CLEARED

Mensile del Gruppo ENAV
n.9 anno XXIII
ottobre 2026



ENAV
I dati della Summer 2026



ENAV Domani



GRUPPO ENAV
Flight Planning europeo



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

enav group

SOMMARIO

1 **EDITORIALE**

2 ... 5 **SUMMER 2026**

6-7 **ENAV DOMANI:** DALLE IDEE ALLE AZIONI, IL CAMBIAMENTO PRENDE FORMA

8-9 **ENAV E IDS PORTANO ARO/CBO** ITALY NEL FUTURO DEL FLIGHT PLANNING EUROPEO

10-11 **AEROSIG 2026:** IL DIALOGO CHE GENERA INNOVAZIONE

12 **BLUE MED FAB:** COOPERAZIONE, INNOVAZIONE E VISIONE COMUNE PER IL FUTURO DEL TRASPORTO AEREO

13 **SAFE AT WORK:** COSTRUIRE AMBIENTI DI LAVORO FONDATI SUL RISPETTO

14-15 **SAFETY CULTURE SURVEY:** UNA FOTOGRAFIA MATURA DELLA CULTURA DELLA SAFETY

16 **LA PAROLA A...**

Focus sulla Summer ENAV 2026

di **Maurizio Paggetti** Chief Operating Officer ENAV

Anche quest'anno la domanda di traffico gestita dagli ANSP europei ha registrato una forte crescita nel periodo estivo. Questa affermazione è diventata ormai una costante sulla quale bisogna sviluppare alcune considerazioni.

Il primo elemento che si può evidenziare è che nonostante il perdurante conflitto russo-ucraino e la crisi mediorientale determinata dallo scontro USA-Iran, nel nostro continente permane alta la richiesta di mobilità da parte dei cittadini europei.

La rivoluzione del modello di business nell'ambito del trasporto aereo, avviata all'inizio degli anni duemila da parte delle compagnie cosiddette low cost, ormai è diventata un elemento consolidato nei nostri comportamenti quotidiani. Le nuove generazioni sono cresciute con queste nuove opportunità di spostamento ed hanno di fatto determinato una stabilità e, nel tempo, un ampliamento della domanda che come immediata conseguenza ha permesso l'inserimento di nuove compagnie aeree nel panorama europeo, non solo quindi Ryanair ed Easyjet ma anche Wizzair e Volotea per citare le più note.

Nel periodo estivo, questa modalità di spostamento raggiunge il suo apice.

Infatti, con un diverso modo di usufruire del periodo di riposo, meno periodi lunghi continuativi nella stessa località più pause brevi e frequenti in posti diversi, l'aereo risulta il mezzo più idoneo a soddisfare queste nuove esigenze.

Il secondo elemento è determinato dalla strategia industriale delle compagnie aeree principali (low cost e legacy) che concentrano il massimo sforzo nella cosiddetta summer IATA (aprile/ottobre) con l'utilizzo massimo degli aeromobili e con l'obiettivo di estendere l'offerta anche nei mesi finali della stagione.

Il terzo elemento legato alla stagionalità evidenzia una crescita complessiva importante del network europeo ma con picchi superiori per gli ANSP che forniscono i servizi nel sud Europa in special modo nel bacino mediterraneo.

Italia, Spagna e Grecia, che tradizionalmente nel periodo estivo registrano aumenti di volume del traffico aereo, quest'anno hanno gestito una domanda significativamente superiore rispetto alle stime previste di STATFOR di EUROCONTROL per l'area.

In questo contesto complesso ritornano di interesse i temi della traffic volability, del confronto tra Agreed Capacity elaborata dagli ANSP in base all'Agreed Demand e della forte interdipendenza delle performance dei singoli ANSP.

Considerato lo scenario sopra descritto, ENAV anche quest'anno ha garantito una performance operativa di assoluto prestigio nel panorama europeo.



I dati dimostrano che a fronte di un incremento del traffico di circa il 6% su base annua rispetto al 2025 (peak day 8555 voli gestiti il primo week end di agosto) e di circa il 23 % rispetto al 2019, i ritardi ad oggi registrati, riconducibili ad ENAV sono in linea con gli obiettivi di capacity previsti nel Piano di Performance RP4 (2025/2029).

I risultati di questa stagione estiva 2026 sono quindi la conferma del modello organizzativo e di pianificazione di ENAV che vede la giusta combinazione tra la professionalità del personale operativo con il contributo delle parti sociali, e l'applicazione di concetti evoluti di utilizzazione dell'infrastruttura dello spazio aereo elaborati nel periodo invernale associati ad un supporto tecnologico adeguato.



SUMMER 2026: UNA STAGIONE DA RECORD PER OPERATIONS NORTH

di **Antonio Maria Gigli** responsabile Operations North ENAV

La Summer 2026 è stata caratterizzata dal più elevato numero di voli mai gestito dalle strutture di Operations North.

I dati di traffico degli ACC di Padova e Milano hanno registrato, a fine settembre, una crescita media annua del 5,5%, con il raggiungimento di nuovi picchi storici di traffico. Una tendenza che trova conferma anche negli **aeroporti del Nord Italia**, tutti in crescita rispetto all'anno precedente, con incrementi particolarmente significativi a Torino (+23,7%), Venezia (+17%), Genova (+12%) e Rimini (+33,4%). Continua inoltre l'espansione dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, che registra un ulteriore +7,7% su volumi che già lo scorso anno avevano raggiunto livelli straordinari.

Al di là dei numeri, certamente indicativi della costante crescita del sistema del trasporto aereo, è doveroso sottolineare **la capacità del nostro personale operativo di sostenere questi ritmi** con professionalità, competenza e spirito positivo. In un contesto di domanda crescente e di complessità operativa sempre maggiore, le persone continuano a rappresentare il principale fattore di successo.

Un ringraziamento particolare va inoltre al personale di struttura, il cui lavoro quotidiano consente alle sale operative di affrontare tali incrementi di traffico con un livello di preparazione, prontezza e capacità organizzativa che, senza timore di smentita, rappresenta oggi un punto di riferimento nel panorama europeo.

UNA NOTTE SPECIALE SULLA PISTA DI LINATE

Nel cuore della Summer 2026, nella notte tra il 19 e il 20 giugno, l'aeroporto di Milano Linate ha ospitato la "Milano Linate Runway Run", una corsa podistica non competitiva di 10 chilometri disputata lungo pista e raccordi. Dopo l'atterraggio dell'ultimo volo, lo scalo è stato temporaneamente chiuso al traffico aereo per consentire ai circa 3.000 partecipanti di vivere un'esperienza davvero unica. L'organizzazione ha riprodotto le fasi di un normale viaggio: check-in, controlli di sicurezza e accesso ai gate prima dell'ingresso in area di movimento. Al segnale di partenza, i podisti si sono riversati lungo taxiway e pista, accompagnati dal supporto del personale aeroportuale e dei Vigili del Fuoco. Alcuni hanno cercato la prestazione sportiva, altri hanno semplicemente assaporato l'emozione di correre in uno scenario normalmente riservato agli aeromobili.

