

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV
n.8 anno XXIII
agosto - settembre 2026



ENAV A6 Steering Board



IDS AIRNAV Protagonisti nel mondo

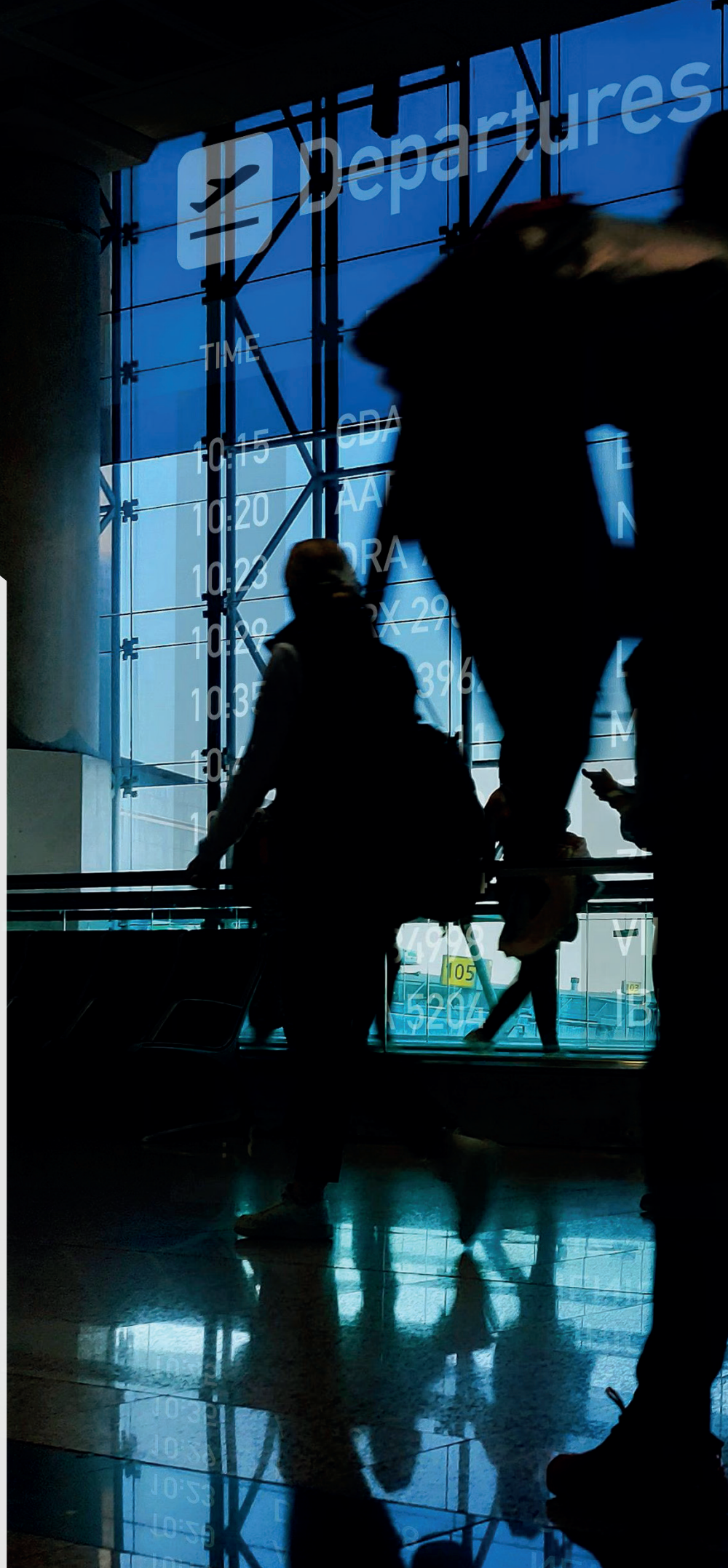


GRUPPO ENAV Radar di Avvicinamento



SOMMARIO

- 1-2-3 ENAV OSPITA L'A6 STEERING BOARD**
- 4-5 RADAR APP: LA RETE INVISIBILE**
- 6-7-8 QUANDO IL NOSTRO LAVORO INCONTRA LE PERSONE**
- 9 IDS AIRNAV PROTAGONISTA A IFAIMA 2026**
- 10 ICE SSA IN BRASILE: LA SFIDA OPERATIVA DI IDS AIRNAV**
- 11 ENAV IN GRECIA**
- 12 MYTICO, LA NUOVA PIATTAFORMA DI VIAGGIO DEL GRUPPO ENAV**
- 13 ENAV AFFIANCA AVIS CONTRO L'EMERGENZA PLASMA**
- 14-15 TERZA EDIZIONE "ANNEX 19 - SAFETY MANAGEMENT" ICAO**





ENAV OSPITA L'A6 STEERING BOARD: A CIAMPINO IL CONFRONTO SUL FUTURO DELL'ATM EUROPEO

di **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities ENAV, **Paola Di Giovanni** responsabile European Affairs ENAV e **Luisa Propato** responsabile Innovation, Research and Investments Planning ENAV

Il 21 settembre scorso ENAV ha ospitato lo Steering Board dell'A6 Alliance, il forum che riunisce i vertici dei principali Air Navigation Service Providers (ANSPs) europei e rappresenta una delle sedi più autorevoli di confronto sul futuro dell'Air Traffic Management (ATM). **L'incontro, che si è svolto nella showroom di Roma Ciampino**, ha assunto un significato particolare per ENAV, non solo in qualità di host dell'evento, ma anche perché ha rappresentato la prima partecipazione del nostro **Amministratore Delegato e DG Igor De Biasio** allo Steering Board A6.

