

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.6 anno XXIII
giugno 2026



ENAV

ATM Training Team 2026



TECHNO SKY

Il sistema e-TWR a Olbia



ENAV GROUP

Borse di studio all'estero



SOMMARIO

1-2-3 ATM TRAINING TEAM 2026

**4-5 LSSIP ITALIA: QUANDO
PIANIFICARE DIVENTA UNA
BEST PRACTICE**

**6-7 A OLBIA ENTRA IN
ESERCIZIO LA NUOVA
CONTROL WORKING
POSITION E-TWR**

**8 GLOBE 2026: BORSE DI
STUDIO ALL'ESTERO PER I
FIGLI DEI DIPENDENTI**

**9 KOSOVO:
MODERNIZZAZIONE DEI
SERVIZI DI NAVIGAZIONE
AEREA**

**10 ENAV OSPITA A ROMA
L'87° CDA DI ESSP**

**11 I VERTICI DELL'AVIAZIONE
DELLA REGIONE ICAO EUR/
NAT IN VISITA NELLA SEDE
ENAV DI BRINDISI**

12 ENAV VOLA SUL CLOUD

**13 IL BOSCO DI ENAV A DUE
PASSI DA ROMA**

**14-15 RELAZIONE PRELIMINARE
INCHIESTA INCIDENTE
AEROPORTO LA GUARDIA**

16 LA PAROLA A...



ATM TRAINING TEAM 2026: A ROMA IL FORUM EUROPEO DELLA FORMAZIONE ATM



di **Fabio Olivetti** responsabile Operational and Technical Training ENAV

Il 10 e 11 giugno 2026, ENAV ha ospitato la 28^ edizione dell'ATM Training Team (ATT) di EUROCONTROL, uno dei più importanti appuntamenti europei dedicati alla formazione nel settore dell'Air Traffic Management (ATM).

L'evento ha riunito oltre 120 delegati provenienti da circa 40 **Air Navigation Service Provider (ANSP)** europei, insieme ai rappresentanti delle autorità nazionali competenti e dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), confermando il ruolo centrale della formazione nel sistema del traffico aereo europeo.

Il convegno è stato aperto dall'intervento di **Maurizio Paggetti**, Chief Operating Officer e Training Manager di ENAV, che ha dato il benvenuto ai partecipanti sottolineando il valore strategico della formazione quale elemento fondamentale per garantire sicurezza, efficienza e resilienza del sistema europeo di gestione del traffico aereo. Nel suo intervento, Paggetti ha evidenziato come il continuo sviluppo delle competenze professionali e la condivisione delle migliori pratiche tra i Service Provider europei rappresentino fattori chiave per affrontare le sfide poste dal forte aumento del traffico aereo, dall'innovazione tecnologica e dall'evoluzione normativa del settore.

L'**ATM Training Team** rappresenta il principale organismo consultivo e di coordinamento europeo in materia di competenze, formazione e sviluppo professionale del personale impegnato nei servizi della navigazione aerea. Riunisce i responsabili della formazione dei Service Provider e delle autorità

nazionali, con l'obiettivo di armonizzare e migliorare le pratiche di addestramento a livello continentale. La sua attività si svolge in stretta collaborazione con EASA ed è supportata operativamente dall'Aviation Learning Centre di EUROCONTROL.

Tra i principali ambiti di intervento dell'ATT figurano il supporto allo sviluppo e all'aggiornamento del quadro normativo relativo alle licenze dei controllori del traffico aereo (ATCO – Air Traffic Controllers) e del personale tecnico ATSEP (Air Traffic Safety Engineering Personnel), la definizione di standard comuni per la formazione e la promozione di metodologie innovative per l'addestramento e la valutazione delle competenze.

Nel corso della sessione plenaria si è tenuto l'intervento di **Operational and Technical Training (OTT) ENAV**, con il responsabile di struttura e **Maurizio Paggetti COO ENAV**.

ENAV ha presentato le principali novità introdotte nei suoi processi di training a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2025/2143, che integra e aggiorna il quadro normativo già definito dal Regolamento (UE) 2015/340 in materia di licenze e competenze dei controllori del traffico aereo. L'intervento di OTT ha evidenziato gli impatti delle nuove disposizioni normative sui processi di formazione, sulla gestione delle competenze e sull'adeguamento dei programmi di addestramento, aspetti fondamentali per assicurare un approccio armonizzato a livello europeo, garantendo al tempo stesso l'efficacia del training e il mantenimento dei più elevati standard di sicurezza operativa.

1



Le novità introdotte da ENAV, in particolare sotto il profilo della virtualizzazione di parte dell'initial training, hanno suscitato l'interesse dei partecipanti all'ATT, con cui ci sono stati scambi proficui e confronti sui metodi di formazione in uso presso ciascun provider.

I lavori della due giorni romana hanno affrontato numerosi temi strategici per il futuro della formazione ATM, in un contesto caratterizzato da una crescente complessità operativa, dall'introduzione di nuove tecnologie e dall'esigenza di preparare il personale ad affrontare le sfide derivanti dall'evoluzione del trasporto aereo europeo.

Uno dei principali argomenti discussi ha riguardato **l'ottimizzazione dei percorsi formativi** e il supporto alle figure coinvolte nell'addestramento lungo l'intero ciclo di vita professionale.

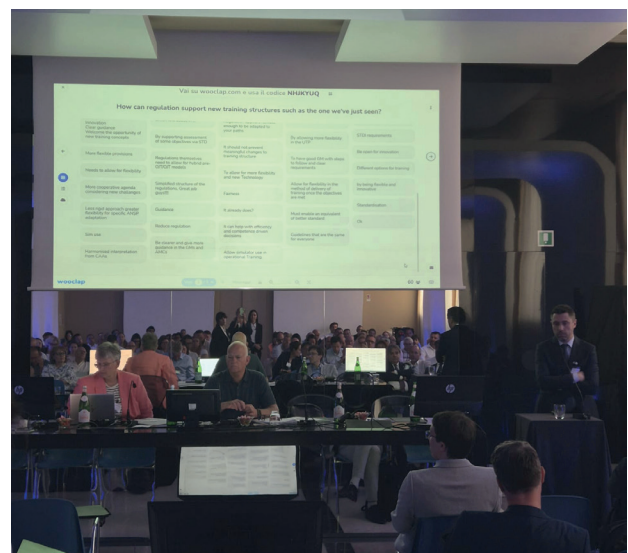
I partecipanti hanno condiviso esperienze e best practice finalizzate a migliorare l'efficacia dei programmi di formazione iniziale, qualificazione operativa e aggiornamento continuo, con particolare attenzione al ruolo degli istruttori che conducono i processi addestrativi, anche alla luce delle novità emergenti dal nuovo paradigma di addestramento e valutazione CBTA - **Competency-Based Training and Assessment**.

Ampio spazio è stato inoltre dedicato alla simulazione e ai sistemi di valutazione. L'impiego di ambienti simulati ad alta fedeltà (High-Fidelity Synthetic Training Devices) rappresenta oggi uno degli strumenti più efficaci per preparare il personale operativo a scenari complessi e ad elevata densità di traffico, in particolare in quei contesti operativi caratterizzati da una forte stagionalità dei flussi di traffico.