Una serata speciale che ha mostrato al pubblico una prospettiva diversa del mondo aeroportuale, confermando ancora una volta il forte legame tra lo scalo e il territorio.

La maratona operativa del supervisore

Se a Linate si correva una gara di 10 chilometri, a Padova ACC qualcuno ha portato a termine una vera e propria "maratona operativa".

Era una tipica giornata di "summer": traffico intenso, coordinamenti continui, assetti da modificare e telefonate che si susseguivano senza sosta. Uno dei supervisori di turno sembrava non fermarsi mai. Verso l'ora di pranzo controllò il proprio smartwatch: segnava già 8.700 passi. Convinto che ci fosse un errore, riprese immediatamente il suo giro della sala operativa.

Tra aperture di settori, accorpamenti, briefing e supporto ai controllori, la giornata proseguì a ritmo serrato. Solo a fine turno arrivò la sorpresa: il contapassi segnava oltre 15.000 passi percorsi.

Un controllore osservò il display e scherzò: "Oggi non hai fatto supervisione... hai corso una mezza maratona operativa".

Da quel giorno nacquero nuove unità di misura "non ufficiali": 5.000 passi per una mattinata tranquilla, 10.000 per una Summer standard e 15.000 per una giornata da traffico record.

Perché in ACC il traffico si misura in movimenti aerei. Il lavoro di un supervisore, qualche volta, anche in chilometri percorsi a piedi.



IL CENTRO SUD PRESENTE NELLA CRESCITA DEL TRAFFICO AEREO DI QUESTA "CALDA" SUMMER

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

Il 2026, e in particolare la Summer, ha confermato la forte crescita del traffico negli aeroporti e negli spazi aerei di competenza di Operations Center and South.

I settori di Roma ACC e Brindisi ACC hanno sostenuto con efficacia l'incremento della domanda e assorbito una quota rilevante dei flussi redistribuiti dal Network Manager di EUROCONTROL nell'ambito degli scenari di gestione della capacità e degli eventi meteorologici, contribuendo in maniera determinante alla resilienza del network senza impatti significativi sulle prestazioni operative.

Particolarmente significativo il contributo del **sistema aeroportuale del Centro-Sud Italia**, con risultati di assoluto rilievo conseguiti dagli scali di Roma Fiumicino, Napoli, Catania, Palermo e Bari.

Dietro i numeri, però, ci sono soprattutto le persone. E l'estate 2026 ha regalato molte storie che raccontano bene cosa significhi lavorare ogni giorno per garantire sicurezza, efficienza e continuità del servizio.

A FIRENZE, una mattina caratterizzata da forti venti ha portato alcune mongolfiere impegnate nelle attività turistiche sul Chianti ad avvicinarsi alle traiettorie di arrivo dell'aeroporto. La situazione è stata gestita grazie al puntuale coordinamento tra Roma ACC e Peretola, garantendo la piena sicurezza delle operazioni. Durante una delle sequenze di avvicinamento, un pilota ha commentato in frequenza, sorpreso ed estasiato, la straordinaria bellezza del panorama offerto dai palloni sospesi sulla campagna toscana, regalando un momento capace di ricordare come, dietro la complessità delle operazioni, il volo continui a conservare intatto il suo fascino.

A CAGLIARI, l'esercitazione internazionale SAR SQUALO 2026, una delle principali attività addestrative del Mediterraneo dedicate alla ricerca e soccorso di persone in mare, ha messo in luce il ruolo essenziale di ENAV nel coordinamento delle emergenze, dimostrando ancora una volta il valore della preparazione, dell'integrazione tra enti e della capacità di lavorare insieme quando ogni secondo può fare la differenza.

A FIUMICINO, nel pieno di un intenso pomeriggio estivo, la Torre è stata chiamata a supportare le operazioni di ricerca di un pescatore disperso al largo di Focene, garantendo agli assetti di soccorso uno spazio aereo dedicato senza compromettere la regolarità delle attività dello scalo più trafficato d'Italia. Nello stesso contesto operativo, la TWR ha salutato in frequenza l'ultimo volo di un comandante ITA, il quale ha ringraziato commosso per averlo accompagnato nei suoi tanti anni di volo, con professionalità e passione. In Torre nessuno ha applaudito, perché non si fa, ma l'emozione di tutti era palese. Perché in quei pochi secondi c'era tutto: la tensione di un soccorso al largo e l'onore di salutare chi quel cielo lo ha abitato per una vita. Si era materializzato così il lato più autentico del nostro lavoro: quello in cui professionalità e dimensione umana convivono con naturalezza, in situazioni che rimarranno per sempre impresse nella memoria di chi le ha vissute.

IN SICILIA, infine, l'attività imprevedibile dell'Etna ha richiesto un impegno continuo per interpretare fenomeni mai osservati prima e gestirne gli effetti sulle operazioni aeree, confermando la competenza e la dedizione con cui le donne e gli uomini di ENAV affrontano anche gli scenari più complessi.

Storie diverse tra loro, accomunate da un unico filo conduttore: **la passione, la professionalità** e la capacità delle nostre linee operative e del personale di staff di trasformare ogni sfida, grande o piccola, in un'opportunità **per fare squadra e continuare a garantire un servizio di eccellenza**.



SUMMER 2026: MISSION IMPOSSIBLE

di **Massimiliano Floris** responsabile Regional Airports ENAV

"La differenza non la fanno le risorse che hai, ma ciò che riesci a fare con le risorse che hai." (Andrea Pontremoli)

Se c'è una frase che descrive bene **il mondo dei Regional Airports**, probabilmente è questa.

Perché chi lavora nei nostri aeroporti sa che i risultati non nascono mai per caso. Nascono dalla capacità di adattarsi, di trovare soluzioni, di fare squadra e, soprattutto, di vedere opportunità dove altri vedono soltanto vincoli.

La **Summer 2026** è stata l'ennesima dimostrazione di questa attitudine.

I nostri 22 aeroporti hanno affrontato una stagione caratterizzata da traffici sostenuti, nuove sfide operative e aspettative sempre crescenti da parte di compagnie aeree, operatori e territori, anche per la centrale funzione sociale che siamo chiamati a svolgere. Eppure, ancora una volta, **le donne e gli uomini dei Regional Airports** hanno fatto ciò che sanno fare meglio: trasformare la complessità in normalità.

Dietro ogni movimento gestito in sicurezza, ogni ritardo evitato, ogni problema risolto e ogni passeggero che ha raggiunto la propria destinazione, c'è stato il lavoro quotidiano dei responsabili dei 6 Cluster, OCS, ATCo, FISO, tecnici e personale di supporto che hanno affrontato questa stagione con professionalità, spirito di servizio e una contagiosa voglia di crescere.

