELO UNICO EUROPEO



di **Maria Calabrese** PM Program Management Office ENAV e **Manuela Marzocchi** responsabile Surveillance Systems ENAV

Ogni giorno, migliaia di aeromobili attraversano lo spazio aereo europeo: un ecosistema sempre più complesso, in cui sicurezza, efficienza e puntualità dipendono dalla disponibilità d'informazioni accurate, tempestive e condivise. In questo scenario, ENAV svolge un ruolo centrale, nel garantire la sicurezza e l'efficienza del traffico aereo, anche attraverso costanti investimenti nell'evoluzione delle proprie infrastrutture tecnologiche.

In questo percorso s'inserisce l'integrazione, negli ACC di Roma, Milano e Padova, **del sistema ARTAS** (Air Traffic Management Surveillance Tracker and Server), ossia **la piattaforma per l'elaborazione dei dati di sorveglianza, sviluppata da EUROCONTROL** ed operativa in 43 centri di controllo del traffico aereo europei.

Grazie alla capacità d'integrare informazioni, provenienti dai sensori radar, ADS-B e di multilaterazione, ARTAS è in grado di generare una rappresentazione dello scenario di traffico aereo, univoca ed aggiornata in tempo reale, offrendo in tal modo ai controllori una visione accurata ed affidabile.

La fusione dei dati radar, effettuata da ARTAS, è il processo di elaborazione, che unisce le informazioni, provenienti da molteplici sensori, geograficamente distanti, **per creare un'unica traccia coerente, per ogni aeromobile in volo**. Se, ad esempio, tre radar diversi vedono lo stesso velivolo, ARTAS comprende che si tratta del medesimo volo, calcolando e correggendo matematicamente i piccoli errori di

precisione o i ritardi temporali di ciascun sensore e generando sul monitor del controllore di volo un'unica traccia fluida, precisa e costantemente aggiornata.

ARTAS è quindi in grado di fornire l'esatta posizione del velivolo, superando i limiti fisici ed i margini di errore del singolo radar, e garantendo una notevole precisione, che permette d'incrementare il numero di velivoli, che possono volare contemporaneamente ed in piena sicurezza, nel medesimo spazio aereo.

La strategia di ENAV prevede la transizione dal sistema di fusione MRT (Multi Radar Tracker) della piattaforma SATCAS al sistema di fusione ARTAS, integrato nella piattaforma 4-Flight.

Nella **prima fase progettuale, l'integrazione di ARTAS ha riguardato il sistema di emergenza** (Fall-Back), mantenendo MRT sul solo sistema principale (Main), con l'obiettivo di rafforzare la resilienza dell'infrastruttura tecnologica e di incrementare in tal modo l'affidabilità e la continuità del servizio, in quanto si dispone oggi di due fusori separati e quindi immuni, rispetto a possibili failure comuni.

Le attività si sono concluse **con la messa in esercizio di ARTAS, su Roma ACC (ottobre 2025) e su Milano ACC (giugno 2026)**.

Il progetto proseguirà con lo swap tra ARTAS e MRT, al fine di mettere in operazioni ARTAS sul sistema Main e MRT sul sistema di Fall-Back.

L'implementazione del sistema ARTAS negli ACC di ENAV **innalza gli standard di sicurezza ed efficienza** della gestione del traffico aereo, proiettando il controllo del cielo italiano in una nuova era operativa.

IDS AIRNAV A TRINIDAD E TOBAGO PER IL TRAFFIC COMPLEXITY TOOL

di **Giuseppe Di Bitonto** Product Development Manager IDS AirNav e **Rossella De Benedictis** Project Manager IDS AirNav

La **Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority (TTCAA)** ha completato con successo, lo scorso 6 luglio, la messa in esercizio del **Traffic Complexity Tool (TCT)**, soluzione sviluppata da IDS AirNav a supporto dei servizi di Air Traffic Flow Management. Il progetto rappresenta un'importante evoluzione delle capacità operative dell'ANSP caraibico e rafforza la presenza del prodotto nell'area CAR/SAM (Caribbean and South American), contribuendo ad accrescerne la visibilità nell'ambito delle iniziative ICAO dedicate alla gestione collaborativa del traffico aereo.

TCT: innovazione al servizio dell'ANSP

Per l'ANSP caraibico il TCT rappresenta un passo avanti nell'innovazione tecnologica, offrendo ai controllori di volo strumenti avanzati per valutare gli scenari di traffico e supportare decisioni più efficaci.