Nel corso dell'incontro sono state presentate diverse esperienze relative all'utilizzo avanzato dei simulatori, sia per la formazione sia per la valutazione delle competenze operative, evidenziando come tali strumenti consentano di migliorare l'apprendimento, ridurre i tempi di addestramento e garantire una maggiore standardizzazione dei processi valutativi. Un altro tema di particolare rilevanza ha riguardato **la selezione del personale**, settore nel quale la comunità europea dell'ATM è impegnata nella ricerca di metodologie sempre più efficaci per individuare candidati dotati delle competenze tecniche e comportamentali necessarie per svolgere il ruolo di controllore del traffico aereo. I delegati hanno esaminato i più recenti sviluppi in materia di selezione degli ATCO, valutando nuovi standard e strumenti capaci di migliorare l'identificazione dei profili maggiormente idonei ad affrontare i percorsi formativi e operativi.

Particolare interesse ha suscitato anche **il confronto sulle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dall'Intelligenza Artificiale**. Le nuove tecnologie stanno infatti aprendo prospettive significative nel campo dell'addestramento, consentendo di sviluppare sistemi di apprendimento sempre più personalizzati, strumenti avanzati di monitoraggio delle prestazioni e modelli predittivi a supporto della valutazione delle competenze. I partecipanti hanno sottolineato l'importanza di integrare tali innovazioni mantenendo al centro il fattore umano, elemento essenziale per garantire sicurezza e affidabilità nelle operazioni di navigazione aerea.

La cooperazione internazionale è stata un ulteriore tema chiave dei lavori. In particolare, sono state illustrate diverse iniziative finalizzate ad estendere oltre i confini europei i programmi di



Team Resource Management

(TRM), disciplina che mira a migliorare la comunicazione, la collaborazione e la gestione delle risorse umane all'interno dei team operativi. L'obiettivo condiviso è quello di favorire una cultura della sicurezza sempre più diffusa e omogenea, basata sul confronto tra esperienze e sull'apprendimento reciproco tra organizzazioni e Paesi differenti.

L'incontro di Roma ha rappresentato inoltre un'importante occasione per fare il punto sulle attività future dell'ATT e sui progetti che accompagneranno l'evoluzione della formazione ATM nei prossimi anni. Le sfide poste dall'aumento del traffico aereo, dalla digitalizzazione dei servizi e dalla progressiva integrazione di nuove tecnologie richiedono infatti un continuo aggiornamento dei modelli formativi e delle competenze professionali. A conclusione dei lavori si è svolta l'elezione della nuova presidente dell'ATM Training Team. I partecipanti hanno designato **Jenny Ludford**,



Nicola Romano staff OTT ENAV

Director Operations Training di NATS, quale nuova presidente dell'organismo europeo. Ludford succede a Frank Klap, che ha guidato l'ATT negli ultimi anni contribuendo allo sviluppo delle attività di coordinamento e armonizzazione della formazione a livello europeo. La ventottesima edizione dell'ATM Training Team si è quindi conclusa confermando il **ruolo strategico della formazione quale elemento fondamentale per garantire elevati livelli di sicurezza, efficienza e resilienza** del

sistema europeo di gestione del traffico aereo. La partecipazione numerosa e qualificata registrata testimonia l'importanza attribuita dal settore alla crescita delle competenze e alla condivisione delle migliori pratiche, in un contesto operativo in continua evoluzione che richiede preparazione, innovazione e una cooperazione internazionale sempre più stretta.

3

28[^]
Roma

edizione ATM Training Team - 10 e 11 giugno 2026 -

120

delegati presenti

40

stakeholder del settore aviation comprendenti i Training Center europei, i Regulator dei vari Paesi europei ed EASA

2

ATM Training team all'anno: uno allo IANS, il Learning Center di Eurocontrol, il secondo itinerante tra le sedi dei Paesi partecipanti

LSSIP ITALIA: QUANDO PIANIFICARE DIVENTA UNA BEST PRACTICE



di **Andrea Ruzzolini** referente ATM Masterplan and SESAR Deployment ENAV

Più di 80 obiettivi d'implementazione su cui riportare e circa 50 esperti ENAV coinvolti.

Questi i numeri del processo **LSSIP (Local Single Sky Implementation)**, che da decenni impegna colleghi ENAV coordinati da un focal point a supporto del percorso di modernizzazione dell'ATM europeo così come definito dal framework normativo Single European Sky (SES). L'obiettivo è infatti quello di tradurre gli obiettivi di alto livello definiti nel SES in iniziative operative concrete a livello locale, e dare il via ad un ciclo annuale di reportistica e monitoraggio che coinvolge esperti di diversi domini. Ma andiamo con ordine.

Ogni anno ad ottobre presso **Eurocontrol**, ente che gestisce il processo, si tiene l'evento che sancisce l'inizio dell'attività di reportistica a cui partecipano tutti gli Stati membri attraverso i rispettivi focal point nazionali. Per l'Italia, questo ruolo è affidato a ENAV, che da questo momento in poi, in coordinamento con le strutture aziendali interessate, individua gli esperti da nominare per la definizione del Piano LSSIP Italia.

Il Piano riassume, in linea con gli indirizzi strategici della Società, gli interventi implementati o pianificati su base annuale dagli stakeholder ATM nazionali per il raggiungimento degli obiettivi d'implementazione fissati nel EIPAR (Eurocontrol Implementation Plan and Report), il documento di riferimento. **Tali obiettivi sono derivati:**

- da implementazioni che fanno riferimento ad attività di deployment descritte nell'EIPAR;
- da attività di sperimentazione in ambito Single European Sky ATM Research (SESAR) svolte in anni precedenti, con tempistiche di implementazione solo indicative per gli stakeholder e non mandatorie, non ancora incluse in regolamenti o piani di deployment;
- dal SESAR Deployment Programme, documento di riferimento per gli obblighi di reportistica e monitoraggio del Regolamento EU 116/2021 (c.d. CP1), gestito dal SESAR Deployment Manager.

Il processo di elaborazione del Piano prevede un aggiornamento annuale che viene sviluppato in piena collaborazione con gli altri **stakeholder nazionali**

coinvolti, quindi ENAC, Aeronautica Militare e le società di gestione degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate (SEA), Roma Fiumicino (AdR) e Venezia Tessera (SAVE).

I numerosi esperti coinvolti, sia tecnici che operativi, collaborano per analizzare e riflettere **la pianificazione di ENAV** sugli oltre 80 obiettivi d'implementazione identificati. Ogni obiettivo, infatti, è strutturato in azioni che gli esperti valutano se completate o meno, riportandone la roadmap implementativa. Il tutto avendo cura di coordinarsi con gli altri stakeholder nazionali coinvolti, quindi i gestori aeroportuali, l'Aeronautica Militare e il regolatore.

Ma il lavoro dei nostri esperti non si esaurisce con la reportistica. Dietro al processo di reportistica locale, infatti, c'è un lavoro di aggiornamento quasi continuo del documento di programmazione (l'EIPAR) coordinato da Eurocontrol attraverso i suoi tavoli internazionali. Ed è qui che rientrano in gioco le donne e gli uomini di ENAV che, a vario titolo, partecipano a questi tavoli e che vengono consultati, tra l'altro, anche sulle tematiche relative a LSSIP, esaminando le proposte per la creazione di nuovi obiettivi o le modifiche a quelli esistenti. Si va così a chiudere un cerchio, che inizia con la reportistica locale, continua con il monitoraggio da parte degli enti preposti (Eurocontrol e SESAR JU per gli obiettivi SESAR, SESAR Deployment Manager per gli obiettivi legati all'esecuzione del regolamento CP1).

