



Mensile del Gruppo ENAV

cleared

n. 1 • anno XVIII • gennaio 2021

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



DRONI

Le novità del settore



LINATE

Decollata la strip elettronica



CLUSTER 4

Roma Urbe
Pescara
Rieti
Salerno





di **Cristiana Caffero**
Head of Operations IDS AirNav

editoriale

IDS AIRNAV A PROVA DI COVID

Il 2020 sarà ricordato da tutti noi come l'anno in cui il mondo si è fermato facendo ricordare all'uomo quanto sia davvero limitato il suo controllo sugli eventi. Il settore dell'aviazione è stato tra quelli più colpiti dalla pandemia, che ha repentinamente ridotto il traffico aereo al minimo essenziale, costringendo le ANSP mondiali a ridimensionare alcuni progetti di investimento, concentrandosi sulla operatività dei propri servizi essenziali. Ma il 2020 è stato anche l'anno che ci ha dato l'opportunità di trovare soluzioni diverse e inaspettate finora, per intraprendere nuove strade e superare le difficoltà. Un antico proverbio cinese recita: "Quando soffia il vento del cambiamento, alcuni costruiscono muri, altri mulini a vento." Ed è questo che IDS AirNav ha deciso di fare: cogliere l'opportunità del cambiamento. Agli inizi di marzo 2020, subito dopo la Cina, l'Italia ha iniziato il lockdown mentre la maggior parte degli altri paesi non era ancora stata raggiunta dalle restrizioni. Questo ha comportato la necessità di reagire in tempi rapidissimi, organizzando l'infrastruttura per il Lavoro Agile in un solo fine settimana per consentire a tutto il personale di lavorare senza creare interruzioni e disagi ai Clienti in tutto il mondo. Quando, con un paio di settimane rispetto all'Italia, tutti gli altri paesi hanno iniziato il lockdown, la maggior parte dei Clienti si è organizzata fin da subito per proseguire i progetti da remoto, ma altri ci hanno chiesto di rimandare parte degli impegni, costringendoci a ripianificare i progetti e le attività in modo dinamico per mantenere gli obiettivi.

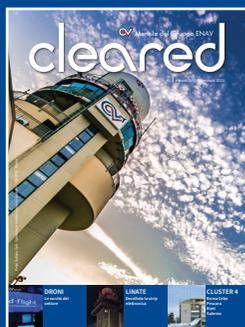
Lavorando da subito grazie alle varie piattaforme per le *videoconferenze*, siamo entrati nelle case dei nostri Clienti e li abbiamo fatti entrare nelle nostre, trasformando le numerosissime trasferte presso i Clienti in attività da remoto, anche in fasce orarie notturne per poterci collegare con paesi lontani.

IDS AirNav, sia durante il periodo di lockdown, sia per tutto il periodo successivo, ha collezionato successi in tutti i settori in cui opera. Nella difficoltà ci siamo sentiti ancora più uniti, seppur in maniera virtuale, e gli sforzi sono stati premiati. Per riportare alcuni numeri significativi sui progetti in corso in tutto il mondo, durante tutto il 2020, sono state eseguite oltre 40 sessioni di training da remoto, per un totale di oltre 300 giornate di formazione erogata a distanza, presso Clienti nazionali ed esteri. Sono stati eseguiti oltre 20 collaudi da remoto, con il coinvolgimento di 25 Clienti, nazionali ed esteri. I numeri sono altrettanto rilevanti per quel che riguarda l'assistenza post-vendita da remoto, in quanto durante il 2020, il gruppo di "Customer Care" ha portato a termine con successo circa 1600 richieste di assistenza, riuscendo a dare supporto ai Clienti nel loro lavoro. Per quanto riguarda invece le attività commerciali che, come si può facilmente immaginare, sono diventate ancora più sfidanti a causa della distanza dai Clienti, IDS AirNav ha vinto gare e firmato contratti in tutto il globo confermando la propria identità internazionale degna dei migliori tempi pre-Covid. Fornitori dei servizi per la navigazione

aerea come Francia, Ruanda, Taiwan, Romania, Colombia hanno scelto IDS AirNav come partner tecnologico per i propri sistemi operativi, investendo su un sistema digitale di nuova generazione per la gestione delle informazioni aeronautiche (AIM).