Il sistema permette di monitorare il traffico all'interno della vasta FIR (Flight Information Region) di Piarco (codice ICAO: TTZP) che copre diverse isole caraibiche e si estende nell'Atlantico fino a lambire **lo spazio aereo del Senegal e del Portogallo**. TCT fornisce indicazioni immediate circa l'eventuale occorrenza di sbilanciamenti della domanda di traffico rispetto alla capacità e stima la complessità, basandosi sulle interazioni previste tra le traiettorie dei voli. Grazie all'integrazione col sistema ATM in uso presso TTCAA vengono rappresentate su mappa le tracce di Sorveglianza per fornire all'operatore una maggiore situational awareness anche attraverso la visualizzazione di diversi layer meteo (e.g. cicloni,

vento in quota, precipitazioni, ecc.).

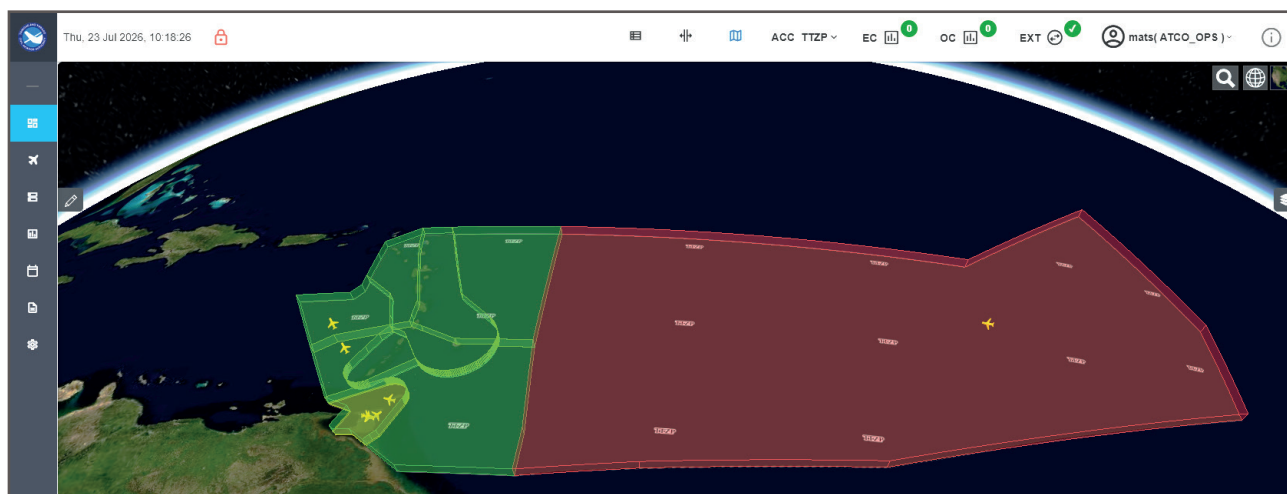
La soluzione, completamente web-based, è accessibile dal personale autorizzato direttamente da browser e si inserisce in un progetto che ha incluso anche il rinnovamento completo dell'infrastruttura hardware.

La stretta collaborazione operativa tra il personale TTCAA e il **team IDS AirNav** ha garantito una transizione graduale e controllata. Il sistema è stato validato attraverso sessioni tecniche congiunte sia in loco che da remoto con l'obiettivo di configurarlo progressivamente sulle pratiche della Piarco FIR (configurazioni di settori, capacità operative e profili utente dedicati) e accompagnato da una fase operativa e di training che ha confermato l'affidabilità della piattaforma e l'effettiva adozione da parte degli operatori.

Lo switch-over verso il TCT è stato completato senza alcun impatto sulla continuità del servizio ATFM.

Una referenza strategica per il Gruppo ENAV

L'adozione del TCT da parte di TTCAA rappresenta una referenza internazionale strategica per IDS AirNav e per tutto il Gruppo ENAV. **La messa in esercizio nella FIR Piarco** conferma la robustezza e scalabilità della soluzione, aprendo nuove opportunità presso ANSP impegnati nella modernizzazione dei processi ATFM (Air Traffic Flow Management) e di gestione della complessità del traffico aereo. Il risultato valorizza un modello di implementazione progressivo, basato su collaborazione operativa, configurazione mirata e supporto al cliente.