Torniamo al documento LSSIP Italia. Una volta assemblati tutti i feedback ricevuti dagli esperti e armonizzati con i contributi di aeroporti, AMI ed ENAC, il Focal point di ENAV sottopone il documento all'approvazione del CTO e del COO, assicurandosi che corrisponda alle linee strategiche aziendali. A questo punto si può passare allo step finale, la firma congiunta delle autorità dei **tre maggiori stakeholder nazionali, ENAV, ENAC e AM.**

Per quanto riguarda ENAV, considerando i vari ruoli in cui è coinvolta (ossia ANSP, MET provider e AISP, originatore di informazioni aeronautiche), il 70% degli obiettivi è completato o in fase di completamento, considerando che alcuni obiettivi CP1 non sono applicabili ad alcuni aeroporti (es. Venezia e Linate), altri obiettivi sono considerati not applicable per l'implementazione di procedure o sistemi più efficaci mentre in altre circostanze i not applicable si riferiscono a soluzioni local per le quali non si ravvede beneficio operativo.

Sul lato delle implementazioni previste dalle leggi dell'Unione europea, invece, il Regolamento più impattante è il 116/2021 (CP1), per il quale il 90% degli item è implementato o in via di implementazione. Alcuni obiettivi relativi ad alcune ATM Functionalities (AF5 e AF6) verranno implementati oltre la scadenza normativa secondo roadmap condivise con gli altri ANSP europei e coordinate dal SESAR Deployment Manager, mentre 5 obiettivi sono considerati not applicable per utilizzo di sistemi del Network Manager. Concludendo, **il processo LSSIP costituisce anzitutto una best practice** (riconosciuta all'Italia in ambito ECAC) di collaborazione e coordinamento fra diverse strutture aziendali, ma rappresenta anche un prezioso strumento di pianificazione nazionale pluriennale. Contribuendo a fare il punto sullo stato d'implementazione e sulla pianificazione a breve-medio termine, il documento offre la possibilità di intervenire laddove si presentino ritardi o criticità rispetto alle scadenze europee (mandatorie a livello regolamentare o meno). **Il tutto al fine di contribuire, come sistema Italia, alla modernizzazione dell'ATM europeo.**



A OLBIA ENTRA IN ESERCIZIO LA NUOVA CONTROL WORKING POSITION E-TWR

di **Junio Valerio Franchi** responsabile Software Engineering Techno Sky
e **Valerio Del Grande** responsabile Product Management Techno Sky

Nel percorso di ammodernamento dei sistemi di Air Traffic Management nazionali, l'introduzione della **piattaforma e-TWR** rappresenta uno degli sviluppi "in-house" (interno al Gruppo) più significativi degli ultimi anni. Progettata per integrare in un unico ecosistema le principali funzioni operative della torre di controllo, la soluzione consente di aumentare la consapevolezza situazionale e l'efficienza operativa delle torri di controllo.

L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, uno degli scali italiani caratterizzati da una forte stagionalità e da elevati picchi di traffico durante il periodo estivo, ha recentemente beneficiato dell'installazione della **nuova Controller Working Position (CWP)** con interfaccia utente di presentazione dati radar (Surveillance HMI). Questa evoluzione tecnologica rappresenta un importante passo avanti verso la digitalizzazione delle operazioni di torre e il consolidamento di una piattaforma operativa sempre più moderna, efficiente ed interoperabile.

UNA PIATTAFORMA INTEGRATA PER IL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO

Il sistema e-TWR, sviluppato da **Techno Sky**

nell'ambito delle soluzioni ATM di ENAV, nasce con l'obiettivo di integrare le principali funzioni operative della torre di controllo: gestione dei piani di volo, sorveglianza, strisce elettroniche, dati meteorologici, safety nets e altri sistemi aeroportuali. L'architettura consente ai controllori di accedere a tutte le informazioni necessarie attraverso interfacce utente armonizzate e configurabili in funzione del ruolo operativo svolto.

Questo primo passo ha evidenziato un'esigenza chiara: **integrare le informazioni in un unico ambiente operativo.**

I BENEFICI OPERATIVI DELLA NUOVA CWP

La nuova Surveillance HMI, introdotta per la prima volta ad Olbia, è stata il frutto di una riprogettazione avvenuta in stretto coordinamento con ENAV Operations, e introduce diversi vantaggi operativi.

In primo luogo, migliora la situational awareness del controllore, che può visualizzare simultaneamente il traffico aereo in volo, i movimenti a terra (negli aeroporti dotati di sorveglianza di superficie), le informazioni correlate ai piani di volo, etichette traccia (label) evolute, liste voli dinamiche e strumenti di supporto. L'accesso immediato ai dati operativi riduce il carico cognitivo e limita la necessità di consultare sistemi separati.

Grande attenzione è stata posta alla continuità del servizio operativo:

- visualizzazione integrata ma indipendente dei flussi di sorveglianza e dei piani di volo, garantisce continuità operativa anche in condizioni degradate
- modalità di fallback, in caso di perdita di connessione con l'ACC, tramite gestione locale dei



dati e successivo riallineamento

- elevata affidabilità del sistema by-design e supervisione tecnica centralizzata

Progettazione degli aspetti ergonomici, che contribuiscono a migliorare l'esperienza operativa e la consapevolezza situazionale:

- gestione della console multi-monitor con un unico sistema di input
- interfaccia configurabile, adattabile ai diversi ruoli operativi (es. TWR, GND, COO)
- integrazione dei comandi operativi FDP direttamente dallo schermo di sorveglianza

Un ulteriore beneficio riguarda la capacità di integrazione con le **Electronic Flight Progress Strips**. La correlazione automatica tra tracce e strip permette una gestione più fluida delle autorizzazioni, dei trasferimenti di controllo e delle operazioni aeroportuali, contribuendo a ridurre il rischio di errori e ad aumentare la capacità operativa dello scalo.

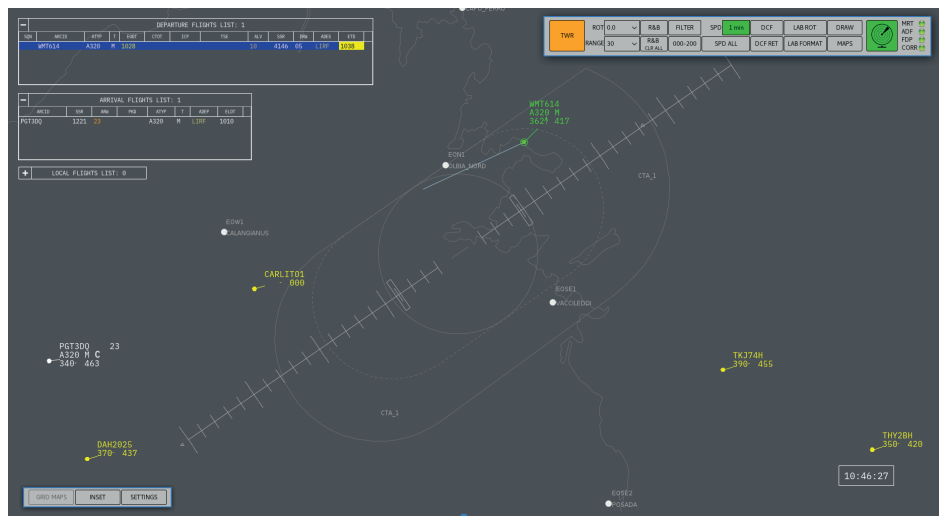
La piattaforma è progettata inoltre per supportare funzioni avanzate di safety tra cui sistemi di monitoraggio delle piste (RMCA), conformità



(Electronic Flight Progress Strips) segna un cambio di paradigma: le strip non sono più un semplice supporto, ma diventano strumenti attivi di gestione del traffico, capaci di guidare le decisioni, evidenziare vincoli e sincronizzare i diversi ruoli operativi in tempo reale.