Particolarmente significativo è stato, ancora una volta, **il contributo dei colleghi più giovani**, molti dei quali alla loro prima esperienza in una summer completa. Vederli inserirsi rapidamente nelle squadre, assumersi responsabilità e contribuire ai risultati raggiunti rappresenta uno dei segnali più concreti della solidità del nostro percorso.

La Summer 2026 ci lascia dunque una conferma: **continuano a crescere i nostri aeroporti**, ma soprattutto continuano a crescere le persone che li fanno funzionare ogni giorno.

Del resto, nei Regional Airports funziona così: passiamo mesi a prepararci per affrontare una stagione impegnativa, poi la superiamo con successo e la prima domanda che ci facciamo non è "come festeggiamo?", ma "e adesso quale sarà la prossima sfida?". Una forma di sana follia che, almeno per il momento, non sembra richiedere alcun intervento correttivo.

La prima Summer della Remote Tower di Grottaglie

La Summer 2026 resterà nella storia dei Regional Airports anche per un motivo particolare: è stata la prima stagione estiva del primo aeroporto del perimetro (il secondo in assoluto), quello di Grottaglie, gestito in modalità Remote Tower dal RTCC di Brindisi.

Un passaggio importante che ha consentito di verificare sul campo, nel periodo più intenso dell'anno, l'efficacia di un modello operativo che rappresenta una delle espressioni più concrete dell'innovazione in ENAV. Ma, come spesso accade, la tecnologia da sola non basta.

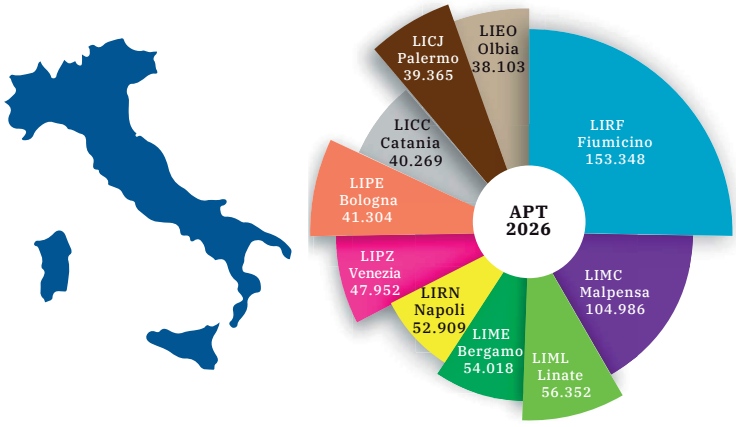
Il vero valore aggiunto è stato il contributo delle persone coinvolte, che hanno affrontato questa nuova esperienza con professionalità, spirito di adattamento ed entusiasmo. La stagione ha infatti confermato non solo la piena sostenibilità operativa del modello, ma anche l'elevato livello di partecipazione del personale operativo, che ha particolarmente apprezzato il nuovo contesto professionale.

Un risultato che rende questa prima Summer non soltanto una tappa importante per Grottaglie e Brindisi, ma anche una concreta indicazione della direzione verso cui, come Gruppo, stiamo guardando.

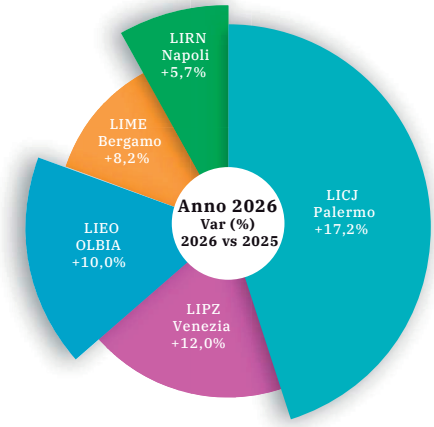
SUMMER **ENAV 2026** (1/5/2026 - 30/9/2026)

a cura della struttura **Performance Analysis**

Primi 10 aeroporti ENAV per numero di movimenti IFR e VFR



Primi 5 aeroporti ENAV per variazione %



ENROUTE (sorvoli)

Misura	2026	2025 Var (%)
Volato IFR nazionale (*)	1.158.525	6,0%
Sorvoli IFR (*)	402.324	6,2%
Volato IFR medio giornaliero	7.572	6,0%

01/08/2026: giorno di picco voli IFR (Instrument Flight Rules) 8.555

(*) Voli IFR gestiti da ENAV nei propri ACC

TERMINALE (arrivi e partenze IFR+VFR)

Misura	2026	Var (%)
Movimenti IFR totali	862.096	5,5%
Movimenti IFR domestici	152.561	4,5%
Movimenti IFR internazionali	601.183	5,9%
Operazioni VFR	109.681	5,1%
Operazioni VFR medie giornaliere	717	

31/07/2026: giorno di picco movimenti IFR 6.192

HIGHLIGHTS

- **Il primo aeroporto per numero di movimenti** è stato **Fiumicino** che ha gestito il 16% dei movimenti ENAV (+0,4% di voli rispetto allo stesso periodo del 2025).
- **I primi 10 aeroporti per numero di voli** hanno gestito il 65% dei movimenti ENAV.
- **I primi 10 aeroporti per numero di passeggeri** transitati su cui opera ENAV (Fiumicino, Malpensa, Bergamo, Napoli, Catania, Venezia, Bologna, Linate, Palermo, Bari) hanno gestito il 77% del totale passeggeri in Italia.
- **Palma di Maiorca-Monaco di Baviera** è stato il collegamento di **sorvolo** più operato con **18** tratte al giorno (somma dei voli nei due versi).
- **Fiumicino-Madrid** è stato il **collegamento internazionale** più operato con 34 tratte al giorno (somma dei voli nei due versi).
- **Fiumicino-Palermo** è stato il **collegamento domestico** più operato con 37 tratte al giorno (somma dei voli nei due versi).

ENAV DOMANI: DALLE IDEE ALLE AZIONI, IL CAMBIAMENTO PRENDE FORMA



A cura della **Redazione**

Ascoltare, confrontarsi, condividere esperienze e trasformare le idee in iniziative concrete. È questo l'approccio che ha guidato la giornata del 9 ottobre all'Auditorium di Ciampino, dove le prime linee e una rappresentanza del management aziendale si sono ritrovate per dare avvio al percorso **ENAV Domani**, un'iniziativa pensata per accompagnare l'evoluzione dell'azienda facendo leva sul contributo diretto delle persone.

Più che un tradizionale appuntamento manageriale, l'incontro è stato concepito come **un momento di lavoro e partecipazione, con l'obiettivo di individuare aree di miglioramento** e raccogliere proposte capaci di incidere concretamente sulla vita quotidiana dell'organizzazione. La volontà era quella di mettere al centro il confronto tra competenze, esperienze e punti di vista diversi.

Il cuore della giornata è stato rappresentato dai tavoli di lavoro, che hanno riunito partecipanti provenienti da funzioni e ambiti professionali differenti. Una scelta





che ha favorito il dialogo trasversale permettendo di osservare criticità e opportunità attraverso prospettive diverse. Dal confronto sono emerse 28 idee e proposte, successivamente ricondotte a cinque macroaree di intervento che orienteranno le attività dei prossimi mesi.