CONSULTAZIONE ANNUALE AI FINI DEL PERFORMANCE AND CHARGING SCHEME

di **Paolo Nasetti** responsabile ATM System Evolution and Strategic Services Planning ENAV, **Beppe Bozzi** responsabile Planning and Control ENAV e **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities ENAV

Il 23 luglio a Roma si è tenuto l'evento annuale di consultazione ai fini del Performance and Charging Scheme, il regolamento sulle prestazioni e la tariffazione.

Il Regolamento europeo numero 317 dell'11 febbraio 2029 prevede l'obbligo, per tutti i paesi dell'Unione europea, di elaborare un piano di prestazioni, che copre un arco temporale di 5 anni, in cui vengono definiti gli obiettivi da raggiungere nelle aree della sicurezza, dell'efficienza ambientale, della capacità e dell'efficienza economica. Lo stesso regolamento prevede, tra le altre cose, che gli Stati organizzino annualmente eventi per consultare le compagnie aeree sugli aspetti legati al traffico servito, i livelli di prestazione raggiunti in ciascuna delle 4 aree di performance, nonché l'evoluzione dei costi e le tariffe applicabili.

All'evento, organizzato dal regolatore nazionale, ENAC, ed al quale hanno preso parte anche la Commissione europea ed il Performance Review Board - PRB (comitato per la valutazione delle prestazioni), ha visto la partecipazione delle principali compagnie aeree (Ita Airways, Ryanair e Lufthansa Group) e IATA.

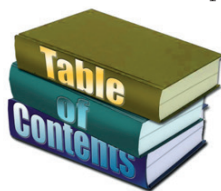
Nel corso dell'evento sono stati presentati **i risultati relativi all'anno 2025**, sia in termini assoluti che in termini di confronto con il piano delle performance e con il contesto europeo. A tal fine è stato rimarcato che l'Italia ha registrato un netto aumento del traffico aereo rispetto alla pianificazione ed al trend europeo, con un **aumento del 5,52% dei movimenti sul 2024**.

Nonostante tale aumento, **ENAV è riuscita ad assicurare un livello di performance in linea con gli obiettivi nel campo della sicurezza e dell'efficienza economica**, con una conferma dell'eccellenza nell'area della capacity.

Lato cost-efficiency sono stati presentati i risultati del 2025, che hanno visto il pieno raggiungimento degli obiettivi di prestazione, grazie agli sforzi posti in essere dalla Società. Sono state inoltre presentate le tariffe preliminari per il 2027, che mostrano una ulteriore diminuzione rispetto all'anno in corso, frutto delle iniziative mirate a supportare il settore e le compagnie aeree.

Per la Capacity, il 2025 ha segnato un livello di performance en-route che, a fronte di un target nazionale pari a 0,14 minuti di ritardo per volo assistito, ha visto un risultato di 0,07 minuti per volo a livello nazionale ma, ancor più importante, un livello di 0,01 minuti per volo se si considerano i soli aspetti di diretta competenza ENAV. Per comprendere appieno tali valori, vale la pena considerare, come riferimento, il risultato di 0,95 minuti per volo in Spagna e Germania e di 1,89 minuti in Francia, con un livello medio europeo di 1,64 minuti per volo, a fronte dell'obiettivo europeo di 0,9 minuti. Lo stesso risultato positivo è stato registrato a livello di capacity aeroportuale, con un target nazionale fissato a 0,35 minuti per volo ed un risultato di 0,29 a livello nazionale e 0,04 per gli aspetti di competenza ENAV.

Sempre nel corso della consultazione sono stati presentati alcuni dati sull'andamento del traffico e della performance nei primi sei mesi del 2026 e sul trend per la Summer, sottolineando lo sforzo che ogni anno **ENAV sostiene per la preparazione tecnico-operativa di tutti gli impianti al periodo estivo**, quello sicuramente più impegnativo, con l'obiettivo di mantenere alti livelli di performance, molto apprezzati dagli Airspace Users.



ENAV TRA LE AZIENDE PIÙ SOSTENIBILI AL MONDO SECONDO TIME E STATISTA

a cura del **Sustainability Team**

E NAV si conferma tra le realtà più virtuose a livello globale nella classifica World's Best Companies in Sustainable Growth 2026 pubblicata da TIME e Statista.