La roadmap del prodotto e-TWR prevede inoltre, per le torri che avranno tali necessità operative:

- il completamento delle Electronic Flight Progress Strips con l'aggiunta di ulteriori ruoli operativi;
- l'evoluzione della sorveglianza a terra e integrazione delle relative Safety Nets;
- l'integrazione con il datalink aeroportuale.



Nuova Surveillance HMI

dei movimenti alle autorizzazioni impartite dai controllori (CMAC) e allarmi per autorizzazioni potenzialmente conflittuali (CATC), in linea con le più recenti normative europee sul Single European Sky.

OLBIA: UNA MILESTONE, NON UN PUNTO DI ARRIVO

L'installazione della nuova CWP e-TWR a Olbia rappresenta una milestone fondamentale, ma non completa ancora il percorso evolutivo del sito. Il prossimo passo sarà infatti l'introduzione delle Electronic Flight Progress Strips (EFPS) anche a Olbia, completando l'integrazione tra componente HMI e gestione digitale delle informazioni di volo.

L'introduzione delle strisce di volo elettroniche EFPS

Un approccio a step, ciascuno dei quali costituisce un tassello della strategia di trasformazione digitale dell'Air Traffic Management, nella quale sistemi sempre più integrati, interoperabili e orientati all'utente permetteranno ai controllori del traffico aereo di operare in modo sempre più efficiente e sicuro.

Dalla digitalizzazione delle strip alla nuova HMI di Sorveglianza: il sistema e-TWR evolve verso un ambiente operativo sempre più integrato.

GLOBE 2026: BORSE DI STUDIO ALL'ESTERO PER I FIGLI DEI DIPENDENTI

di **Sabrina Davanti** responsabile Welfare ENAV

C'erano i ragazzi in partenza, con l'emozione di chi sta per salire su un aereo e vivere per la prima volta un lungo periodo lontano da casa. C'erano quelli appena rientrati, pronti a raccontare ciò che avevano scoperto nel mondo e, forse, anche qualcosa in più su sé stessi. E c'erano gli ex borsisti delle prime edizioni, da remoto e in presenza, ormai adulti, tornati per condividere il percorso che li ha portati fin lì.

È stata questa l'immagine più significativa della **dodicesima edizione di GLOBE** (Grants for Learning Opportunities Beyond the Edge), il progetto con cui ENAV sostiene i figli dei dipendenti che scelgono di frequentare il quarto anno delle scuole superiori all'estero. Il 30 giugno, nell'Auditorium ENAV di Roma Ciampino, si sono incontrate storie diverse unite dalla stessa esperienza: quella di aver avuto il coraggio di partire.

La giornata si è aperta con il video One Year. A Thousand Stories, realizzato attraverso immagini e contributi dei ragazzi che hanno vissuto l'esperienza negli ultimi mesi. Un racconto fatto di volti, amicizie, scoperte, difficoltà superate e momenti destinati a rimanere nella memoria.

Significativo è stato il momento dedicato a "Che fine hanno fatto", durante il quale alcuni ex borsisti delle passate edizioni hanno raccontato il proprio percorso personale, universitario e professionale.

Testimonianze diverse tra loro, ma accomunate dalla consapevolezza che quell'anno all'estero abbia rappresentato un'importante occasione di crescita e apertura verso il mondo.

Accanto a loro, i protagonisti della sessione "Un anno dopo" hanno condiviso emozioni ancora vive, raccontando le sfide affrontate, le amicizie costruite e le competenze maturate durante il loro soggiorno all'estero.

Nel corso dell'evento sono state assegnate 12 borse di studio dell'edizione 2026. I ragazzi partiranno nei prossimi mesi verso Canada, Irlanda, Nuova Zelanda, Stati Uniti e Spagna, pronti a vivere un'esperienza che li accompagnerà ben oltre l'anno scolastico.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento e la consegna degli attestati da parte dell'**AD Igor De Biasio** che ha evidenziato come iniziative aziendali come queste mirino a garantire un sempre miglior contesto in cui esercitare le proprie professionalità.

A dodici anni dalla sua nascita, GLOBE continua a rappresentare uno dei progetti più significativi del **welfare aziendale del Gruppo ENAV**. Non soltanto una borsa di studio, ma un investimento concreto nelle nuove generazioni e nella loro capacità di guardare il mondo con curiosità, coraggio e spirito di iniziativa.

Perché ogni partenza racconta una storia. Ma il valore di GLOBE si misura soprattutto in ciò che quelle storie diventano nel tempo.



KOSOVO: MODERNIZZAZIONE DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

di **Diletta Marchioni** BID and Project Management IDS AirNav

Prosegue con successo il progetto di ammodernamento dei **sistemi ATM della Kosovo Air Navigation Services (KANS)**, precedentemente nota come ASHNA, che ha scelto le soluzioni del **Gruppo ENAV** per supportare l'evoluzione della propria infrastruttura operativa. Il progetto rappresenta un passo importante nel percorso di modernizzazione dei servizi di navigazione aerea del Kosovo e conferma la capacità del Gruppo ENAV di esportare competenze, tecnologie e know-how in ambito internazionale.

Negli ultimi mesi il team **IDS AirNav** ha lavorato alla realizzazione della **nuova piattaforma AMHS**

(Aeronautical Message Handling System), il sistema deputato alla gestione e allo scambio dei messaggi aeronautici tra enti di controllo e organizzazioni internazionali. La nuova infrastruttura consentirà a KANS di migrare dall'attuale soluzione in uso verso una piattaforma più moderna, resiliente e pienamente integrata con gli standard internazionali del settore.

Un importante traguardo è stato raggiunto nelle scorse settimane con il completamento della Factory Acceptance Test (FAT), conclusa con esito positivo e senza osservazioni o richieste di modifica da parte del cliente. Il risultato conferma la maturità della soluzione sviluppata e la qualità del lavoro svolto dai team coinvolti.

Il progetto vede inoltre una stretta collaborazione tra **IDS AirNav e Techno Sky**. Parallelamente alle attività AMHS, Techno Sky fornirà allo stesso cliente il sistema TCT (nell'ambito del contratto per l'implementazione del sistema ATM di Torre e di ACC), che dovrà operare in stretta integrazione con la piattaforma di messaggistica sviluppata da IDS AirNav. A completare il quadro vi è il sistema CRONOS, già installato presso il cliente, che verrà anch'esso integrato all'interno del nuovo ecosistema

operativo.

Particolarmente significativa è l'attività di interconnessione tra i diversi sistemi, che coinvolge sia gli aspetti applicativi sia quelli infrastrutturali e di rete. Il lavoro congiunto dei team tecnici è finalizzato a garantire la piena interoperabilità tra le piattaforme e la continuità operativa durante tutte le fasi di transizione.