Altri fornitori dei servizi per la navigazione quali Germania, Olanda, Brasile che utilizzano da tempo i sistemi di IDS AirNav, hanno confermato la propria fiducia in noi, siglando contratti pluriennali con l'Azienda per le attività di supporto e manutenzione dei sistemi in operazione.

Le iniziative intraprese in questo periodo si sono estese anche alla promozione commerciale: l'Azienda in collaborazione con la capogruppo ENAV S.p.a. ha infatti lanciato il proprio sito ufficiale sulla piattaforma LinkedIn che conta all'attivo più di 1000 follower in pochi mesi di vita. Inoltre, lo storico evento tecnico chiamato AeroSIG, che IDS AirNav organizza una volta l'anno a Roma invitando i suoi Clienti a conoscere le novità sui prodotti, ha avuto luogo questa volta da remoto, ma con una partecipazione oltre ogni aspettativa. Al di là delle previsioni di "ritorno alla normalità" che vengono fatte e aggiornate regolarmente, abbiamo imparato nuove modalità di lavoro di cui faremo tesoro per il futuro. Nulla può sostituire il rapporto umano che si crea con i Clienti stando accanto a loro, imparando a conoscere le loro necessità, culture e abitudini, ma abbiamo imparato a cogliere le opportunità che il cambiamento ci mette davanti.



Cleared Mensile del Gruppo ENAV

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

EDITORE ENAV SpA

Direttore Responsabile Nicoletta Tomiselli **Comitato Editoriale** Florenzano Bettini, Maurizio Gasparri, Alessandro Ghilari, Luca Morelli, Maurizio Paggetti, Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto, Nicoletta Tomiselli

Coordinamento Editoriale Luca Morelli **Redazione** Gianluca Ciacci, Oriana Di Pietro, Mariapaola Lentini, Maria Cecilia Macchioni, Luca Morelli

Foto di copertina Roberto Ascheri

Redazione via Salaria, 716 - 00138 Roma - tel. 0681662301 - fax 0681664339 - cleared@enav.it

Impaginazione e Stampa Tipografare

DRONI E U-SPACE

UNO SGUARDO SULLE NOVITÀ DEL SETTORE

di Luigi Brucculeri Regulation and International Network e D-Flight

ENAV e D-Flight sono da tempo pienamente impegnate negli sviluppi e nelle opportunità derivanti dalle evoluzioni tecnologiche in ambito droni, soprattutto con l'obiettivo di definire le soluzioni ottimali per l'integrazione nello spazio aereo delle operazioni di questi nuovi attori nello spazio aereo; la società **D-Flight** è stata costituita proprio per la messa a punto di soluzioni tecnologiche ed operative atte ad assicurare la **gestione del traffico dei droni a bassa quota** nonché la fornitura di servizi innovativi per rispondere alle esigenze del mercato in massima sicurezza.

Quando immaginiamo il futuro, spesso ci prefiguriamo scene da film di fantascienza oppure di qualche cartone animato, con droni che consegnano cibo, pacchi, farmaci e altri generi di prima necessità. Grazie all'emergere della sofisticata tecnologia dei droni, il futuro è davvero prossimo e la domanda di traffico nello spazio aereo a bassa quota, relativo al proliferare

Gli esperti di ENAV e di D-Flight stanno collaborando con i principali stakeholder nazionali ed internazionali per sviluppare capacità innovative di gestione del traffico droni

di nuovi casi d'uso per l'impiego di droni, rappresenta lo stimolo fondamentale per trovare soluzioni mirate alla gestione sicura ed efficiente di numerosi **Unmanned Aircraft Systems (UAS)** che occupano ed occuperanno sempre più i nostri cieli.

Se il Covid 19 ha rappresentato e continua a rappresentare una delle più grandi sfide della storia per l'aviazione civile internazionale, dato il drastico calo del traffico aereo, lo sviluppo di velivoli a pilotaggio

remoto e autonomo e la domanda di innovativi servizi basati su tali mezzi continua senza sosta. ENAV e D-Flight stanno operando con ancora maggior impegno proprio per intercettare queste crescenti esigenze, facilitando lo sviluppo dei servizi di gestione del traffico droni al fine di consentirne un pieno utilizzo e poter beneficiare dei vantaggi sociali ed economici connessi.