La società italiana, leader nei servizi per il traffico aereo, si posiziona:

- 1^a tra le aziende italiane del settore;
- 7^a nella categoria generale Transportation, Logistics & Aviation;
- 232^a nella classifica globale con un punteggio di 77,31.

Un risultato che sottolinea il contributo dell'Italia nel percorso verso una crescita economica sempre più sostenibile.

In un contesto in cui gli esperti continuano a evidenziare l'urgenza dei rischi climatici, le imprese sono chiamate a una sfida cruciale: conciliare sviluppo economico e responsabilità ambientale.

Le aziende presenti in classifica si distinguono per:

- gestione efficiente e responsabile delle risorse;
 - riduzione dell'impronta carbonica;
 - utilizzo significativo di energie rinnovabili.
- Dimostrando concretamente che innovazione e tutela del pianeta possono procedere insieme.

La graduatoria World's Best Companies in Sustainable Growth 2026 giunta alla sua terza edizione, si basa su un'analisi rigorosa che integra tre dimensioni fondamentali: crescita aziendale, solidità finanziaria, impatto ambientale.

Il posizionamento di ENAV tra le aziende più sostenibili al mondo è il risultato di un percorso strategico che trova conferma nella **Relazione Annuale Integrata 2025** e nel nuovo **Piano di Sostenibilità 2025-2029**. L'azienda ha infatti consolidato il proprio impegno nel contribuire alla decarbonizzazione del trasporto aereo attraverso l'innovazione tecnologica, l'ottimizzazione delle rotte e il miglioramento continuo dell'efficienza

operativa, elementi che consentono di ridurre i consumi di carburante e le emissioni associate ai voli gestiti.

Tra i target più rilevanti, ENAV si è impegnata a conseguire entro il 2029 una riduzione di circa il 92% delle proprie emissioni dirette e indirette rispetto al 2019 e a contribuire alla diminuzione di circa il 6% delle emissioni generate dal traffico aereo, grazie all'introduzione di procedure innovative e all'ottimizzazione

delle traiettorie di volo.

La presenza nella classifica TIME e Statista rappresenta quindi il riconoscimento internazionale di una strategia che integra crescita economica, performance operative e sostenibilità ambientale, in linea con la missione di **ENAV di contribuire a un sistema di mobilità aerea sempre più efficiente e sostenibile**. (La classifica completa è disponibile su TIME.com).



11



I GIOVANI E LA SCUOLA

QUEL CAPITALE SU CUI LE AZIENDE DEVONO INVESTIRE

12

di **Claudio Maldifassi** responsabile Training & People Development ENAV, **Chiara Tagliaferri** responsabile Diversity, Equity & Inclusion ENAV, **Alberto Iovino** responsabile Operational Support and Innovative Air Mobility Management ENAV e **Nicoletta Tomiselli** Operational Support and Innovative Air Mobility Management ENAV

Per molto tempo il **rapporto tra impresa e scuola** è stato considerato un tema accessorio: un progetto da inserire nel bilancio di sostenibilità o un'iniziativa utile a rafforzare la reputazione aziendale. Oggi questo approccio non è più sufficiente. In un contesto in cui il **capitale umano** rappresenta la risorsa più preziosa, il **dialogo con le nuove generazioni** è diventato una leva strategica per la crescita e la competitività delle organizzazioni.

Il talento, infatti, non si cerca soltanto sul mercato del lavoro: si costruisce molto prima. Nelle **scuole**, dove nascono curiosità, interessi e aspirazioni, e nei **percorsi universitari e tecnici**, dove prendono forma competenze e professionalità. In questa prospettiva, il **Gruppo ENAV** vuole costruire un sistema strutturato di relazioni con il mondo della formazione attraverso attività di orientamento, percorsi STEM, laboratori, visite aziendali, testimonianze professionali, programmi di mentoring, stage e collaborazioni con scuole, istituti tecnici e università. L'obiettivo è essere una presenza costante lungo il percorso educativo, contribuendo a ridurre la distanza tra formazione e lavoro. I benefici di questo impegno sono molteplici. Da