I risultati hanno evidenziato con chiarezza alcune priorità condivise. Venti delle ventotto proposte raccolte, pari al 71% del totale, riguardano processi aziendali e gestione delle informazioni, segnalando quali siano gli ambiti percepiti come più rilevanti per migliorare l'efficacia dell'organizzazione. Un dato che conferma quanto semplificazione, accessibilità delle informazioni e fluidità operativa siano considerate leve fondamentali per accompagnare la crescita dell'azienda.

Un percorso che mira non soltanto a incrementare l'efficienza, ma a liberare tempo ed energie da dedicare ad attività a valore aggiunto.

Accanto alla semplificazione, **numerosi contributi hanno sottolineato l'importanza di favorire una maggiore condivisione delle conoscenze** e rendere più immediato l'accesso agli strumenti e ai

dati necessari per operare in modo efficace.
Le riflessioni emerse hanno inoltre richiamato la necessità di rafforzare la collaborazione tra strutture e funzioni diverse per affinare la capacità di lavorare in modo integrato favorendo una cultura della collaborazione orientata ai risultati.
A offrire ulteriori spunti di riflessione è stato l'intervento dell'architetto Carlo Ratti, docente al Massachusetts Institute of Technology di Boston e al Politecnico di Milano. Attraverso dati, casi di studio ed esempi sviluppati nell'ambito del Senseable City Lab, Ratti ha mostrato come innovazione, dati e tecnologia possano generare valore quando vengono messi al servizio delle persone e della qualità delle relazioni.
La stessa attenzione alla dimensione umana ha attraversato l'intervento dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale **Igor De Biasio**, che ha illustrato la visione alla base di ENAV Domani: costruire oggi l'azienda che vogliamo essere domani, individuando le aree di miglioramento e promuovendo una cultura orientata all'azione, alla responsabilità e alla partecipazione.
A fare da riferimento lungo questo percorso



sono tre valori indicati come elementi fondanti dell'identità aziendale: trasparenza, coraggio e valore delle persone. Tre principi che trovano significato nelle attività quotidiane e che invitano ciascuno a riconoscere ciò che può essere migliorato, affrontare il cambiamento e mettere al centro il contributo delle persone. La giornata si è aperta con i saluti del Presidente **Sandro Pappalardo** e del Chief People and Corporate Services Officer **Ivan Rebernik**, che hanno sottolineato l'importanza dell'ascolto e del confronto come strumenti indispensabili per accompagnare il percorso di crescita dell'organizzazione.
Il valore dell'iniziativa risiede soprattutto nel suo metodo, le idee raccolte rappresentano infatti il punto di partenza di un percorso che proseguirà attraverso attività di approfondimento e sviluppo, con l'obiettivo di trasformare il confronto in risultati concreti e misurabili.
ENAV Domani nasce non come un progetto ma come un percorso che punta a fare dell'ascolto, dell'innovazione e della semplificazione strumenti permanenti di crescita, trasformando le idee in azioni e le azioni in valore per tutta l'azienda.





ENAV E IDS AIRNAV PORTANO ARO/CBO ITALY NEL FUTURO DEL FLIGHT PLANNING EUROPEO

di **Giuseppe Santo Sgrò** Aeronautical Information and Innovative Services ENAV, **Antonio Cacciapoti** PMO ENAV, **Alessandro Manzo** Investments Requirement and Planning ENAV, **Paola Ciancaglioni** Project Management IDS AirNav e **Fabrizio Pescara** PDM ATM and Funded Projects IDS AirNav

Il Flight Planning europeo compie un passo concreto verso il futuro. ENAV ha infatti raggiunto una delle più importanti milestone del proprio percorso di trasformazione digitale, introducendo nell'operatività di ARO/CBO Italy le capacità **FF-ICE Release 1 (Flight and Flow Information for a Collaborative Environment)** e la gestione dell'**Extended Flight Plan (eFPL)**, in linea con quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/116 - Common Project One e dalla funzionalità AF5 SWIM, in particolare per i servizi di "Flight Information Exchange".

Si tratta di un traguardo che va ben oltre l'adozione di una nuova tecnologia o di un diverso formato di piano di volo, rappresentando infatti un'evoluzione del modo in cui le informazioni di volo vengono create, condivise, validate e utilizzate all'interno dell'Air Traffic Management europeo a favore di una gestione del traffico aereo più digitale, interoperabile e collaborativa.

DAL PIANO DI VOLO TRADIZIONALE ALL'ECOSISTEMA FF-ICE

L'Extended Flight Plan rientra nel programma di modernizzazione promosso dall'ICAO attraverso il paradigma FF-ICE, che accompagna la transizione dal modello FPL2012 a una gestione delle informazioni di volo più ricca, strutturata e orientata ai dati.

A differenza del piano di volo tradizionale, l'eFPL consente di condividere più informazioni, tra cui dati prestazionali dell'aeromobile e della traiettoria 4D, fondamentale per le future **Trajectory Based Operations (TBO)**.

La Release 1 di FF-ICE, focalizzata sulla fase pre-departure, introduce nuovi servizi per la presentazione dell'eFPL, la valutazione preventiva delle possibili alternative di volo, la richiesta e la pubblicazione delle informazioni operative e la gestione delle notifiche di partenza e arrivo.

CRONOS, IL MOTORE TECNOLOGICO DELLA TRASFORMAZIONE

Elemento chiave dell'iniziativa è **CRONOS**, la piattaforma sviluppata da IDS AirNav che consente di integrare le capacità FF-ICE nei processi operativi di ARO/CBO Italy.

Già in esercizio in ENAV dal 2023 per la gestione dei NOTAM, CRONOS rappresenta la soluzione per il trattamento dei dati aeronautici dinamici nei domini AIS (Aeronautical Information Services), ATS (Air Traffic Services) e MET (Meteorology).

Con il nuovo modulo dedicato al Flight Planning, il sistema estende le proprie capacità alla gestione degli eFPL, integrandosi con i servizi FF-ICE del Network Manager attraverso i canali B2B: *Filing Service, Trial Service, Notification Service, Publication Service e Flight Data Request Service.*

Grazie a tali servizi, CRONOS è in grado di scambiare informazioni basate sul modello dati FIXM, operando sia come **Airspace User (AU)**, per la creazione e la sottomissione dei piani di volo, sia



come **Air Navigation Service Provider (ANSP)**, per la consultazione e l'aggiornamento delle informazioni operative sul volo.

UNA SFIDA TECNOLOGICA SENZA PRECEDENTI

Mentre una compagnia può adottare FF-ICE progressivamente, per un ufficio ARO la transizione è molto più complessa.

Un ARO deve gestire piani di volo provenienti da una molteplicità di soggetti, sistemi e canali. Durante la transizione è quindi necessario garantire contemporaneamente la gestione di eFPL nativi, piani di volo ICAO tradizionali e piani convertiti automaticamente dal Network Manager.