Un momento decisivo per l'Europa.

Il settore si trova oggi in una fase di transizione particolarmente significativa. Sono infatti numerose le iniziative legislative che traggono origine dal Single European Sky II+, dalla revisione del regolamento sulle funzioni di rete e del Network Manager europeo alla preparazione del futuro periodo regolatorio RP5 del Performance and Charging Scheme. A queste si aggiunge, da un lato la definizione del nuovo framework istituzionale per ricerca, innovazione, industrializzazione e deployment delle soluzioni ATM, dall'altro, il Common Project 2 (CP2), che sta entrando nella fase conclusiva della preparazione della proposta a contenuto strategico-tecnologico

da sottoporre alla Commissione europea il 12 ottobre, con l'obiettivo di trasformare la visione dell'ATM Master Plan in un percorso concreto per gli stakeholder europei di modernizzazione e digitalizzazione dell'ATM a supporto del Single European Sky.

Le decisioni che verranno assunte nei prossimi mesi contribuiranno a determinare il modo in cui l'Europa organizzerà, finanzia - attraverso il Multiannual Financial Framework 2028-2034 - e realizzerà **il sistema ATM di nuova generazione**. Si tratta di un passaggio di particolare rilievo perché riguarda gli aspetti tecnologici con l'inclusione per la prima volta di una fase di industrializzazione all'interno di un Common Project, i modelli di governance, i processi di coordinamento e le modalità di implementazione nonché il ruolo che gli operational stakeholder, tra cui gli ANSP, saranno chiamati a svolgere nel futuro ecosistema ATM europeo.

In questo scenario, **gli ANSP dovranno contribuire oltre che allo sviluppo e successivo deployment del nuovo ATM**, anche alla definizione delle condizioni che ne consentiranno un'implementazione efficace e coordinata, assicurando continuità tra innovazione, deployment e benefici operativi per il network.



governance. Un modello che mira a garantire continuità nelle diverse fasi dell'innovation pipeline e tra ricerca, industrializzazione, deployment e operazioni, valorizzando il contributo diretto degli attori che saranno chiamati a implementare e gestire i sistemi e le procedure innovative.

L'evoluzione di SESAR, inoltre, dovrà procedere in parallelo con la costruzione dei processi che ne supporteranno l'industrializzazione, la standardizzazione, la certificazione, l'evoluzione normativa e l'implementazione operativa.

A testimonianza della stretta connessione tra visione strategica, attuazione e operatività dei programmi di modernizzazione, ai lavori dello Steering Board ha preso parte **Mariagrazia La Piscopia**, Executive Director del SESAR Deployment Manager (SDM). Nel suo intervento la nostra collega ha richiamato il valore del deployment

Cos'è l'A6 Alliance

*L'A6 Alliance riunisce i principali ANSPs europei: DFS (Germania), DSNA (Francia), ENAIRE (Spagna), **ENAV (Italia)**, NATS (Regno Unito), PANSO (Polonia), Skyguide (Svizzera) e la COOPANS Alliance, che rappresenta gli ANSP di Austria, Croazia, Danimarca, Irlanda, Portogallo e Svezia. Insieme gli A6 gestiscono oltre l'80% del traffico aereo continentale e rappresentano più del 70% degli investimenti nella infrastruttura ATM europea. Nata nel 2011 per favorire la cooperazione tra i maggiori ANSP, l'A6 è tra i principali attori alla guida della trasformazione del settore: innovazione, digitalizzazione, implementazione dei programmi SESAR, deployment delle nuove capacità ATM e definizione delle priorità strategiche europee.*

Guardare oltre il 2027.

Tra i temi centrali emersi dal confronto in A6, vi è quello legato alla necessità di accompagnare la transizione verso il futuro assetto dell'ATM europeo. Gli A6 promuovono con forza una visione basata su una partnership strutturata tra gli stakeholder operativi e il Network Manager, fondata sui principi di joint teams, joint management e joint



quale elemento essenziale per trasformare l'innovazione in risultati concreti, ricordando come il modello SDM abbia già mobilitato 3,1 miliardi di euro di investimenti, coordinando circa 340 progetti di implementazione e contribuendo a generare 9,5 miliardi di euro di benefici per il network ATM europeo, sottolineando infine la centralità dell'esperienza acquisita dal SDM quale valore da preservare per il futuro dell'ecosistema ATM europeo.

Un impegno che coinvolge tutta ENAV.

In questo quadro, si inserisce il contributo di ENAV ai processi decisionali europei, risultato del lavoro quotidiano di numerose strutture aziendali: dalle funzioni operative ai team tecnologici, dagli esperti ATM ai professionisti coinvolti nei programmi di innovazione e nei tavoli internazionali. In questa prospettiva, la partecipazione della Società all'A6 Alliance riveste un'importanza



Il nostro patrimonio in mostra

Nel corso dello Steering Board, i delegati dell'A6 Alliance hanno visitato alcune delle infrastrutture più innovative di ENAV: il simulatore della Remote Tower, il Technical Operations Centre (TOC) e l'Area Control Centre (ACC) di Roma. Un'occasione per condividere con i partner europei una testimonianza concreta dell'eccellenza operativa e tecnologica di ENAV e del valore delle donne e degli uomini, che ogni giorno contribuiscono a garantire elevati standard di sicurezza, qualità del servizio e performance operative.