un lato, consentono all'azienda di comprendere in anticipo **l'evoluzione delle competenze richieste dal mercato** e di partecipare attivamente alla loro costruzione. Dall'altro, rafforzano l'**employer branding** in modo autentico: le nuove generazioni scelgono sempre più spesso organizzazioni capaci di offrire non solo opportunità professionali, ma anche **valori, visione e impatto positivo sulla società**. Gli studenti, ancora prima di diventare candidati, diventano interlocutori e **stakeholder**. Questo approccio produce effetti concreti anche sul fronte della **talent attraction**. Costruire relazioni durante il percorso formativo significa creare nel tempo un bacino di competenze e una rete di contatti difficilmente replicabili. Il risultato atteso è una maggiore capacità di attrarre profili qualificati e di affrontare con efficacia le sfide del ricambio generazionale. Esiste poi una dimensione altrettanto importante: quella dell'**inclusione**. Collaborare con il sistema educativo significa ampliare le opportunità, contrastare stereotipi e favorire l'accesso alle professioni indipendentemente dal genere, dal contesto sociale o dal territorio di provenienza. È una forma di inclusione che agisce a monte,

prima ancora dell'ingresso nel mondo del lavoro. L'impatto si estende anche ai **territori**. Le imprese che lavorano insieme a scuole e università contribuiscono a creare **ecosistemi** in cui formazione, innovazione e occupazione si rafforzano reciprocamente, generando valore per l'intera comunità. Nello specifico, attività come le **visite didattiche** sugli impianti o la **formazione scuola-lavoro** (che il Gruppo ENAV offre in linea con la normativa nazionale che prevede questi percorsi per l'ultimo triennio per le scuole superiori) rappresentano veri investimenti strategici per il futuro del tessuto produttivo. In particolare, le visite offrono un primo impatto visivo e pratico, la formazione approfondisce questa esperienza, permettendo ad alcuni di questi ragazzi o ragazze di misurarsi con dimensioni reali. Ogni struttura accoglie gli studenti in base alle proprie possibilità di spazio e di gestione operativa: solo nel 2026, alla fine dell'anno **1900 studenti** provenienti da istituti tecnici aeronautici e altri istituti d'istruzione superiore di tutto il territorio nazionale avranno visitato **22 delle nostre strutture operative**, mentre altri **375 studenti** dell'ultimo triennio avranno ricevuto circa **10.500 ore di formazione** scuola-lavoro presso 16 strutture. Sono numeri importanti, considerata anche l'articolata organizzazione aziendale necessaria per renderlo possibile: **Health and Safety** per la stesura del DVR, **Security** per l'iter approvativo degli studenti extra Ue e sul territorio per le procedure di accesso sugli impianti, le strutture **Training and People Development** e **Application Maintenance** per i corsi sulla salute e sicurezza generale e specifica che vengono gratuitamente offerti ai ragazzi e, soprattutto, **la disponibilità delle strutture operative** che, ciascuna con un proprio referente,



si occupano di accogliere e gestire gli studenti. “È oltremodo gratificante vedere l'emozione degli studenti quando entrano in sala operativa – afferma **Michele Lucatuorto** responsabile TWR di Bari - Mettere a disposizione della scuola il know how e la competenza di Enav non può che migliorare il bagaglio culturale dei ragazzi coinvolti”. Per gli studenti poter entrare in una Torre o in un Centro di controllo anche per giorni, osservando da vicino il lavoro dei controllori e le attività ad esso connesse, costituisce una vera esperienza di vita che potrebbe ispirare il futuro di alcuni di loro. “Durante queste esperienze – racconta **Andrea Farolfi** Tutor per Milano ACC - colpiscono sempre la curiosità e la preparazione di molti ragazzi. Spesso, dopo pochi minuti, passano dall'osservare al voler comprendere nel dettaglio processi e problematiche complesse, dimostrando capacità e competenze non scontate. La soddisfazione più grande arriva quando diversi studenti che all'inizio non avevano mai preso in considerazione questo percorso professionale mi confidano che valuteranno la possibilità di diventare controllori del traffico aereo.” Quelli che avete appena letto sono solo un paio di

esempi dei feedback che riceviamo dalle strutture territoriali, a testimonianza di come queste iniziative costituiscano un'opportunità non solo per studenti e istituti, ma anche per ENAV. In un'epoca in cui il capitale più raro è quello umano, investire nelle nuove generazioni non è soltanto una responsabilità sociale: è una scelta di **visione**. Perché costruire oggi il rapporto con le giovani generazioni significa costruire il futuro dell'azienda stessa. E il futuro premia chi sa arrivare per tempo.