Le prossime settimane saranno dedicate all'installazione e all'integrazione in sito della **nuova infrastruttura hardware e software**, prevista nel mese di luglio. Successivamente, nel mese di agosto,

verranno erogati i corsi di formazione on-site destinati al personale operativo e tecnico di KANS, con l'obiettivo di trasferire competenze e garantire la piena autonomia nella gestione dei nuovi sistemi.

L'ultima fase del progetto sarà caratterizzata dalla **Site Acceptance Test**

(SAT) e dalle attività di commissioning finale previste per settembre. In tale contesto verranno effettuate tutte le verifiche operative, funzionali e di integrazione necessarie per certificare il corretto funzionamento dell'intero sistema.

Considerando anche le finestre operative legate al ciclo AIRAC internazionale, il target condiviso con il cliente è quello di rendere i nuovi sistemi pienamente operativi entro il 1° ottobre. Un obiettivo sfidante che testimonia l'impegno congiunto dei team coinvolti e la volontà di accompagnare KANS verso una nuova fase di sviluppo tecnologico e operativo.

Il progetto Kosovo rappresenta un ulteriore esempio di come le competenze del **Gruppo ENAV** contribuiscano concretamente alla modernizzazione dei servizi di navigazione aerea a livello internazionale, rafforzando la presenza del Gruppo nei mercati esteri e consolidando relazioni di lungo periodo con i service provider europei.





ENAV OSPITA A ROMA L'87° CDA DI ESSP



ESSP

a cura di **International Activities** ENAV

10

Il 25 giugno abbiamo ospitato, negli uffici ENAV di Fiumicino, l'ottantasettesimo incontro del Consiglio di Amministrazione di ESSP.

Ricordiamolo velocemente: ESSP è la società di diritto francese a cui l'Unione europea, e più in particolare l'Agenzia che gestisce i programmi spaziali dell'UE (EUSPA), ha affidato il compito di gestire i servizi di navigazione che si basano sulla costellazione EGNOS, per il miglioramento del segnale GPS nell'area europea e nelle zone limitrofe, al fine di renderlo idoneo ad un più ampio utilizzo, tra l'altro, nella navigazione aerea e nelle altre modalità di trasporto cosiddette safety of life.

ESSP è partecipata da 7 ANSP europei, oltre ad **ENAV** (che detiene il 16,66% delle azioni) ci sono: DFS (Germania), DSNA (Francia), ENAIRE (Spagna), NATS (Regno Unito), Skyguide (Svizzera) e Nav Portugal (Portogallo).

Il CdA è composto da 12 rappresentanti (2 rappresentanti ciascuno per i grandi ANSP e 1 rappresentante ciascuno per Skyguide e Nav Portugal). **Per ENAV** partecipano alle attività **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities ENAV ed **Eleonora Pecora** responsabile Legal and Extraordinary Operations ENAV. Alle sedute del CdA partecipano anche il CEO di ESSP (Charlotte Neyret) ed alcuni manager della società, in funzione degli argomenti tecnici trattati

nelle sedute dell'organo. Il Consiglio si riunisce in media quattro volte l'anno ed è supportato nelle proprie attività da due Comitati endo-consiliari, il Comitato finanze ed il Comitato remunerazioni. Guardando più nel dettaglio agli argomenti in discussione, vale la pena evidenziare il grande fermento di questo periodo per le tecnologie satellitari e lo spazio, sia per gli usi civili che per quelli militari. Se il focus iniziale, come menzionato prima, era sulla Navigazione, a questa si è affiancato negli ultimi anni l'utilizzo dei segnali satellitari a supporto della Comunicazione, in particolare quella data-link, con il programma IRIS. In sostanza, lo scambio dei messaggi data link tra pilota e controllore del traffico aereo, che fino a poco tempo fa poteva avvenire solo utilizzando un'infrastruttura terrestre di antenne, oggi può avvenire anche via satellite. Questo servizio è già operativo in 4 ANSP del centro Europa e si espanderà gradualmente agli altri paesi europei nei prossimi anni.

Dalla navigazione satellitare alla comunicazione e da questa alla Sorveglianza, a copertura dell'intera filiera CNS (Communication, Navigation and Surveillance). In questo caso, **ESSP è coinvolta in alcuni progetti di ricerca ed innovazione** per testare nuove modalità di sorveglianza satellitare che possano affiancarsi all'attuale infrastruttura terrestre fatta di radar e antenne ADS-B.

(<https://www.essp-sas.eu/>)

I VERTICI DELL'AVIAZIONE DELLA REGIONE ICAO EUR/NAT IN VISITA NELLA SEDE ENAV DI BRINDISI

a cura della **Redazione**

L'Italia ha ospitato in Puglia (Taranto e Brindisi) dal 9 all'11 giugno scorso i vertici di ICAO ed i Direttori Generali dell'aviazione civile degli Stati appartenenti all'area ICAO EUR/NAT, un'area molto ampia che si estende dal Nord Atlantico fino all'Asia centrale, coprendo l'intero continente europeo ed il Nord Africa.

Alla riunione hanno partecipato il Segretario Generale dell'ICAO, Juan Carlos Salazar ed il Direttore Regionale ICAO EUR/NAT, Nicolas Rallo, nonché l'italiano Salvatore Sciacchitano, che ha recentemente terminato il proprio mandato di Presidente del Consiglio ICAO, il più importante organo di governo dell'Organizzazione internazionale. L'evento è stato organizzato dall'ENAC, con

il supporto e la partecipazione delle principali istituzioni e società aeronautiche operanti in Puglia. Gli illustri partecipanti hanno affrontato i temi chiave dell'aviazione civile internazionale, le professionalità aeronautiche e le nuove generazioni, i temi legati ai cambiamenti climatici, alle questioni ambientali ivi incluse le iniziative legate alla produzione dei bio-carburanti per gli aerei. Considerato il periodo che stiamo vivendo e le tensioni geo-politiche esistenti nella regione e nelle immediate vicinanze, attenzione è stata dedicata anche al tema della necessità, per il mondo aeronautico, di prepararsi e farsi trovare pronti nel caso di eventi non prevedibili come le recenti pandemie e conflitti.

Capitolo importante e di interesse diretto per **ENAV** è stato quello legato all'integrazione efficiente dei

cosiddetti "new entrants", tutti i nuovi utilizzatori dello spazio aereo che, nel corso degli ultimi anni, si sono affiancati e che sempre di più giocheranno un ruolo importante come attori aeronautici. L'integrazione dei droni, l'Advance Air Mobility e le operazioni spaziali (commercial space operations e higher airspace operations) sono temi prioritari nell'agenda di ICAO e degli Stati Membri.

Proprio sul tema droni, spazio e più in generale

sull'innovazione si è concentrata l'attenzione nell'ultimo giorno dell'evento: la delegazione ha infatti visitato sia lo spaziorporto di Taranto Grottaglie, che ospita anche il sito produttivo di Leonardo, e la **sede ENAV di Brindisi**.

Nel corso della visita a Brindisi è stato presentato

l'innovativo modello tecnico-operativo di ENAV, con l'Area Control Centre ed il Remote Tower Control Centre nonché le attività di **ENAV e D-Flight** per i servizi e le attività a supporto dell'integrazione dei droni nello spazio aereo italiano.