3



strategica, offrendo l'opportunità di contribuire con autorevolezza al confronto tra i principali ANSP europei e alle scelte che guideranno l'evoluzione dell'ATM nei prossimi anni. **Una visione che rafforza il ruolo di ENAV nel processo di modernizzazione del settore e nella costruzione di un trasporto aereo** sempre più innovativo, resiliente, sostenibile e pronto a rispondere alle sfide del futuro.

RADAR APP: LA RETE INVISIBILE CHE RENDE PIÙ SICURI I NOSTRI CIELI



di **Manuela Marzocchi** responsabile Surveillance Systems ENAV e **Gianluca Pomponi** PMO ENAV

4

Ogni volta che un aereo decolla, o si prepara ad atterrare, una rete di “occhi” tecnologici ne segue il percorso. Sono i **radar di avvicinamento (APP)**: strumenti essenziali, per il controllo del traffico aereo, che, discreti e instancabili, aiutano i controllori a conoscere con precisione la posizione dei velivoli. Per mantenere questa rete al passo con le sfide di oggi e di domani, **ENAV ha avviato un vasto programma di ammodernamento**: un nuovo capitolo per la sorveglianza aerea, all’insegna della sicurezza e dell’efficienza. Un radar moderno, infatti, non deve soltanto “vedere” un aereo: deve rilevarlo con accuratezza, garantire continuità di servizio e dialogare con gli altri sistemi, che compongono l’infrastruttura di controllo del traffico aereo. Le informazioni raccolte devono essere rese disponibili, in modo tempestivo, stabile ed affidabile, così da sostenere il lavoro quotidiano delle sale operative e contribuire alla gestione ordinata dei flussi di traffico.

Molto più di un’antenna

Un radar non è un sensore isolato: per funzionare al meglio ha bisogno di fondamenta, strutture, alimentazione elettrica, impianti, collegamenti e componenti meccaniche, progettati come un unico insieme. È questo il senso dell’approccio “end-to-end”: seguire l’intero sistema, dall’infrastruttura che lo ospita, fino all’elaborazione ed alla distribuzione del segnale, facendo **lavorare insieme ingegneria civile, strutturale, energetica, mecatronica e tecnologia radar**. Anche un apparato tecnologicamente avanzato,

infatti, può esprimere tutte le proprie potenzialità, soltanto se è inserito in un ambiente adeguato, alimentato in modo sicuro, protetto dagli agenti esterni e connesso efficacemente alla rete operativa. Per questo, ogni sito richiede analisi, progettazione e verifiche specifiche, che tengano conto delle caratteristiche del luogo, delle infrastrutture esistenti e delle esigenze operative.

ENAV ha adottato questo approccio integrato nei siti di Genova, Palermo, Firenze e Olbia, dove il progetto comprende non solo la nuova tecnologia radar, ma anche un nuovo manufatto civile ed i relativi impianti. Ogni intervento viene quindi considerato, nel suo intero ciclo di vita: dalla progettazione all’installazione, dalle prove alla messa in esercizio, fino alla manutenzione. Funzionalità, affidabilità, risparmio energetico e sostenibilità non sono obiettivi separati, ma parti della stessa soluzione. Progettare in modo unitario consente di verificare in anticipo le interazioni tra i diversi sottosistemi, ridurre i rischi di incompatibilità e rendere più semplice la gestione futura. Significa anche predisporre spazi, accessi ed impianti, pensando alle attività che dovranno essere svolte negli anni, affinché controlli e interventi tecnici possano avvenire, con efficacia e sicurezza.

Quattordici radar da rinnovare, entro il 2030

Il programma interessa 14 sistemi radar di avvicinamento, distribuiti sul territorio nazionale. **ENAV ha progettato in autonomia la sostituzione delle testate radar e si avvale dell’esperienza di Techno Sky**, per le attività d’installazione ed attivazione. È un

percorso scandito da fasi precise: preparazione dei siti, montaggio, integrazione con la rete esistente, prove tecniche e messa in servizio. Ogni passaggio deve essere pianificato con attenzione, perché le attività si svolgono su infrastrutture, che supportano un servizio continuo. Prima dell'installazione vengono quindi verificate le condizioni del sito e predisposte le opere necessarie; seguono il montaggio e i collegamenti, quindi i controlli funzionali e le prove dell'intera catena. Solo dopo l'esito positivo delle verifiche il nuovo sistema può entrare progressivamente nell'assetto operativo.

Lamezia Terme, Brindisi, Fiumicino e Bari sono già stati aggiornati; gli interventi sono in corso a Genova e Olbia. Seguiranno ulteriori 7 aeroporti,

con conclusione prevista, entro il 2030. La gradualità del piano consente di coordinare cantieri e attività operative, mantenendo sempre disponibile la capacità di sorveglianza necessaria, o riducendola, soltanto per i periodi minimi indispensabili, durante il cambio degli apparati. Le attività più delicate sono programmate nei periodi meno critici dell'anno, in accordo con le esigenze operative. Procedere per fasi permette inoltre di consolidare l'esperienza, maturata nei primi siti, e di applicarla agli interventi successivi, migliorando progressivamente organizzazione, tempi e gestione delle interfacce. Per chi vola, questa trasformazione resterà invisibile. Ma proprio questo è il punto: dietro ogni viaggio regolare e sicuro c'è una rete che osserva, comunica e si rinnova, senza mai fermarsi. Il programma radar APP mette a sistema innovazione, competenze e sostenibilità, valorizzando il lavoro congiunto di progettisti, tecnici e professionisti delle operazioni. Ciascuno contribuisce a una parte della catena, ma è dall'integrazione delle diverse professionalità che nasce l'affidabilità complessiva. La sostituzione degli apparati diventa così anche un'occasione per rafforzare metodi di