ENAV OTTIENE LA CERTIFICAZIONE FPDO IN ZAMBIA



di **Roberta Caroli** responsabile Standards, Planning and Delivery Management ENAV e **Davide Tangorra** Regional Sales, Area Manager Africa ENAV

Nei giorni dal 15 al 19 giugno 2026 ENAV ha ospitato presso le proprie strutture una delegazione congiunta della Zambia Civil Aviation Authority (ZCAA) e della Zambia Airports Corporation Limited (ZACL), giunta in Italia per condurre le verifiche ispettive finalizzate al rilascio della certificazione **FPDO (Flight Procedure Design Organization)**. L'attività si inserisce nel più ampio progetto, promosso e sviluppato da IDS AirNav, per il rinnovo del contratto di supporto e manutenzione dei sistemi AIM in uso presso ZACL. **La proposta commerciale predisposta da IDS AirNav** prevede l'ammodernamento dell'infrastruttura AIM, la formazione continua e il supporto specialistico al cliente, nonché la manutenzione quinquennale delle procedure di volo, attività per la quale è previsto il coinvolgimento diretto di ENAV. In tale contesto, **la certificazione di ENAV quale FPDO** costituisce un passaggio fondamentale nel processo di valutazione e approvazione della proposta da parte del cliente.

L'iter certificativo ha rappresentato un passaggio di fondamentale importanza per la nostra organizzazione, chiamata a dimostrare la piena conformità dei propri processi di progettazione agli standard tecnici e normativi, che governano il settore del traffico aereo. Un percorso impegnativo, che ha coinvolto trasversalmente più aree aziendali e che ha trovato nella professionalità dei nostri team la risposta all'altezza delle aspettative.

La delegazione dell'Autorità Civile dello Zambia, con la quale si è instaurato sin da subito un clima di trasparente e proficua collaborazione, ha esaminato la totale compliance ai requisiti normativi, analizzando i nostri processi, le procedure interne e le modalità di esecuzione delle attività: dai requisiti normativi ai sistemi di gestione della sicurezza, dai programmi di addestramento del nostro personale qualificato come

IFP Designers, ai processi di progettazione, verifica e validazione delle procedure di volo. Il riscontro positivo ottenuto conferma la solidità del lavoro svolto e proietta ENAV verso un ulteriore riconoscimento di qualità e garanzia, non solo in ambito nazionale ma anche in quello internazionale.

Il risultato raggiunto testimonia la capacità del **Gruppo ENAV** di presentare al mercato un'offerta integrata, unendo le competenze tecnologiche e di system integration di IDS AirNav con le capacità operative e specialistiche di ENAV. IDS AirNav ha costruito e consolidato negli anni il rapporto con ZACL attraverso la fornitura, l'evoluzione e il supporto dei sistemi AIM, mentre ENAV ha già maturato una significativa esperienza nel Paese con la progettazione delle procedure di volo per l'aeroporto di Ndola. Un patrimonio comune che ha rafforzato presso le istituzioni aeronautiche dello Zambia la conoscenza e l'apprezzamento delle competenze del Gruppo. La certificazione FPDO rafforza la proposta di rinnovo sviluppata da IDS AirNav, consolida la collaborazione con ZACL e il dialogo con ZCAA. Allo stesso tempo, apre nuove opportunità nel campo della progettazione, validazione e manutenzione delle procedure di volo, contribuendo a fare di ENAV un punto di riferimento per l'aviazione civile dello Zambia.

Un sincero ringraziamento va alle due delegazioni africane per la competenza, la disponibilità e lo spirito di collaborazione dimostrati durante le attività ispettive. **Grazie anche agli IFP Designers, a tutte le strutture ENAV coinvolte e ai colleghi di IDS AirNav**, che hanno sviluppato il progetto di rinnovo e garantito negli anni l'evoluzione e il supporto dei sistemi AIM. Questo risultato nasce dal lavoro congiunto delle strutture tecniche e commerciali del Gruppo e rafforza un rapporto costruito nel tempo, creando nuove opportunità di sviluppo in Zambia.

ACRÒNIMO S. M.