L'evento, che ha riscosso un grande successo sia di partecipazione (circa 100 partecipanti) che di interesse, ha rappresentato una importante vetrina per il sistema aeronautico nazionale, che include eccellenze nell'ambito istituzionale, tra gli attori aeroportuali, le linee aeree fino all'industria aeronautica, un sistema che vede **ENAV come punto focale nella gestione dello spazio aereo** ed elemento propulsivo nell'innovazione e nell'integrazione dei nuovi attori, dalle quote più basse, come i droni, fino alle attività spaziali.



ENAV VOLA SUL CLOUD

di **Simona Cuomo** responsabile Technology Operations Support ENAV

Da aprile 2026, con lo spegnimento delle macchine fisiche di AIDA (Aeronautical Information Data Analysis) installate nel Data Center AOIS di Ciampino, **ENAV nell'ambito del programma ATM@Cloud**, ha fatto il primo passo sul Cloud per un'applicazione del perimetro operativo non business critical, in particolare concentrandosi in questa prima fase su sistema di post-processamento dei dati di cui usufruire per interrogazioni ed analisi storico-statistiche e di business intelligence.

Negli ultimi mesi alcuni utenti, selezionati come tester, interrogavano i report di AIDA elaborati direttamente sul Cloud. L'esperienza percepita dell'utente è di un aumento sensibile di rapidità nelle risposte e in generale nelle interrogazioni dei report che, per una piattaforma che raccoglie milioni di record con l'obiettivo di fornire informazioni di tipo statistico, è un cambio di passo importante verso strumenti che sempre più devono elaborare le informazioni in tempi più stretti e supportare di fatto l'utente a prendere le decisioni in un contesto sempre più mutevole e sulla base di dati sempre più massivi.

L'utilizzo del Cloud permette ad ENAV di non acquistare più macchine fisiche da mantenere accese, costantemente gestite con contratti di manutenzione e installate in ambienti raffreddati in modo altamente efficiente, ma di poter rimodulare lo spazio cloud dinamicamente con risorse che aumentano o diminuiscono automaticamente in base al volume delle richieste, evitando gli sprechi

dovuti al sovradimensionamento dell'hardware tradizionale on-premise che va acquistato sulla base del massimo picco.

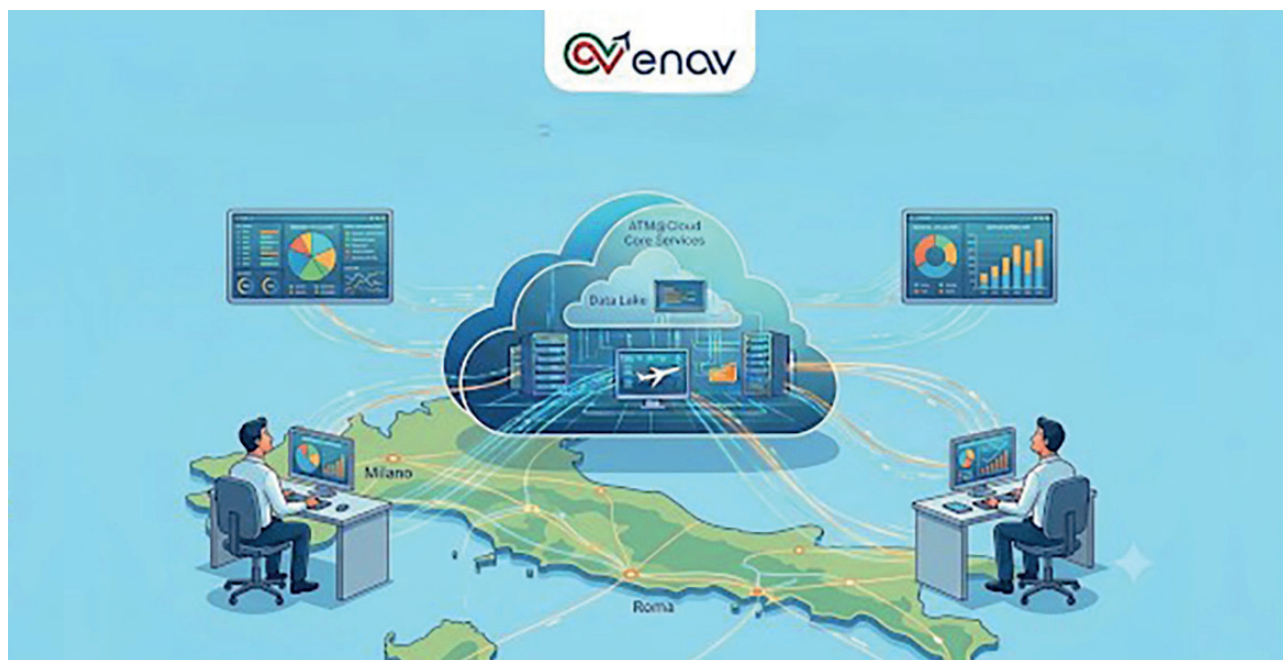
Spostare AIDA sul cloud, oltre a velocizzare il processo di interrogazione, riducendo contemporaneamente i costi di gestione dell'hardware, garantisce una maggiore resilienza in quanto nativamente le applicazioni in cloud vengono ospitate su più macchine e aumentando quindi la disponibilità del servizio.

Dopo AIDA, sarà la volta di Banca Dati Meteo, c.d. BDM, dell'applicazione per il monitoraggio dei consumi elettrici del Data Center Operativi e dell'ambiente di test di applicazioni dell'Innovation Lab.

L'obiettivo è sempre lo stesso, utilizzare i migliori strumenti messi a disposizione dall'innovazione tecnologica per rendere il nostro lavoro più veloce, più economico, più sicuro dedicando le risorse fisiche dei nostri data center all'erogazione dei servizi operativi del core business di ENAV.

Con il programma ATM@Cloud ENAV, spostando applicazioni del perimetro operativo non business critical su Cloud, si prefigge anche l'obiettivo di dimostrare non solo che queste migrazioni sono possibili senza interruzioni di servizio, con vantaggi facilmente misurabili sia per l'utente finale che per l'economia complessiva di ENAV, ma soprattutto di acquisire skill e competenze in una tecnologia che nel tempo verrà utilizzata in perimetri sempre più complessi e sfidanti.

ENAV: nata per far volare... anche i sogni!



IL BOSCO DI ENAV A DUE PASSI DA ROMA



di **Luca Morelli** responsabile Sustainability Promotion ENAV

A volte i cambiamenti più significativi nascono da piccoli gesti concreti e richiedono tempo per essere pienamente visibili. È il caso del **progetto di riforestazione avviato da ENAV a nord di Roma**, che oggi, a tre anni dalla sua nascita, racconta una trasformazione tangibile del territorio e un impegno che continua a crescere.

Sono stati inizialmente **100 gli alberi piantati da ENAV** per riforestare un'area nella zona di Cerveteri, proprio lungo il sentiero di discesa degli aeromobili che i nostri CTA accompagnano verso le piste di Fiumicino. Un contributo piccolo ma importante, destinato a crescere nel tempo, considerando che ogni albero può assorbire tra i 20 e i 50 kg di CO₂ all'anno se inserito in un contesto naturale idoneo.