CRONOS è stato progettato per gestire simultaneamente formati diversi e differenti modalità di scambio delle informazioni, mantenendo invariati i processi operativi e assicurando l'interoperabilità tra i vari sistemi.

L'operatore può così continuare a concentrarsi sulla gestione del volo e sull'assistenza agli utenti, lasciando al sistema la complessità tecnologica della transizione.

UN RISULTATO COSTRUITO DA COMPETENZE COMPLEMENTARI

Il raggiungimento di questa milestone è il risultato di un lavoro congiunto che ha coinvolto diverse realtà aziendali.

Le strutture operative di **Aeronautical Information and Innovative Services** hanno definito i requisiti operativi, valutato gli impatti sui servizi ANSP e verificato la conformità della soluzione agli standard europei e internazionali.

Parallelamente, **Engineering and Infrastructures**, attraverso il Program Management Office, ATM System Engineering and Operations, Digital Inqfrastructures e Innovation, Research and Investments Planning, ha coordinato il programma e le attività progettuali, assicurando il coordinamento con il Network Manager e la conformità ai requisiti europei.

IDS AirNav ha infine curato progettazione, sviluppo e verifica della soluzione, traducendo i requisiti FF-ICE in funzionalità operative integrate in CRONOS e rendendo disponibili i nuovi servizi per ARO/CBO Italy.

LE PERSONE AL CENTRO DELL'INNOVAZIONE

La tecnologia è l'abilitatore della trasformazione, ma l'elemento decisivo resta la componente operativa.

L'introduzione di FF-ICE richiede al personale di ARO/CBO Italy l'integrazione di nuovi processi, procedure e competenze nella gestione del Flight Planning.

Attraverso attività di verifica, validazione, addestramento e utilizzo operativo, il personale acquisisce le capacità necessarie a garantire continuità e qualità del servizio durante la transizione dal piano di volo tradizionale all'eFPL.

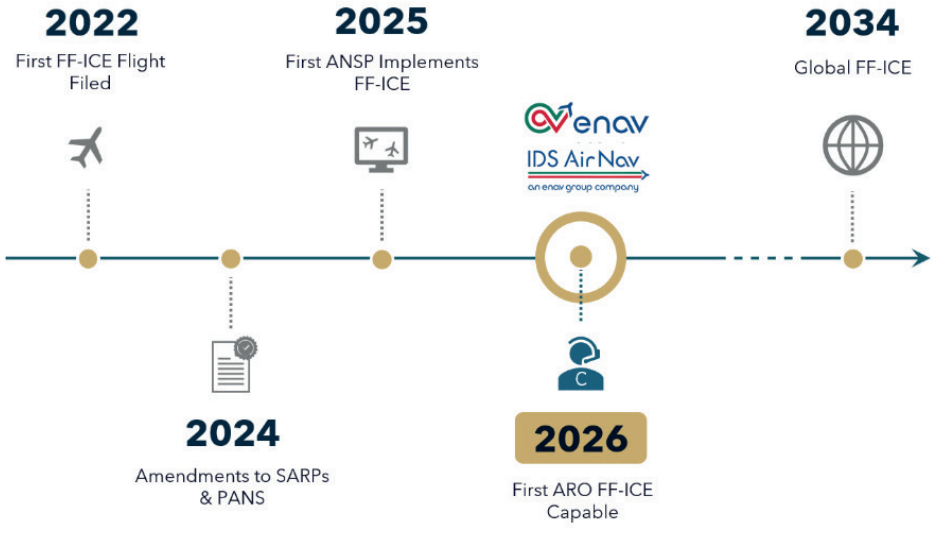
Il questo contesto, ARO/CBO Italy evolve da gestore del piano di volo convenzionale a nodo operativo di un ecosistema informativo avanzato e collaborativo, capace di supportare gli utenti nell'adozione delle nuove modalità digitali di scambio delle informazioni.

UN NUOVO CAPITOLO NELLA ROADMAP MONDIALE DI FF-ICE

L'iniziativa si inserisce in un percorso internazionale segnato da tappe significative: dal primo eFPL del 2022, ai primi emendamenti ICAO nel 2024, fino all'entrata in esercizio del primo ANSP FF-ICE nel 2025.

Con il raggiungimento delle capacità FF-ICE da parte di un ufficio ARO e del relativo sistema operativo, ENAV e IDS AirNav aggiungono un ulteriore tassello a questa evoluzione, dimostrando che l'innovazione possa essere introdotta senza compromettere continuità operativa, affidabilità del servizio e semplicità di utilizzo.

Per ENAV si tratta di una milestone strategica che consolida il proprio contributo all'evoluzione dell'Air Traffic Management europeo e consente ad ARO/CBO Italy di operare in un ecosistema digitale sempre più integrato e orientato ai dati.





AEROSIG 2026: IL DIALOGO CHE GENERA INNOVAZIONE

di **Sara Wegrzyniak** Product Marketing, **Maria Carla Fiorella** Design & Validation Product Management e **Giuseppe Di Bitonto** ATM Product Management IDS AirNav

L'**AeroSIG**, l'evento che ogni anno **riunisce i principali clienti di IDS AirNav**, è giunto alla sua 24ª edizione ed è stato ospitato nella suggestiva cornice del MAXXI - Museo Nazionale delle Arti del XXI Secolo di Roma. Una nuova location che ha rappresentato il contesto ideale per accogliere oltre **120 clienti e stakeholder provenienti da più di 25 Paesi** tra Europa, America, Asia e Medio Oriente.

La partecipazione di rappresentanti provenienti da Australia, Austria, Brasile, Bulgaria, Colombia, Curaçao, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Grecia, Ungheria, Islanda, Italia, Corea del Sud, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Arabia Saudita, Spagna, Svezia, Taiwan, Thailandia, Paesi Bassi e Stati Uniti ha confermato il carattere sempre più internazionale dell'evento e il ruolo che AeroSIG continua a ricoprire come luogo di confronto tra la comunità ATM e AIM e le soluzioni IDS AirNav.

Quest'anno abbiamo voluto rinnovare non solo la location, ma anche il modo di raccontarci. **La sessione plenaria della prima giornata** è stata infatti pensata per valorizzare il Gruppo ed la relazione tra visione strategica e sviluppo tecnologico. Tre moderatori, dal Product Marketing, Engineering ATM e Design & Validation, con l'obiettivo di dare alle presentazioni un ritmo più dinamico e favorire il dialogo con il pubblico includendo i diversi stakeholders partecipanti, tra tecnici e decision leaders. Il risultato è stato un palco alternato tra contenuti tecnici, strategici e operativi, accompagnati sempre da momenti più leggeri che hanno contribuito a mantenere vivo il coinvolgimento dei partecipanti.