[COMP. DI ACRO- E -ONIMO]

A cura della **Redazione**

Gentile collega,
ti aggiornerò per il volo di domani. Ho controllato l'**FPL**
e i **NOTAM**. Il nostro **METAR** per la partenza indica
nubi sparse, ma c'è un rischio di **WS** in finale. L'aeromobile
volerà in **IFR**. Il **FMS** è già stato aggiornato con le nuove **SID**
e **STAR**. Decolleremo dalla pista 16R e lasceremo la **CTR**
locale per salire in rotta direttamente a **FL 310**. Se il meteo
a destinazione peggiora sotto le minime **ILS**, il nostro **ALTN**
pianificato sarà **LIPE (BLQ)**.

Ci vediamo al briefing in **AOC** alle 06:00 **UTC**.

Cpt. Bianchi

(Questa è una mail del nostro tempo.)

Ma partiamo dal... principio!

Spesso proprio su Cleared ci imbattiamo in molti
acronimi aeronautici o tecnici che siano: ATC, ATM,
ACC, AIP, ILS, ATIS, Notam etc. etc. (a voi scoprire i vari
significati, anche di quelli nella mail!)

Ma quindi cos'è un acronimo?

Non è altro che un nome che ha la caratteristica di
essere formato dalle lettere o dalle sillabe iniziali di una
o più parole. Nasce quindi dalle iniziali di più parole ma
forma una parola autonoma pronunciabile e di facile
ricordo. Nomi che rimangono in mente e che entrano a
ben diritto nel nostro dizionario quotidiano... tanto che,
spesso, ci dimentichiamo la loro origine di sigla.

Facciamo un esempio attingendo a una parola che,
da studente, ti è stato senz'altro familiare: INVALSI.
Ecco, Invalsi è un acronimo, infatti si tratta di un nome
composto dalle lettere e dalle sillabe iniziali delle parole
"Istituto Nazionale per la VALutazione del Sistema
dell'Istruzione".

Alcuni, invece, sono dei "classici" per la storia
contemporanea CIA, KGB, NASA, altri li incontriamo
nella vita di tutti i giorni: INPS, SIM, IKEA (ebbene sì,
anche Ikea): è l'unione di Ingvar Kamprad, il fondatore,
Elmtyard (la fattoria di famiglia) e Agunnaryd (il suo
villaggio).

E poi troviamo un curioso esempio di acronimo inverso,
ovvero di una parola esistente usata come abbreviazione
di una frase costruita ad hoc.

Siamo in pieno Ottocento e sui muri pubblici di Milano e
Venezia inizia a comparire sempre più spesso la scritta
Viva Verdi. Quello che sembrava essere un omaggio al
grande compositore era in realtà un inno risorgimentale
e patriottico: *Viva Vittorio Emanuele Re d'Italia*.

E c'è un'altra parola che sembra essere un acronimo,
ma non lo è. SOS. Il nome è stato inventato così nel
1906 perché in alfabeto Morse è molto semplice da
trasmettere!

Gli acronimi non sono quindi semplici abbreviazioni

ma strumenti utili con diversi vantaggi pratici, specie
in ambito lavorativo: creano un linguaggio comune
tra i colleghi, aiutano a definire chiaramente ruoli e
mansioni e molti acronimi derivano dalla lingua inglese,
standard globale in azienda. Un altro esempio? **ASAP**,
As Soon As Possible.

Ma per ogni acronimo che talvolta ci lascia un po'
perplexi c'è una storia, fatta di studi, progetti e iniziative.
Succede anche da noi, nel nostro lavoro. Dietro una
sigla, dietro una serie di lettere attaccate tra loro, c'è
la dedizione delle persone al proprio lavoro: per ogni
parola, un concetto, una tecnologia, una ricerca, uno
sviluppo.

Allora, la prossima volta che incontriamo un acronimo,
proviamo a "farlo esplodere". Non è solo un esercizio
di curiosità: è un piccolo gesto che fa cultura, e che
restituisce a tutti il valore del lavoro che si nasconde
dietro le quinte.



15

Andrea Tommaselli

Presidente della RICMA

(Rete nazionale degli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica, articolazione Conduzione del Mezzo Aereo)

Presidente, ci può descrivere la Rete e la sua importanza? Quali sono per voi obiettivi e priorità?