Il progetto di riforestazione, avviato con il partner ZeroCo2 e realizzato insieme all'associazione L'Asino e la Luna, nasceva anche come impegno concreto nei confronti delle persone di ENAV. Nell'ambito della challenge dell'APP A-WORLD, infatti, al raggiungimento di 30 tonnellate di CO₂ risparmiate attraverso comportamenti virtuosi, la struttura Sustainability si era impegnata a piantare alberi in grado di compensarne l'equivalente. Grazie alla partecipazione attiva dei colleghi del Gruppo, il risultato ha superato le 60 tonnellate di CO₂ risparmiate, portando alla messa a dimora di aceri montani, carrubi, tigli e robinie su una superficie di oltre 400 mq.

Ma è oggi, a distanza di tre anni dalla piantumazione, che il progetto racconta la sua evoluzione più significativa.

L'area riforestata, infatti, inizialmente era caratterizzata da un suolo sterile e compatto, tanto da essere definita "zona desertica" per le sue condizioni estremamente difficili. L'assenza di irrigazione e la scarsa fertilità del terreno hanno rappresentato una sfida importante fin dall'inizio. **Oggi, invece, il cambiamento è evidente:** l'area si è completamente trasformata, è molto più verde e sta progressivamente dando vita a un piccolo ecosistema riconducibile alla macchia mediterranea. La copertura vegetale è aumentata e si iniziano a vedere i primi

segnali di biodiversità.

Il percorso non è stato privo di difficoltà. Non tutte le piante sono sopravvissute alle condizioni iniziali, ed è stato necessario intervenire con una sostituzione mirata. Questa esperienza ha portato alla scelta di specie più resilienti e adatte al contesto ambientale: ginestre, lentischi, olmi, robinie, carrubi e pioppi, tutte essenze autoctone in grado di adattarsi meglio al terreno e al clima. Questo adattamento ha rappresentato un passaggio fondamentale per garantire la crescita del progetto nel lungo periodo e favorire la costruzione di un habitat naturale stabile.

La riforestazione continua a confermarsi uno degli strumenti più efficaci per contrastare il cambiamento climatico: aumentare la copertura forestale significa ridurre la CO₂ in atmosfera e contribuire alla stabilizzazione del clima.

ENAV è da sempre impegnata nella riduzione delle emissioni del trasporto aereo, sia dirette che indirette. Sostenibilità significa creare valore nel lungo periodo per tutti gli stakeholder, ed è per questo che rappresenta oggi una componente centrale della strategia aziendale.

Oggi quel luogo racconta una storia diversa, il nostro bosco, oggi più maturo e vivo e rappresenta un piccolo ma concreto passo verso un grande traguardo: quello di un terreno che, passo dopo passo, sta tornando a essere natura.

Tre anni dopo la riforestazione a nord di Roma, l'area rinasce e si trasforma in un ecosistema di macchia mediterranea

RELAZIONE PRELIMINARE INCHIESTA SULL'INCIDENTE ALL'AEROPORTO LA GUARDIA

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety ENAV

Ci sono notti in cui tutto sembra procedere secondo routine, poi un dettaglio cambia la sequenza degli eventi e nulla resta più uguale. Il 22 marzo 2026, poco prima della mezzanotte, al La Guardia Airport di New York, è accaduto proprio questo. Sulla carta, una normale operazione di arrivo e una risposta d'emergenza. Nei fatti, due traiettorie destinate a convergere.

Il volo Jazz Aviation 646, operato in code-share come Air Canada Express 8646, è un collegamento di linea tra Montréal-Trudeau e New York. A bordo del CRJ-900 ci sono 76 persone tra equipaggio e passeggeri. Alle 23:37 locali l'aeromobile atterra sulla pista 04. Pochi secondi dopo, all'intersezione con la taxiway D, collide con Rescue 35, un mezzo antincendio aeroportuale con nominativo radio Truck 1. Nell'impatto muoiono il comandante e il primo ufficiale; 39

persone vengono trasportate in ospedale.

È oggi possibile ricostruire la dinamica degli eventi attraverso la lettura del **Preliminary report** pubblicato dal National Transportation Safety Board (l'agenzia investigativa statunitense) lo scorso 23 aprile e di cui proponiamo una breve sintesi.

La sequenza inizia alle 23:31:42, quando nei pressi del Terminal B viene dichiarata un'emergenza da parte di un aeromobile al suolo. Rispondono sei mezzi antincendio e un veicolo della Port Authority Police.

Nella torre di controllo operano due controllori come previsto dalle procedure locali in quella fascia oraria. Per rispondere all'emergenza, decidono di dividersi i compiti: il controllore ground (CTA GND) segue l'emergenza coordinando i soccorsi, mentre il controllore di torre (CTA TWR) si occupa della gestione del traffico in arrivo e in partenza in volo e al suolo trasmettendo contemporaneamente, per necessità

operative, sia sulla propria radio (frequenza TWR) sia su quella del collega (frequenza GND): un carico di lavoro sensibilmente più alto del normale.

Alle 23:35:07 il volo 646 viene autorizzato all'atterraggio sulla pista 04 dal CTA TWR: si trova nel tratto finale a circa 5 miglia nautiche dal punto di contatto. Poco dopo, alle 23:35:28, Rescue 35 lascia l'area della caserma insieme agli altri sei mezzi di soccorso. Il gruppo si raccoglie in prossimità dell'intersezione tra le taxiway BB e D: il percorso previsto è proseguire lungo la taxiway D, attraversare la pista 04 e raggiungere il Terminal B. (vedi figura).



Alle 23:35:47 il mezzo con nominativo radio "Truck 7", inizialmente previsto come mezzo capofila, tenta di contattare la torre, ma una trasmissione simultanea sulla stessa frequenza da parte di altri utenti copre il messaggio. Alle 23:36:21 viene fatto un nuovo

tentativo; nel frattempo Rescue 35, nominativo radio Truck 1, assume la testa del convoglio. Alle 23:36:44 il controllore TWR chiede chiarimenti circa quale sia il veicolo che deve attraversare la pista. Sette secondi più tardi, alle 23:36:51, si accendono le Runway Entrance Lights (REL) all'intersezione tra la pista 04 e la taxiway D: si tratta di un sistema automatico utilizzato per avvisare il traffico a terra che un aeromobile sta occupando la pista per il decollo o per l'atterraggio.

Da questo momento la cronologia degli eventi diventa decisiva. Alle 23:37:04 Truck 1 e gli altri mezzi ricevono l'autorizzazione ad attraversare la RWY 04 sulla taxiway D da parte del CTA TWR (primo fattore critico: in quel momento il CRJ-900 è già autorizzato all'atterraggio e si trova ad un quarto di miglio dal punto di conflitto). Il mezzo inizia a muoversi alle 23:37:07 (secondo fattore critico: i mezzi, malgrado l'autorizzazione della torre, non sarebbero dovuti entrare in pista fino allo

spegnimento delle REL). Subito dopo, alle 23:37:12, il CTA TWR si accorge della potenziale runway incursion e ordina ai mezzi di fermarsi. Ma il tempo a disposizione per correggere la “conflicting clearance” ormai è limitatissimo. Il volo 646 tocca la pista alle 23:37:17 a 128 nodi. Alle 23:37:20 il controllore ripete l'ordine di arresto: **“Truck 1 stop, stop, stop”**. Truck 1 è ormai a poco più di 130 metri dall'ingresso pista e viaggia a circa 50 KM orari. Le REL si spengono alle 23:37:21, come previsto dalla logica del sistema che prevede che le luci si spengano circa 2-3 secondi prima che l'aereo in pista passi davanti al raccordo. Tre secondi dopo avviene l'impatto.