5

lavoro condivisi, consolidare le conoscenze e costruire soluzioni, replicabili nei diversi contesti territoriali. Il risultato non è quindi soltanto la sostituzione di apparati, ma **l'evoluzione verso un'infrastruttura più moderna,** resiliente ed in linea con il Master Plan europeo. Una rete rinnovata offre basi più solide, per affrontare le

future evoluzioni tecnologiche ed operative, mantenendo al centro continuità, precisione e qualità del servizio. **L'ammodernamento dei radar di avvicinamento** rappresenta, in questo senso, un investimento nella capacità del sistema di adattarsi, prevenire le criticità e sostenere con affidabilità il traffico aereo nel lungo periodo. Perché la tecnologia migliore è spesso quella che il passeggero non vede, ma sulla quale può contare in ogni istante: gli "occhi" sui cieli italiani continueranno così a diventare sempre più precisi, affidabili e pronti al futuro.





QUANDO IL NOSTRO LAVORO INCONTRA LE PERSONE: ENAV AL MEETING DI RIMINI

A cura della **Redazione**

6

Ci sono attività fondamentali per il funzionamento del Paese che, proprio perché svolte ogni giorno con efficacia e continuità, restano spesso invisibili. La gestione del traffico aereo è una di queste. Milioni di passeggeri viaggiano ogni anno affidandosi a un sistema complesso che garantisce sicurezza, efficienza e regolarità dei voli, senza conoscere necessariamente il lavoro che ne rende possibile il funzionamento.

La partecipazione del Gruppo ENAV alla 47ª edizione del Meeting di Rimini ha rappresentato l'occasione per colmare questa distanza e raccontare, a un pubblico ampio ed eterogeneo, il valore di una missione che ogni giorno contribuisce alla mobilità delle persone, alla competitività del Paese e alla connessione tra territori e comunità.

All'interno del padiglione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, accanto ad alcuni dei principali protagonisti delle infrastrutture italiane, **lo stand ENAV ha accolto migliaia di visitatori: giovani, famiglie, studenti, professionisti e semplici curiosi.** Un pubblico spesso lontano dal mondo dell'aviazione, ma desideroso di comprendere meglio cosa accade dietro ogni decollo e ogni atterraggio.

Attraverso postazioni interattive, contenuti multimediali ed esperienze immersive, i visitatori hanno potuto scoprire le attività del Gruppo, conoscere le tecnologie che supportano la gestione dello spazio aereo italiano e approfondire il ruolo svolto da **ENAV nel garantire la**

sicurezza e l'efficienza del traffico aereo.

Tra le iniziative che hanno suscitato maggiore interesse, l'esperienza di realtà virtuale dedicata alla Torre di controllo di Fiumicino, che ha consentito a centinaia di persone di entrare, seppur virtualmente, in un ambiente normalmente non accessibile al pubblico. Un modo innovativo per rendere tangibile la complessità delle operazioni che si svolgono ogni giorno dietro le quinte del trasporto aereo e per mostrare le professionalità che ne garantiscono il funzionamento.

Ma forse l'aspetto più significativo di questa esperienza è stato proprio l'incontro con le persone. Le domande, la curiosità e lo stupore di tanti visitatori hanno confermato quanto sia importante continuare a raccontare il ruolo di ENAV e il valore della funzione pubblica che l'Azienda svolge. Far conoscere il nostro lavoro significa infatti far comprendere come sicurezza, innovazione e sostenibilità siano elementi essenziali di un servizio che accompagna quotidianamente la vita di milioni di cittadini.

Il Meeting è stato anche un'importante occasione di confronto con il mondo istituzionale. Ministri, rappresentanti del Governo, parlamentari, amministratori locali e stakeholder hanno visitato lo stand, approfondendo le attività del Gruppo e le prospettive di sviluppo di un settore chiamato a svolgere un ruolo sempre più strategico per il sistema dei trasporti e per la crescita del Paese.

A rendere possibile tutto questo è stato **il contributo di numerose colleghe e colleghi che hanno lavorato alla progettazione dei contenuti, all'organizzazione degli spazi e all'accoglienza dei visitatori**. Un impegno che ha permesso di trasformare uno spazio espositivo in un luogo di dialogo e scoperta, capace di raccontare in modo semplice e coinvolgente una realtà altamente specializzata come la nostra.

La partecipazione al Meeting di Rimini lascia quindi qualcosa che va oltre i numeri e le presenze registrate. Lascia la soddisfazione di aver aperto una finestra sul

mondo ENAV, di aver fatto conoscere a migliaia di persone il valore di un'infrastruttura spesso invisibile e di aver mostrato come dietro tecnologie, procedure e sistemi ci siano soprattutto persone che, ogni giorno, operano con competenza e responsabilità al servizio del Paese. **Per qualche giorno, il cielo non è stato soltanto uno spazio da gestire. È diventato una storia da condividere.** E il grande interesse dimostrato dai visitatori ha confermato quanto sia importante continuare a raccontarla.

Maria Carla Fiorella

Product Manager IDS AirNav

Quanto sappiamo davvero di ciò che c'è dietro un aereo che vola? Partecipare al Meeting di Rimini con IDS AirNav, come parte del Gruppo ENAV, è stata l'occasione per raccontarlo a un pubblico molto diverso: bambini, curiosi, appassionati e professionisti del settore. Mi ha colpito scoprire quanto spesso vengano dati per scontati aspetti come le procedure di volo, senza conoscere le persone, le competenze e gli strumenti software che ne rendono possibile la progettazione. Vedere la curiosità e, in alcuni casi, l'orgoglio nel conoscere quante realtà e professionalità convivano in un gruppo italiano come ENAV è stato gratificante. Un'esperienza che ha permesso di raccontare il nostro lavoro, ma anche di guardarlo con occhi diversi e riscoprirne il valore.