Tra i momenti centrali della giornata ha trovato spazio la presentazione "**IDS AirNav as Part of ENAV Group**", dedicata alla visione del Gruppo, agli investimenti in corso, ai principali risultati raggiunti e agli obiettivi futuri. Per la prima volta il Product Marketing si è presentato nel racconto della strategia aziendale, mostrando come l'integrazione tra innovazione tecnologica e attenzione alle esigenze dei clienti contribuisca a guidare l'evoluzione del portfolio prodotti, favorendo il dialogo tra le diverse aree del



gruppo. Grande interesse hanno suscitato anche gli interventi dedicati alla roadmap delle soluzioni AIM e ATM, alle attività di Customer Care e alla nuova campagna di Customer Satisfaction, confermando l'importanza di un dialogo costante con gli utenti finali per orientare le future evoluzioni dei prodotti.



Uno dei momenti più significativi è stato il contributo diretto dei clienti, che hanno condiviso esperienze reali di implementazione e utilizzo delle soluzioni IDS AirNav. Queste testimonianze hanno offerto ai partecipanti l'opportunità di confrontarsi con risultati concreti e esperienze operative. **ENAV ha illustrato il percorso che l'ha portata a diventare il primo provider di servizi della navigazione aerea** ad adottare funzionalità FF-ICE attraverso CRONOS, evidenziando i benefici derivanti dall'evoluzione dei processi di gestione delle informazioni aeronautiche. La stessa ENAV ha poi mostrato come il Traffic Complexity Tool possa supportare le attività di pianificazione e decision making in un ACC con forti picchi di traffico come Roma.

Avinor ha raccontato il percorso di sostituzione del sistema NAIS con la piattaforma CRONOS, condividendo le principali sfide affrontate durante la migrazione e i vantaggi ottenuti in termini di modernizzazione dell'infrastruttura e continuità operativa. Austro Control invece ha presentato la propria esperienza di transizione verso AeroDC, evidenziando come l'evoluzione verso una gestione sempre più integrata e digitale dei dati aeronautici richieda non solo innovazione ma anche un'attenta pianificazione.

La possibilità di confrontarsi apertamente tra operatori che affrontano sfide simili continua a rappresentare uno degli elementi più distintivi di AeroSIG, rafforzandone il ruolo come spazio di collaborazione.

La seconda giornata è stata dedicata alle breakout session, AIM, ATM e Design & Validation. I partecipanti hanno potuto approfondire temi tecnici e confrontarsi direttamente con product manager e team di sviluppo. Le sessioni hanno offerto aggiornamenti sulle evoluzioni di AeroDC, FPDAM, Airspace Designer, CRONOS, UBIMEX e sulle altre soluzioni del portfolio IDS AirNav, favorendo un dialogo aperto sulle esigenze operative dei clienti e sulle future roadmap di sviluppo.

È proprio in questi momenti che AeroSIG esprime uno dei suoi valori più significativi; trasformare il confronto tra utilizzatori e sviluppatori in un'occasione concreta di crescita e feedback. Spesso i miglioramenti di anno in anno nascono da una domanda, da un'esperienza condivisa o da una conversazione tra una sessione e l'altra.

AeroSIG 2026 è stato per noi una sfida, ma anche una conferma. La crescente presenza di partecipanti provenienti da ogni parte del mondo ci permette di comprendere e di sviluppare soluzioni sempre più aderenti alle aspettative di organizzazioni, contesti normativi e realtà differenti. Allo stesso tempo, la possibilità di incontrare i clienti di persona e confrontarsi direttamente con loro continua a rappresentare un valore difficilmente sostituibile.



Due giornate intense di confronto, collaborazione e innovazione che hanno rafforzato relazioni esistenti, creato nuove opportunità di crescita e contribuito a tracciare il percorso futuro delle soluzioni IDS AirNav.

Perché il vero valore di AeroSIG non è soltanto ciò che viene presentato durante l'evento, ma ciò che costruiamo dopo che il sipario si è chiuso.

BLUE MED FAB:
COOPERAZIONE, INNOVAZIONE E VISIONE COMUNE PER IL FUTURO DEL TRASPORTO AEREO

di **Federico Ferrari** referente International Projects and Partnership ENAV

Il 21 ottobre scorso, presso l'Area Control Centre (ACC) di Brindisi, ENAV ha ospitato il secondo meeting annuale del Comitato degli Air Navigation Service Providers (ANSPC) del BLUE MED FAB.

Per **ENAV** era presente il COO **Maurizio Paggetti**, che per quest'anno è anche Presidente del Comitato, per il provider greco HASP, Despoina Papandreou (Head of ANS Management), per DCAC Cyprus, Haris Antoniades (COO) e Agis Agisilaou (Head Nicosia ACC), per MATS Malta, Claude Mallia (CEO).

L'incontro ha riunito i partner del Mediterraneo al termine della stagione estiva, in un momento di confronto e condivisione sulle sfide comuni affrontate durante la Summer, sullo stato di avanzamento delle iniziative strategiche del FAB e sulle opportunità di ulteriore rafforzamento della cooperazione regionale.

La Summer appena conclusa ha confermato la sostenuta crescita del traffico aereo nell'area **BLUE MED FAB**: tutti i Paesi partner hanno registrato un ulteriore aumento dei volumi rispetto alla stagione precedente, che aveva già raggiunto livelli record.

Nel corso dell'incontro, **ENAV ha presentato lo stato di avanzamento delle principali iniziative strategiche del Piano Industriale**, confermando il percorso di innovazione tecnologica e trasformazione operativa intrapreso dalla Società per rispondere alle sfide presenti e preparare quelle future del settore.

La scelta di ospitare la riunione presso il centro ENAV di Brindisi riflette la volontà di presentare ai partner del BLUE MED FAB i risultati concreti del percorso di trasformazione e modernizzazione intrapreso da ENAV. In questo quadro, la visita al Remote Tower Control Centre (RTCC) di Brindisi ha consentito ai partecipanti di osservare dal vivo una delle soluzioni più innovative sviluppate da ENAV, con due torri remote integrate già operative nel centro e una terza di prossima implementazione.

Particolarmente rilevante è stato inoltre il confronto sulle evoluzioni normative internazionali, alla luce delle iniziative in corso nell'ambito del Single European Sky (SES 2+), con focus sulla definizione del Regolamento sul Network Manager europeo, del Performance and Charging Scheme e del Common Project 2.

La rilevanza di questi temi per gli ANSP del BLUE MED FAB rende gli incontri del Comitato un fondamentale strumento di coordinamento e cooperazione, attraverso il quale i partner elaborano e concordano posizioni comuni da rappresentare nei principali tavoli internazionali.

L'incontro ha inoltre consentito di definire i principali indirizzi e messaggi che saranno portati all'attenzione del prossimo Governing Board (organo in cui sono rappresentati i vertici delle autorità per l'aviazione civile) del BLUE MED FAB, previsto il 4 dicembre ad Atene sotto la presidenza dell'autorità greca.