Gli esperti di ENAV e di D-Flight stanno collaborando con i principali stakeholder nazionali ed internazionali per sviluppare ulteriormente capacità innovative di gestione del traffico droni, attraverso attività di concettualizzazione, test e dimostrazione, in progetti di ricerca che hanno permesso di maturare alcune soluzioni che sono giunte all'operatività. Inoltre, il confronto con le autorità nazionali ed internazionali competenti ha permesso di fornire evidenze concrete utilizzate a supporto dello sviluppo normativo, attualmente in corso, su un settore così nuovo.



EASA A LIVELLO EUROPEO
ENAC E D-FLIGHT A
LIVELLO NAZIONALE
HANNO CERCATO DI
RENDERE ACCESSIBILI
I CONTENUTI DELLA
NORMATIVA ATTRAVERSO
MATERIALE DIVULGATIVO E
MANUALI D'USO

dedicato agli operatori UAS per i servizi di registrazione, di dichiarazione, di geo-consapevolezza, di identificazione a distanza e di pubblicazione delle informazioni relative alle zone geografiche.

Norme e regolamenti sono il fulcro del sistema dell'aviazione civile dell'Unione europea, ma è risaputo che le leggi possono essere talvolta di difficile comprensione. Per questo motivo **EASA a livello europeo, Enac e D-Flight a livello nazionale** hanno cercato di rendere accessibili in modo semplice ed immediato i contenuti della normativa attraverso materiale divulgativo e manuali d'uso.

<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/droni/>;

<https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones-rpas>

https://www.d-flight.it/new_portal/guida-alla-normativa/

D-Flight è impegnato da un lato nella fornitura di servizi agli operatori UAS e dall'altro nella prototipizzazione di nuovi servizi e funzionalità atte a sbloccare ulteriormente il mercato dei droni per operazioni sempre più sfidanti, quali quelle oltre la **linea visiva (BVLOS)**, quelle significativamente lunghe, quelle con volo autonomo fino ad arrivare all'**Urban Air Mobility (UAM)**. Per un sistema nuovo, tutto da definire, la ricerca rappresenta uno strumento indispensabile per il suo sviluppo. D-Flight partecipa a progetti di ricerca nazionali ed internazionali, in forte coordinamento con ENAV ed i partner industriali, con lo scopo di maturare le soluzioni tecnologiche ed operative ed accorciare i tempi di messa in operazione. Tra tali iniziative, vale la pena citare **CORUS-XUAM**, un progetto SESAR di dimo-

strazione dei servizi e soluzioni U-space, a supporto delle **operazioni di volo UAM**, in cui ENAV e D-Flight predisporranno i servizi necessari a consentire agli utenti dello spazio aereo (pilotati o remotamente pilotati) di operare in modo sicuro, protetto, sostenibile ed efficiente in uno spazio aereo completamente integrato, senza impatti negativi rispetto alle operazioni attualmente gestite nell'ambito dell'ATM. **AURA** è un altro progetto SESAR, che si focalizza sull'interfacciamento dei sistemi ATM e U-space dove ENAV e D-Flight si occupano della validazione di soluzioni innovative per l'interoperabilità dei sistemi.

Nell'ambito della promozione dei **servizi D-Flight**, va menzionato l'evento che si è svolto presso il Centro Congressi ENAV di Roma Ciampino il 2 febbraio, alla presenza dei rappresentanti di Enac, dell'Aeronautica Militare e di ENAV. L'evento attraverso dimostrazioni live ha evidenziato le capacità tecniche di D-Flight a supporto delle operazioni in BVLOS, anche in contesti operativi che determinano interferenze con gli spazi aerei controllati, al fine di assicurare la gestione tattica di tali voli, incluso il coordinamento con gli enti ATS per l'attivazione e disattivazione dell'area interessata all'attività, attraverso un nuovo presidio operativo, attualmente in sperimentazione, denominato D-Flight Support Desk, ubicato presso la **sala ARO/CBO di Ciampino**, che si pone come interfaccia tra le operazioni unmanned e gli enti ATS eventualmente interessati da tali operazioni. In particolare, sono state mostrate le potenzialità dell'utilizzo del tracking, resa disponibile al supervisore del Support Desk e all'operatore UAS, che può così mantenere una situation awareness dinamica del proprio mezzo nello scenario operativo. Progressivamente, sarà possibile erogare servizi complessi, con crescenti livelli di automazione, tra cui il "conformance monitoring", il servizio di "traffic information", il servizio di "alerting" e il servizio di "recording & playback", tutti già presenti nella roadmap di sviluppo di D-Flight.