Damiano Cervelli

Project Manager Techno Sky

Ho rappresentato Techno Sky al 47° Meeting di Rimini, «L'amor che move il sole e l'altre stelle». Un'edizione storica, con la presenza di Papa Leone XIV, e per me un'occasione speciale per far conoscere il nostro lavoro. Il momento più bello: vedere gli occhi sbalorditi di bambini e famiglie scoprire il dialogo tra piloti e controllori e il mondo dietro il traffico aereo. Persone che il cielo lo guardano da lontano, senza chiedersi chi lo attraversa in sicurezza ogni giorno grazie a chi, come noi, lo presidia da terra. Averlo fatto ripercorrendo la mia esperienza, dall'ACC di Ciampino alla guida di progetti internazionali, mi ha permesso di raccontare Techno Sky con la concretezza di chi il cielo lo ha vissuto da vicino, prima ancora che da lontano



Marco Formato

Research and Business Development
D-Flight

Partecipando al Meeting di Rimini abbiamo scelto di raccontare D-Flight a un pubblico più ampio, andando oltre il perimetro degli addetti ai lavori. Per farlo abbiamo adottato un linguaggio semplice e rassicurante, pensato soprattutto per bambini e famiglie. Nell'immaginario comune i droni sono spesso percepiti in modo molto diverso da adulti e bambini: per i primi possono apparire come una tecnologia complessa; per i secondi rappresentano soprattutto un gioco affascinante. In entrambi i droni sono già oggi strumenti al servizio delle persone e del bene comune. Noi abbiamo il privilegio e la responsabilità, insieme ad ENAV e alle altre società del Gruppo, di contribuire a rendere il cielo sopra di noi più sicuro. Dietro ogni volo sicuro c'è qualcosa di semplice e prezioso: la cura del bene comune.

IDS AIRNAV PROTAGONISTA A IFAIMA 2026: LEADERSHIP NELLA TRANSIZIONE DIGITALE AIS/AIM

di **Alessio Calicchia** Regional Sales Manager LatAm & Caribbean IDS AirNav e **Sara Wegrzyniak** Product Marketing IDS AirNav

IDS AirNav, società del Gruppo ENAV ha preso parte a **IFAIMA 2026 la Global AIM Conference** che si è svolta ad Aruba dall'8 al 10 settembre scorso confermando il proprio ruolo di partner strategico per la digitalizzazione dei servizi aeronautici e l'evoluzione dei sistemi AIS/AIM a livello internazionale

L'evento ha riunito delegati provenienti da oltre 25 Paesi tra Africa, Nord e Sud America, Caraibi, Europa e Asia, diventando un punto di riferimento globale per il confronto sui temi più attuali del settore quali la transizione AIS/AIM, la digitalizzazione dei database aeronautici e lo sviluppo di percorsi formativi dedicati alla qualificazione del personale AIM.

Nel corso della tre giorni, **IDS AirNav** si è potuta confrontare con differenti player a livello mondiale ed ha altresì consolidato il dialogo con enti regolatori e autorità aeronautiche di primo piano in America Latina, Caraibi e Africa, ribadendo in modo inequivocabile il proprio impegno ad accompagnare i partner istituzionali nel percorso di modernizzazione tecnologica, con soluzioni affidabili e con un presidio sempre maggiore sul territorio.

La nostra presenza a IFAIMA conferma **la centralità dei mercati emergenti nella strategia di IDS AirNav**. Vogliamo essere il partner di riferimento per le organizzazioni che affrontano la sfida della transizione verso l'AIM, con soluzioni tecnologiche solide e un supporto concreto e continuativo. IDS è un partner che punta all'eccellenza e alla piena soddisfazione dei propri clienti.

La partecipazione agli appuntamenti annuali di IFAIMA è fondamentale per comprendere le esigenze dei

Paesi partecipanti, i gap tecnologici e approfondire le roadmap normative, così da pianificare gli sviluppi per rispondere alle esigenze del mercato internazionale e individuare eventuali opportunità di collaborazione.

Per la prima volta ci siamo presentati non solo come IDS AirNav, già nota a molti stakeholders internazionali, ma anche come **ENAV Group** mettendo in evidenza la complementarità delle competenze e delle soluzioni offerte. Questo approccio, unito alla consolidata presenza di IDS AirNav nel settore AIM, ha rafforzato le aspettative per una presenza ancora più significativa all'edizione IFAIMA 2027.

Guardando al futuro, IDS AirNav sta già lavorando affinché possa essere partner strategico alla prossima edizione della conferenza, in programma a Giacarta, Indonesia, dal 7 all'11 giugno 2027, un appuntamento che consoliderà ulteriormente **il posizionamento dell'azienda come interlocutore di riferimento per l'evoluzione globale dei sistemi AIM**.



ICE SSA IN BRASILE: LA SFIDA OPERATIVA DI IDS AIRNAV

di **Giovanni Todaro** Product manager IDS AirNav e **Diletta Marchioni** Program Manager IDS AirNav

Avanza con successo il progetto relativo al prodotto di cartografia **Integrated Cartographic Environment** (ICE) per la produzione di carte aeronautiche che supportano le diverse fasi del volo strumentale, raggruppate sotto l'acronimo **SSA**.