La prossima riunione del Comitato si terrà, sotto presidenza del provider maltese MATS, a maggio 2027 a Lisbona, in occasione della fiera Airspace World, proseguendo così una modalità consolidata che affianca al confronto strategico e tecnico-operativo l'opportunità di conoscere da vicino le realtà più innovative del settore ATM.



Da sx: Bartolomeo Pinto (Head Brindisi ACC), Sara Ingrosso (Head of Cluster 6 Regional Airports), Maurizio Paggetti COO ENAV, Agis Agisilaou (Head Nicosia ACC), Despoina Papandreou (Head of HASP ANS Management), Haris Antoniades (COO DCAC Cyprus), Claude Mallia (CEO MATS), Laura Del Vecchio (Head Brindisi Airport), Federico Ferrari (referente International Projects and Partnerships)

SAFE AT WORK:
COSTRUIRE AMBIENTI DI LAVORO FONDATI SUL RISPETTO

di **Chiara Tagliaferri** Talent Management and Trasformation ENAV

Ma la molestia è un atto o un'emozione? È da questa domanda, emersa spontaneamente durante i lavori in aula, che ha preso avvio una delle riflessioni più significative della prima giornata di **SAFE AT WORK - Prevenzione e contrasto alle molestie nei luoghi di lavoro**, il percorso formativo è rivolto alle figure di responsabilità e coordinamento ed è iniziato a fine 2025 con i colleghi/e di Human Resources, quest'anno vede protagonista l'Area Operations di ENAV.

La prima giornata del corso si è svolta il 14 ottobre scorso presso la sede di Fiumicino, coinvolgendo circa 20 partecipanti. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di rafforzare competenze, consapevolezza e strumenti utili a riconoscere, prevenire e gestire situazioni di molestia e abuso nei contesti professionali, contribuendo alla diffusione di una cultura organizzativa sempre più inclusiva e rispettosa delle persone.



Il team organizzativo: da sx Chiara Tagliaferri, Giorgia Ortu La Barbera, Nunzia Chiuchiolo

Guidati dalla psicologa **Giorgia Ortu La Barbera**, nonché Consigliera di fiducia del Gruppo, la platea di partecipanti ha alternato momenti teorici e attività pratiche attraverso l'analisi di casi e il confronto in piccoli gruppi. Al centro della giornata, la definizione di molestia e molestia sessuale, le dinamiche di potere che possono influenzare le relazioni lavorative, i processi di normalizzazione di alcuni comportamenti e il ruolo dei fattori culturali e generazionali. Particolare attenzione è stata dedicata alla prevenzione e alla gestione delle segnalazioni, dal sistema di prevenzione alle fasi di gestione: come accogliere una richiesta di supporto, quali informazioni raccogliere, quali errori evitare, quali strumenti e procedure usare e quali ruoli attivare. Un focus specifico ha riguardato inoltre la policy aziendale e il processo di gestione delle situazioni segnalate, elementi fondamentali per garantire ascolto, tutela e corretto trattamento delle persone coinvolte.

Il valore aggiunto della giornata è stato il confronto aperto tra i partecipanti, che ha favorito una riflessione concreta sul ruolo di "**responsabile**" nell'accezione di promuovere ambienti di lavoro sicuri e rispettosi. La domanda che ha aperto il dibattito ha evidenziato quanto questi temi richiedano non solo conoscenze normative e procedurali, ma anche e soprattutto capacità di ascolto, lettura del contesto, sensibilità culturale e responsabilità.

Il percorso prevede il coinvolgimento di altri 20 colleghi/e di area Operations in una seconda sessione che si terrà l'11 novembre, per concludersi a dicembre con un webinar che riunirà in plenaria tutto il gruppo di partecipanti. Un ulteriore passo nel percorso di ENAV per consolidare una cultura del **rispetto**, della **sicurezza psicologica** e dell'**attenzione alle persone**, valori essenziali per il benessere organizzativo e la qualità delle relazioni professionali.



SAFETY CULTURE SURVEY: UNA FOTOGRAFIA MATURA DELLA CULTURA DELLA SAFETY

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety ENAV

Quanto è solida una Safety Culture quando viene osservata oltre i numeri? Le evidenze statistiche rappresentano un passaggio essenziale, ma è attraverso il confronto aperto con le persone che emergono gli elementi culturali, organizzativi e operativi che determinano la capacità di un sistema di mantenere elevati livelli di Safety nel tempo.

Con questo obiettivo, **dopo il questionario online, ENAV (supportata da ISSNOVA) ha avviato una serie di workshop sul territorio** finalizzati ad approfondire i risultati emersi dall'indagine, trasformando i dati raccolti in un patrimonio di conoscenza condivisa e orientata al miglioramento continuo.



Apt Bari

In un'organizzazione ad alta affidabilità, infatti, la prestazione di Safety non dipende esclusivamente dalla presenza di procedure efficaci o dall'andamento degli indicatori, ma dall'interazione continua tra persone, processi, tecnologie e assetti organizzativi. È proprio in questa prospettiva che i workshop hanno rappresentato una fase indispensabile del percorso, consentendo di integrare l'analisi quantitativa con il contributo diretto di chi opera quotidianamente nelle strutture organizzative del Gruppo ENAV.

Le attività si sono svolte **nel mese di ottobre presso Roma ACC, l'Aeroporto di Bari, Milano ACC, Padova ACC e l'Headquarter**, coinvolgendo oltre cento professionisti provenienti dalle diverse aree operative e di supporto (vedi foto).

Gli incontri si sono aperti con un confronto tra gli obiettivi della survey e i principali risultati emersi. Per farlo, si è preferita la suddivisione in due o tre sottogruppi e l'utilizzo di discussion cards ispirate a quelle a suo tempo sviluppate da Eurocontrol. Attraverso attività di selezione e discussione, i gruppi hanno individuato gli aspetti considerati maggiormente consolidati e quelli ritenuti meritevoli di ulteriore attenzione. Le riflessioni emerse sono state successivamente approfondite mediante specifici canvas di lavoro, finalizzati a individuare fattori influenti, possibili cause e proposte di miglioramento da condividere nella riunione plenaria che concludeva ogni workshop.

I confronti si sono sviluppati attorno ai principali domini della Safety Culture, soprattutto sull'impegno del management, impiego delle risorse, Just Culture, reporting e apprendimento, consapevolezza del rischio, cooperazione, comunicazione, responsabilità e partecipazione. L'obiettivo non era solo validare i risultati della survey online, ma comprenderli più a fondo, evidenziando opportunità e criticità che i soli dati quantitativi non avrebbero potuto descrivere in modo esaustivo.

Uno degli elementi più significativi emersi dai workshop è stata la conferma di un'evoluzione positiva della cultura della Safety all'interno dell'organizzazione. Pur nelle differenze tra contesti operativi e realtà territoriali, i partecipanti hanno infatti restituito una percezione sostanzialmente convergente: la Safety è oggi riconosciuta come un valore consolidato, presente nei processi decisionali, nelle attività quotidiane e nelle modalità di collaborazione tra le diverse professionalità.