La RICMA è la Rete nazionale degli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica, articolazione Conduzione del Mezzo Aereo, e riunisce gli istituti statali italiani che erogano questo percorso di studi. La Rete nasce per mettere a sistema competenze, esperienze e progettualità, rafforzando la collaborazione tra scuole, istituzioni, università e imprese. La mia precedente esperienza alla guida di una rete nazionale mi ha confermato che fare rete significa condividere competenze, accelerare l'innovazione e rappresentare con maggiore efficacia le esigenze delle scuole. Oggi la RICMA promuove l'innovazione didattica, la formazione delle docenti e dei docenti, la condivisione di laboratori e simulatori e il dialogo con i principali stakeholder del settore. Nel breve periodo accompagniamo gli istituti nell'attuazione della riforma dell'istruzione tecnica; nel lungo periodo vogliamo consolidare la Rete come punto di riferimento nazionale per la formazione aeronautica.

L'innovazione della formazione dei giovani è uno dei temi che caratterizzano l'attività della RICMA. Quali sono i principali progetti?

L'innovazione rappresenta il motore della nostra attività. L'evoluzione del settore aeronautico richiede percorsi formativi sempre più vicini alle esigenze del mondo del lavoro. Per questo investiamo in laboratori, simulatori di volo, competenze digitali, intelligenza artificiale, realtà virtuale, sostenibilità e percorsi di Formazione Scuola-Lavoro. Tra le iniziative più significative vi è la partecipazione a Job&Orienta di Verona, nell'ambito delle attività promosse dalla DGT VET del Ministero dell'Istruzione e del Merito, dove la RICMA ha rappresentato la rete nazionale con simulatori di volo di ultima generazione messi a disposizione da aziende del settore. Lavoriamo inoltre all'aggiornamento dei percorsi di studio affinché rispondano sempre meglio ai fabbisogni dell'aviazione.



Come valuta la collaborazione tra RICMA ed ENAV nella Formazione Scuola-Lavoro?

La collaborazione con ENAV rappresenta un esempio concreto di come il dialogo tra scuola e mondo del lavoro possa generare valore. Grazie a questa sinergia le studentesse e gli studenti possono confrontarsi con una realtà di eccellenza, comprendere l'importanza della sicurezza, dell'innovazione e delle competenze professionali richieste dal settore. È un percorso che rende la formazione più concreta, rafforza l'orientamento e facilita il passaggio dalla scuola alle professioni dell'aviazione. In questa prospettiva si inserisce anche il percorso avviato con ENAC per la definizione di un modello nazionale dedicato ai percorsi FISO, che attribuisce alla RICMA un ruolo di coordinamento, standardizzazione e supporto tecnico.

L'obiettivo comune è costruire un sistema formativo sempre più integrato con il mondo dell'aviazione, nel quale la collaborazione tra RICMA ed ENAV continui a rappresentare un riferimento strategico per preparare professionisti competenti, consapevoli e pronti ad affrontare le sfide del futuro.

Cosa si può fare per favorire un ingresso sempre più efficace dei giovani nel mondo del lavoro?

Occorre rafforzare ulteriormente il collegamento tra scuola e sistema produttivo attraverso percorsi di Formazione Scuola-Lavoro sempre più qualificati, orientamento, laboratori, simulatori e una collaborazione stabile con imprese, enti e istituzioni. Accanto alle competenze tecniche è fondamentale sviluppare competenze digitali e trasversali, capacità di lavorare in gruppo, spirito di iniziativa e adattabilità, qualità oggi indispensabili in un settore internazionale e in continua evoluzione come quello aeronautico.

Il gender gap nel settore aeronautico si sta riducendo oppure c'è ancora strada da fare?

I segnali sono incoraggianti. Sempre più ragazze scelgono l'articolazione Conduzione del Mezzo Aereo e cresce anche la presenza femminile nelle professioni aeronautiche, con un numero sempre maggiore di donne che ricoprono ruoli di grande responsabilità come comandante di aeromobile, controllora del traffico aereo, ingegnera e manager. È un cambiamento culturale importante che va sostenuto continuando a investire nell'orientamento, nelle discipline STEM e nella valorizzazione del merito, affinché ogni giovane possa scegliere il proprio futuro esclusivamente in base alle proprie capacità e aspirazioni.



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, Alberto
Mina, Maurizio Paggetti, Vincenzo Smorto,
Davide Tassi

Direttore Responsabile

Gianluca Ciacci

Redazione

Cristiana Abbate, Giulia Calderisi,
Gianluca Ciacci

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

Impaginazione e Stampa
Tipografare s.r.l.





enav.it