Siamo in sud America, in particolare in Brasile, dove tale progetto (ICE SSA) nasce dall'esigenza del cliente, tanto ambiziosa quanto sfidante, di modernizzare il processo di produzione delle carte aeronautiche, passando da un approccio totalmente manuale fortemente basato su strumenti di disegno computerizzato (**CAD**) a un modello georeferenziato (**GIS**) e data-driven, integrato con l'Aeronautical Database e l'intera catena AIM.

La sfida non è stata soltanto tecnologica. Per gli operatori, abituati da anni a processi e modalità di lavoro consolidate, il nuovo sistema doveva garantire continuità operativa, preservando funzionalità fondamentali, familiarità nell'utilizzo e confidenza nelle attività quotidiane. Non si trattava semplicemente di introdurre un nuovo strumento per la produzione di carte SSA in un ambiente basato su dati strutturati, template e regole automatiche, ma di superare la resistenza al cambiamento accompagnando il cliente in una trasformazione profonda dei processi di lavoro, adattando ove possibile sia il prodotto sia i flussi operativi.

Nel corso del progetto sono emerse criticità legate alla qualità e alla standardizzazione dei dati, all'allineamento con la normativa nazionale, alla

migrazione di procedure di volo provenienti da versioni precedenti del software di Flight Procedure Design (FPDAM) e ad altre esigenze operative del cliente. A queste si sono aggiunti fattori tipici di un progetto internazionale: barriere linguistiche, logistiche e più in generale di comunicazione. La collaborazione tra IDS AirNav, IDS Brasile, ed il cliente è stata determinante e ha permesso di affrontare ogni criticità con un confronto costante e interventi mirati di analisi e sviluppo.

La risoluzione di tali problematiche ha contribuito non solo al successo del progetto, ma anche all'evoluzione del prodotto stesso, progressivamente

affinato e migliorato per rispondere sempre meglio alle esigenze operative del cliente e del mercato.

La fase finale di addestramento operativo e la conseguente **Final Acceptance** hanno certificato la piena capacità degli operatori di utilizzare il sistema in produzione. Un traguardo che segna l'ingresso

del progetto nella fase di manutenzione e rappresenta un risultato significativo per tutti gli attori coinvolti.

ICE SSA in Brasile è stato un progetto di **trasformazione**, accompagnando il cliente in un vero cambiamento di metodo: dal disegno prevalentemente manuale a una produzione cartografica guidata dai dati aeronautici. Un percorso complesso che, attraverso le difficoltà incontrate, ha contribuito a rafforzare il prodotto e la collaborazione strategica tra IDS AirNav ed il cliente.



ENAV IN GRECIA.

NUOVE PROCEDURE PBN E REVISIONE DEL NETWORK CONVENZIONALE PER 39 AEROPORTI

di Unregulated Market Program Management Office ENAV e IDS AirNav Sales

ENAV insieme al partner greco **EFA Ventures**, si è aggiudicata una gara internazionale bandita dall'Autorità per l'Aviazione Civile Ellenica (HCAA) e dal Gestore del traffico Aereo Greco (HASP), relativa alla progettazione, valutazione di safety e la validazione in volo di **nuove procedure strumentali di volo di tipo PBN (Performance Based Navigation)**, oltre alla verifica e riprogettazione di **procedure strumentali convenzionali**, distribuite su un totale di 39 aeroporti del territorio ellenico — dalle grandi isole dell'Egeo e dello Ionio in aeroporti civili e militari, fino ai principali scali.

Il progetto si articola in due filoni di attività strettamente complementari:

- il rilievo ostacoli, eseguito dal partner locale;
- l'intera catena di progettazione e validazione delle nuove procedure di volo satellitari (PBN), la valutazione della sicurezza (safety assessment) e la validazione in volo (flight validation), nonché la verifica periodica delle procedure strumentali di tipo “convenzionale” già esistenti, attività che svolgerà ENAV

Una copertura capillare, aeroporto per aeroporto

L'ambito del progetto è tra i più estesi mai affrontati da ENAV Group in un singolo Paese. Gli aeroporti coinvolti sono riportati nella seguente immagine.

Una geografia che riflette bene la sfida tecnica del progetto: molti di questi aeroporti servono isole con orografia complessa, dove procedure di avvicinamento moderne e basate su navigazione satellitare

possono fare una reale differenza in termini di sicurezza, regolarità operativa e accessibilità, specialmente nei mesi di alta stagione turistica.

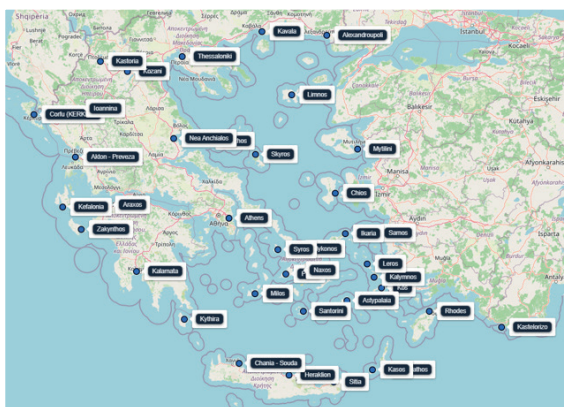
Si stima al momento che per coprire l'esigenza di implementazione di nuove IFP (Instrument Flight Procedure) di tipo PBN per gli aeroporti coinvolti si progetteranno non meno di 600 procedure e si effettueranno almeno altrettante revisioni di IFP di tipo convenzionale per gli aeroporti soggetti a tale verifica. Si stima che per i **36 mesi di durata** della commessa si elaboreranno più di **1200 IFP** tra vecchie e nuove.