Ancora più rilevante è il quadro restituito sui

temi della Safety Culture e della Just Culture, entrambe riconosciute come dimensioni mature, solide e stabilmente integrate nell'esperienza professionale quotidiana. La diffusa fiducia nei meccanismi di reporting e apprendimento, riconosciuti come strumenti essenziali per intercettare i segnali deboli, comprendere le dinamiche degli eventi e rafforzare le difese del sistema, si accompagna alla percezione di un ambiente che favorisce il confronto aperto e valorizza l'apprendimento organizzativo come leva di miglioramento continuo.

Particolarmente apprezzabile è stata anche la qualità della partecipazione. Infatti, in tutte le sedi, il confronto si è sviluppato in modo attivo, franco e costruttivo, permettendo di raccogliere osservazioni puntuali e contributi concreti, soprattutto grazie alla scelta di comporre in modo eterogeneo i vari gruppi. In questo modo si è favorito l'incontro tra competenze ed esperienze differenti, ampliando la comprensione delle interdipendenze che caratterizzano il sistema.

Dalle discussioni è emerso inoltre un dato che merita particolare attenzione: **tutte le iniziative avviate nell'ambito della Safety Culture Survey** stanno generando aspettative molto elevate tra il personale coinvolto. Questo interesse rappresenta un segnale importante di partecipazione e maturità culturale, ma richiama anche la necessità di dare continuità al percorso intrapreso e tradurre quanto emerso in azioni visibili e coerenti.

Terminata questa seconda fase della Safety Culture Survey, i prossimi step prevedono l'integrazione delle evidenze raccolte nei workshop con i risultati della survey e con ulteriori attività di approfondimento qualitative (interviste effettuate da ISSNOVA con alcuni di noi) in un report finale. L'obiettivo sarà consolidare la lettura complessiva dei punti di forza e delle aree di miglioramento, definendo successivamente un action plan di attività mirate a sostenere l'ulteriore rafforzamento della nostra Safety Culture nel tempo. **Adeguato feedback sui risultati sarà reso disponibile per tutto il personale**.

In conclusione di questo impegnativo ma interessantissimo percorso, non possiamo che ribadire come anche questa esperienza confermi che una Safety Culture solida non si costruisce esclusivamente attraverso regole, procedure e controlli, ma attraverso la capacità del sistema di apprendere da sé stesso. Ascoltare le persone, comprendere i segnali che provengono dalle operazioni e trasformarli in decisioni e miglioramenti concreti rappresenta uno degli indicatori più affidabili della resilienza organizzativa.

È proprio in questa capacità di apprendimento continuo che si misura **la solidità della cultura della Safety** e la capacità dell'organizzazione di rafforzare nel tempo le proprie difese.



Roma ACC



Milano ACC



Padova ACC



Headquarter

Valentina Menin

Direttore Generale di Assaeroporti

ENAV e Assaeroporti: un legame sinergico e necessario per il settore del traffico aereo.

La collaborazione tra ENAV e Assaeroporti rappresenta un elemento strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano. È un rapporto consolidato, fondato sul dialogo, sulla collaborazione e sulla condivisione di obiettivi comuni.

ENAV, eccellenza riconosciuta a livello internazionale, e i gestori aeroportuali operano in ambiti strettamente interconnessi, nei quali il coordinamento è essenziale per garantire sicurezza, efficienza operativa e qualità del servizio offerto ai passeggeri.

Tra le priorità condivise vi è certamente la necessità di rispondere alla crescita del traffico, affrontando le criticità legate alla saturazione dello spazio aereo e delle infrastrutture di terra. In questo contesto, l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione possono svolgere un ruolo determinante, favorendo un utilizzo più efficiente della capacità disponibile, in linea con gli indirizzi europei.

Il percorso di modernizzazione richiede una visione integrata e il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera, con l'obiettivo di rendere il trasporto aereo sempre più sicuro, efficiente, sostenibile e competitivo.

Cresce il traffico negli aeroporti italiani. Come fronteggiano i gestori aeroportuali tale costante crescita?

Il traffico passeggeri negli aeroporti italiani conferma anche nel 2026 il trend di crescita degli ultimi anni, con oltre 160 milioni di viaggiatori nei primi otto mesi, in aumento del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2025.

La sfida è quella di saper accogliere la domanda crescente di trasporto aereo, attraverso una visione di sistema che favorisca gli investimenti, il rafforzamento della connettività e la sempre maggiore integrazione degli aeroporti con i territori.



I gestori aeroportuali sono in prima linea in questo percorso, con ingenti investimenti destinati all'ottimizzazione e al potenziamento della capacità infrastrutturale. Un impegno che si accompagna all'adozione di soluzioni tecnologiche innovative, alla digitalizzazione dei processi e a interventi volti a incrementare la sostenibilità degli scali.

Il trasporto aereo deve trovare adeguato riconoscimento nelle politiche nazionali di mobilità, nella consapevolezza del ruolo strategico del settore per lo sviluppo e la competitività dell'Italia nel contesto europeo e internazionale.

Può parlarci degli impatti fronteggiati dagli aeroporti nel corso dell'estate legati all'Entry Exit System? Cosa possiamo aspettarci per il futuro?

L'estate ha evidenziato importanti criticità nell'applicazione dell'Entry Exit System (EES), il nuovo sistema europeo che registra elettronicamente gli ingressi e le uscite dei cittadini di Paesi terzi alle frontiere esterne dell'area Schengen. L'introduzione delle nuove procedure, in concomitanza con i picchi di traffico, ha determinato in tutti gli scali europei lunghe code ai controlli passaporti, con disagi significativi per i passeggeri e ripercussioni sull'operatività degli scali.

Solo il ricorso ai meccanismi di flessibilità concessi fino al 6 settembre 2026 dalla normativa europea ha consentito di evitare gravi ripercussioni sui flussi estivi. Ora però si pone il tema di come gestire i mesi a venire. Lo scorso luglio nove Paesi europei, tra cui l'Italia, avevano formalmente chiesto di prorogare oltre settembre le misure di flessibilità, istanza che tuttavia non è stata accolta.

Come industria, condividiamo le finalità di sicurezza e modernizzazione dei controlli alla base dell'EES, ma per poter raggiungere questi obiettivi, preservando la corretta operatività aeroportuale, occorrono soluzioni di natura procedurale. In questa direzione vanno le proposte recentemente avanzate da ACI EUROPE, l'associazione degli aeroporti europei: eliminare la duplicazione dei controlli, ottimizzare i controlli biometrici, potenziare gli strumenti di preregistrazione, ampliare l'utilizzo dei varchi automatici e prevedere un meccanismo permanente di flessibilità in caso di congestione.

La priorità, nei prossimi mesi, sarà superare a livello europeo le criticità strutturali emerse. Occorre assicurare un'applicazione uniforme ed efficiente del sistema, evitando che le criticità dell'EES si traducano in un ostacolo alla connettività aerea, al turismo e alla competitività dei nostri aeroporti.



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