Le testimonianze raccolte dall'NTSB aiutano a capire il livello di confusione in quei secondi. L'operatore della torretta di Truck 1 riferisce di aver sentito alla radio un primo invito a fermarsi senza capire subito a chi fosse rivolto il messaggio. Solo quando sente “Truck 1 stop, stop, stop” realizza che l'istruzione riguarda il proprio mezzo. Ma a quel punto il veicolo è già entrato in pista. Truck 1 tenta una sterzata a sinistra; anche l'aeroplano devia di circa 6 gradi nella stessa direzione. Nessuna delle due azioni è sufficiente per evitare la collisione.

L'analisi del NTSB si focalizza anche sull'ASDE-X, si tratta del sistema di sorveglianza di superficie della torre di controllo di La Guardia. Tale sistema può

fornire al controllore allarmi visivi e sonori in caso di potenziale conflitto in pista tra due traffici (compresi veicoli). In questo caso, però, l'FAA ha verificato che non è stato generato alcun allarme. Non perché il sistema fosse fuori servizio: la manutenzione preventiva settimanale era stata eseguita il giorno precedente con esito positivo. Il problema è che nessuno dei sette mezzi coinvolto nella risposta all'emergenza era equipaggiato con il necessario transponder. Senza quello strumento, l'ASDE-X non è in grado di correlare e acquisire la posizione dei mezzi e di fornire gli allarmi in caso di potenziali conflitti di traffico.

Trattandosi di un rapporto preliminare non sono ancora ipotizzate cause, e nemmeno delineate raccomandazioni. La loro definizione ed elaborazione richiederà mesi analizzando tutti i dati raccolti dagli investigatori nelle settimane successive all'incidente. L'obiettivo sarà quello di individuare le cause profonde che hanno dato origine all'incidente che, per loro natura, sono distribuite nell'ambito dei singoli elementi che compongono un sistema complesso come quello dell'aeroporto di La Guardia. Un sistema che quella notte ha visto il contemporaneo verificarsi di un insieme di fattori che, presi singolarmente, sono generalmente assorbiti. Insieme, invece, possono cancellare ogni margine.

15



Charlotte Neyret

CEO ESSP (European Satellite Services Provider)

Lo spazio e le tecnologie ad esso correlate stanno acquisendo sempre maggiore importanza. Qual è la sua opinione sull'evoluzione del settore spaziale e qual è il ruolo di ESSP in questo contesto?

Le tecnologie spaziali sono diventate essenziali per molti settori della nostra economia, e l'aviazione ne è un chiaro esempio. I trasporti moderni si affidano sempre più a servizi abilitati dallo spazio per migliorare la sicurezza, l'efficienza, la connettività e la sostenibilità. Con la digitalizzazione e la connettività sempre maggiori del settore aeronautico, le comunicazioni dati efficienti diventano cruciali. Iris, il servizio di comunicazione dati via satellite, consente lo scambio sicuro di informazioni operative tra aeromobili e sistemi di terra tramite reti satellitari. Fornendo una connettività affidabile al di là della portata delle infrastrutture terrestri, Iris supporta operazioni di gestione del traffico aereo più efficienti e contribuisce a guidare la trasformazione digitale dell'aviazione. Allo stesso tempo, EGNOS, il servizio di navigazione accurato e affidabile che consente servizi salvavita, è parte integrante dell'aviazione europea. Da oltre vent'anni, ESSP supporta l'erogazione dei servizi EGNOS, contribuendo a trasformare la navigazione satellitare in una realtà operativa in tutta Europa. Oggi, le procedure di avvicinamento basate su EGNOS sono disponibili in migliaia di aeroporti, migliorando l'accessibilità, la sicurezza e l'efficienza operativa. Il ruolo di ESSP è quello di rendere operative queste capacità derivanti dallo spazio. Combinando competenze nei sistemi spaziali, nelle operazioni aeronautiche e nell'erogazione di servizi, contribuiamo a garantire che le tecnologie innovative offrano le prestazioni, l'affidabilità e la sicurezza attese dall'industria aeronautica.

Potrebbe fornirci un aggiornamento sui nuovi ruoli di ESSP oggi e su cosa ci si aspetta per il futuro?

ESSP è stata creata attorno alla navigazione e, più specificamente, attorno all'erogazione dei servizi EGNOS per l'aviazione. Questa rimane la nostra missione principale e la nostra responsabilità primaria per conto della Commissione europea nell'ambito del mandato di EUSPA (Agenzia spaziale dell'UE). Allo stesso tempo, l'aviazione si sta evolvendo verso servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) più integrati. Nel corso degli anni, ESSP ha progressivamente ampliato il suo

ruolo in questi ambiti ed è certificata da EASA per i servizi di navigazione e comunicazione. Consentendo comunicazioni sicure tramite datalink tra piloti e controllori del traffico aereo, Iris contribuisce a ottimizzare la gestione del traffico aereo e supporta la gestione efficiente della crescente domanda di traffico nello spazio aereo europeo. Nell'ambito della sorveglianza, ESSP offre un servizio di meteorologia spaziale che consente di monitorare l'attività solare e il suo potenziale impatto sui servizi GNSS. Inoltre, ESSP contribuisce a iniziative europee come Eurialo, esplorando come le capacità spaziali possano integrare le infrastrutture di sorveglianza esistenti e supportare i futuri concetti di gestione del traffico aereo (ATM). L'importanza di comprendere e mitigare l'impatto dei fenomeni solari e atmosferici sulle operazioni aeronautiche è in costante crescita. Man mano che questi nuovi servizi maturano, l'obiettivo di ESSP è garantire che forniscano un valore tangibile agli operatori del settore aeronautico. Il ruolo di ESSP è quello di fornire l'esperienza operativa necessaria a supportare la loro implementazione, le prestazioni e l'adozione a lungo termine.

Come si è evoluta l'azienda per cogliere queste nuove opportunità e ruoli?

L'evoluzione di ESSP ha seguito l'evoluzione del mercato stesso. Con l'emergere di nuove opportunità, abbiamo ampliato le nostre competenze mantenendo la stessa attenzione all'eccellenza operativa e alla qualità del servizio. Uno degli sviluppi più importanti è stato il rafforzamento delle nostre capacità operative. Nel corso degli anni, abbiamo maturato una solida esperienza nella fornitura di servizi critici per la sicurezza, supportati da processi solidi, governance e competenza operativa. La collaborazione è diventata un elemento chiave della nostra evoluzione. Operare all'intersezione tra spazio e aviazione richiede una stretta cooperazione con le istituzioni europee, i partner industriali e gli stakeholder del settore aeronautico. Questo approccio collaborativo ci ha permesso di supportare l'implementazione di nuovi servizi e di contribuire all'evoluzione del settore. Allo stesso tempo, abbiamo ampliato le nostre competenze in aree quali comunicazioni, sorveglianza, ingegneria, sicurezza, cybersecurity e gestione dei servizi. Sebbene l'azienda si sia evoluta considerevolmente, il nostro obiettivo rimane invariato: fornire servizi affidabili che creino valore per gli utenti e supportino il futuro dell'aviazione. Fiducia, affidabilità ed eccellenza operativa continuano a essere al centro di tutto ciò che facciamo.





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