I team di ENAV coinvolti

La fase esecutiva, cominciata a fine luglio con il Kick-Off Meeting ad Atene e che attualmente è nel pieno della fase iniziale di raccolta dei dati e dei requisiti, prevede, per la parte operativa, il coinvolgimento delle strutture di Airspace Design and MBS, di Safety e di Flight Inspection and Validation, mentre il Progetto è gestito dalla struttura Unregulated Market and Program Management Office.

Il valore strategico per il Gruppo

Questo incarico rafforza ulteriormente la presenza di ENAV Group nel bacino del Mediterraneo orientale e conferma la capacità di competere e vincere su commesse internazionali di grande complessità tecnica e operativa. Progetti di questa natura consolidano il posizionamento del Gruppo come partner di riferimento per le Autorità dell'Aviazione Civile e gli ANSP che devono modernizzare le proprie infrastrutture di navigazione aerea.





12

MYTICO, LA NUOVA PIATTAFORMA DI VIAGGIO DEL GRUPPO ENAV

di **HR Administration** - Travel Management ENAV

Il Gruppo ENAV introduce **MyTico**, la nuova piattaforma di gestione dei viaggi aziendali sviluppata da Cisalpina Tours, che entrerà in esercizio dal **1° ottobre 2026**.

L'introduzione di questo strumento rappresenta il primo step del percorso di semplificazione dei processi di gestione dei viaggi aziendali e consentirà di rendere le attività di prenotazione più rapide e autonome. Ogni prenotazione dovrà essere effettuata nel rispetto delle disposizioni contenute nel nuovo documento **"Servizi di Booking di Gruppo: Condizioni e Massimali"**, predisposto per garantire standard omogenei e adeguati alle esigenze di viaggio del nostro Gruppo.

Un unico ambiente digitale per organizzare il viaggio

Una volta autorizzata la trasferta attraverso i consueti

sistemi aziendali, il dipendente riceverà una e-mail con il link di accesso a MyTico.

La piattaforma consentirà di prenotare direttamente, in modalità **Self Booking**, voli di linea e low cost, treni e strutture alberghiere. Per alcuni servizi specifici, quali autonoleggi, biglietteria marittima, richieste di visto, voli multi-tratta, tariffe residenti e altre particolari esigenze di viaggio, resterà disponibile il supporto dell'agenzia in modalità assistita, mediante accesso alla medesima piattaforma.

Grazie all'integrazione tra i sistemi aziendali e la piattaforma, sarà possibile gestire le prenotazioni dei servizi di viaggio in un unico ambiente digitale, dalla prenotazione fino alla consultazione dei documenti di viaggio.

Siamo solo all'inizio del viaggio...

ENAV AFFIANCA AVIS CONTRO L'EMERGENZA PLASMA



L'emergenza sangue si è fatta sentire in questa calda estate 2026 in tutta Italia ma soprattutto a Roma e nel Lazio. Non si tratta solo di un "fisiologico" calo di donazioni caratteristico del periodo estivo, ma di un'emergenza più ampia. Il tema della carenza di sangue nel Lazio è stato sottolineato dal Centro nazionale sangue che il primo settembre ha inviato una nota per segnalare la necessità. Ed è per questo che **ENAV** in collaborazione con **AVIS Roma** ha organizzato, nel mese di settembre, una raccolta sangue "straordinaria" nella Sede centrale di Via Salaria, a Ciampino e in quella di Techno Sky. Da molti anni ENAV offre la propria disponibilità nell'affiancare AVIS Roma che, con le proprie autoemoteche e il personale sanitario, si impegna in queste giornate grazie alla generosità di tanti colleghi donatori. **Il Presidente dell'Associazione, il collega ENAV Daniele Fortuna** ci ricorda che "senza sangue non si opera e non si possono fare trasfusioni. L'importanza di donare non è soltanto un dovere civico ma serve a migliorare il futuro di tanti".

ACRONIMO DEL MESE: INGV

INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia): potrebbe sembrare poco coerente con nostro mondo ma...

Il mese di agosto 2026 sarà ricordato per l'eruzione dell'Etna che ha provocato la chiusura temporanea e la sospensione dei voli all'Aeroporto di Catania-Fontanarossa a causa delle nubi di cenere vulcanica. Le attività di volo in arrivo e in partenza sono state talvolta sospese o limitate proprio a seguito del colore del VONA (Volcano Observatory Notice for Aviation) emanato dall'**INGV** anche per la presenza di cenere sulle piste. Dunque, non possiamo che parlare di questo "acronimo" che è deputato allo studio dei fenomeni geofisici e vulcanologici e alla gestione delle rispettive reti nazionali di monitoraggio per i fenomeni sismici e vulcanici.

INGV è balzato, come detto, agli onori della cronaca per essere stato protagonista delle comunicazioni per allertare il sistema aeroportuale, interessato dalle ceneri dell'Etna in eruzione e quindi delle conseguenze sull'operatività del trasporto aereo. Ha come compito anche il monitoraggio del Vesuvio, dei Campi Flegrei, Ischia, Stromboli e dei vulcani delle Eolie.

13





ANNEX 19

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION



TERZA EDIZIONE "ANNEX 19 - SAFETY MANAGEMENT" ICAO

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety ENAV

14

Il 26 novembre 2026 entrerà in vigore la Terza Edizione dell'Annex 19 - Safety Management dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) adottata dal Consiglio ICAO nel giugno 2025. La nuova edizione sostituirà integralmente quella attualmente in vigore e rappresenta l'evoluzione più significativa del quadro normativo internazionale sulla gestione della sicurezza degli ultimi anni.

A una prima lettura potrebbe apparire come un aggiornamento tecnico destinato agli specialisti della safety, ma in realtà le modifiche introdotte delineano una visione destinata a influenzare in modo significativo come le organizzazioni aeronautiche e le autorità nazionali gestiranno la safety nel prossimo futuro.

Da circa venti anni il **Safety Management System (SMS) rappresenta l'architettura attraverso la quale il settore aeronautico identifica i pericoli, valuta i rischi e adotta misure di prevenzione degli incidenti**: attività quali occurrence reporting, investigazioni, monitoraggio delle performance, risk assessment, audit e safety promotion hanno consentito di raggiungere livelli di sicurezza sempre più elevati.

Tuttavia, come tutti i sistemi di gestione, anche il Safety Management System segue la propria roadmap evolutiva e l'ICAO Annex 19 traguarda proprio una naturale fase di maturazione del Safety Management, nella quale i principi già consolidati dell'SMS vengono ulteriormente sviluppati mediante un focus sulla **misurazione**

delle prestazioni di safety e, come conseguenza dell'evoluzione del contesto esterno, con un maggiore ricorso alla analisi dei dati e alla Safety Intelligence.

Una delle differenze più rilevanti rispetto all'edizione attuale riguarda proprio il passaggio da una logica prevalentemente orientata alla conformità verso un modello maggiormente focalizzato sulle prestazioni di sicurezza. In altre parole, non sarà più sufficiente dimostrare l'esistenza di procedure e processi conformi alla normativa: Stati e organizzazioni aeronautiche dovranno essere in grado di evidenziare come tali strumenti contribuiscano concretamente alla riduzione del rischio e al miglioramento delle performance di safety.

Un altro aspetto che assume particolare rilevanza nella terza edizione dell'Annex 19 ICAO è l'introduzione del concetto di **Safety Intelligence**.

La Safety Intelligence rappresenta il processo attraverso cui dati, informazioni e analisi vengono integrati per identificare tendenze, vulnerabilità emergenti e rischi futuri, sostenendo decisioni più efficaci sia a livello di State Safety Programme (SSP) sia di SMS aziendale. A supporto di questo nuovo approccio l'ICAO ha pubblicato il nuovo Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

La crescente disponibilità di dati rende questa trasformazione particolarmente significativa. Report volontari, attività di monitoraggio, risultati investigativi e indicatori di performance costituiscono già oggi un

patrimonio informativo di grande valore, sul quale costruire processi sempre più efficaci di integrazione, analisi e interpretazione. In questo contesto il concetto di Safety Intelligence assume una funzione centrale, collegando osservazione, analisi e decisione. In questa prospettiva, la qualità delle decisioni aziendali dipenderà sempre più dalla capacità di trasformare dati eterogenei in conoscenza operativa utile all'identificazione delle tendenze emergenti pervenendo così alla capacità di anticipare i rischi.

Un altro aspetto rilevante riguarda gli **State Safety Programme (SSP)**.

La Terza Edizione dell'Annex 19 rafforza l'attenzione verso la gestione delle performance di Safety, il monitoraggio dell'efficacia delle attività di oversight e il miglioramento continuo a livello statale. L'obiettivo è quello di consolidare la convergenza tra il modo in cui gli Stati governano la sicurezza del trasporto aereo e l'attività svolta dalle singole organizzazioni attraverso i propri SMS.

Quali effetti ci aspettiamo che il nuovo Annex 19 possa produrre nel contesto europeo?

La storia recente dell'aviazione civile fornisce un'indicazione piuttosto chiara. Storicamente, standard, raccomandazioni e indirizzi introdotti dagli **Annessi ICAO sono stati progressivamente recepiti attraverso aggiornamenti della normativa europea**, delle Acceptable Means of Compliance (AMC) e dei relativi materiali guida. È quindi ragionevole presumere che anche le

innovazioni contenute nella Terza Edizione dell'Annex 19 possano seguire lo stesso percorso, trovando progressiva attuazione attraverso future evoluzioni del quadro regolamentare europeo.

Per un Air Navigation Service Provider (ANSP) come il nostro, il cambiamento più significativo consisterà nel far evolvere e potenziare i processi esistenti del nostro SMS. Le informazioni provenienti dalle segnalazioni degli eventi di safety, dalle investigazioni, dal monitoraggio operativo e dalle attività di risk assessment saranno chiamate a interagire all'interno di un ecosistema sempre più integrato della conoscenza del rischio. In questo modo, evidenze che singolarmente potrebbero apparire limitate o poco significative potranno, una volta aggregate e analizzate nel loro insieme, rivelare vulnerabilità sistemiche, tendenze emergenti e segnali deboli, consentendo di intervenire prima che tali condizioni si traducano in eventi operativi.

La Terza Edizione dell'Annex 19 rappresenta quindi un'evoluzione verso una gestione della sicurezza basata sull'analisi avanzata dei dati, sulla capacità previsionale e sul supporto alle decisioni, elementi che per gli ANSP diventeranno sempre più centrali nei programmi di safety del prossimo decennio. **E per ENAV la sfida principale sarà far evolvere il proprio Safety Management System** pervenendo ad una conoscenza sempre più approfondita e predittiva dei rischi operativi.

15



IDS AirNav
an enav group company

AEROSIG

XXIV EDITION **ROME 2026**

16

07-08 OCTOBER

MAXXI MUSEUM

AEROSIG

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