Forti di queste capacità, ENAV e D-Flight stanno lavorando insieme all'Enac e all'AM per accelerare l'avvento delle **operazioni BVLOS** in forma routinaria nello spazio aereo italiano, a supporto del pieno sviluppo di questo mercato, con enormi potenzialità e benefici economici e sociali.

Proprio rispetto a quest'ultimo aspetto, dal 31 dicembre 2020 è entrato in vigore il nuovo regolamento europeo per l'utilizzo di droni per uso ricreativo e professionale: Regulation (EU) 2019/945 e Regulation (EU) 2019/947. **I regolamenti europei definiscono il framework di riferimento**, con i principi base europei. Come conseguenza, a valle dell'entrata in vigore dei regolamenti europei, Enac ha dovuto aggiornare la regolamentazione nazionale e in particolare il regolamento "Mezzi aerei a pilotaggio remoto" e produrre un nuovo regolamento nazionale chiamato "UAS-IT", che assicura proprio il giusto raccordo con il framework europeo. Di fatto molti articoli richiedono interventi degli stati membri e relative autorità competenti per stabilire le modalità operative, quali ad esempio quelle per la registrazione degli operatori UAS, per la fruizione della geografia aeronautica per i droni (dove si può volare e non, ed in quali condizioni). È importante sottolineare che nel **regolamento italiano per i droni "UAS-IT"**, D-Flight viene indicato come il portale



VIAGGIO ALL'INTERNO DEL CLUSTER 4: ROMA URBE, PESCARA, RIETI E SALERNO

di **Marco Bellucci** Head of Cluster 4 - Low Traffic Airports

In una situazione di pandemia ecco il Cluster “dinamico”. A cominciare dall’aeroporto di **Roma Urbe** dove, dopo i tre mesi di lockdown, da aprile dello scorso anno si è tornati a volare più di prima. Urbe, una scuola a “cielo aperto”, che nel 2020 ha ospitato 56.000 movimenti tra ar-rivi, partenze e voli locali. Tutti controllori giovanissimi, ma così affascinati dal loro lavoro che trasmettono ai piloti, quasi tutti compresi tra i 17 e i 20 anni, tranquillità e professionalità assicurandoli nel loro battesimo del volo da solisti. Proseguendo il nostro viaggio nel Cluster 4 raggiungiamo il Centro d’Italia, **Rieti** che con il suo aeroporto, sede dell’aeroclub di Rieti e al centro della piana reatina ai piedi del monte Terminillo, conosciuto a livello mondiale per la presenza di importanti correnti ascendenti, cosiddette “Termiche”, ospita ogni estate il mondiale di volo a vela e parapendio. In pochi giorni

il campo di volo si anima ospitando decine di alianti che si sfidano, impegnando un percorso di gara che attraversa quattro regioni: Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo. Il cielo su Rieti si copre di alianti che piroettano nel cielo senza alcun rumore, ma basta alzare gli occhi per assistere ad uno spettacolo unico. In tutto questo i ragazzi dell’AFIU di Rieti offrono la loro assistenza e professionalità a coloro che quotidianamente volano in quell’area e ai direttori di gara durante le diverse manifestazioni che si svolgono ogni anno. Attraversando la Piana del Fucino e costeggiando il Parco Nazionale del Gran Sasso ecco apparire la costa adriatica e la città di **Pescara**, con il suo aeroporto e la Torre di controllo. L’aeroporto fornisce oltre al servizio di controllo di Torre, il servizio di avvicinamento nel più grande CTR procedurale d’Italia con un limite superiore di 13.500 ft, che da sempre, grazie

Il cielo su Rieti si copre di alianti che piroettano nel cielo senza alcun rumore ma basta alzare gli occhi per assistere ad uno spettacolo unico

all’impegno dei suoi controllori che vi la-vorano, ma ancor più alla dedizione h24 del suo Local Referent Gianluca Venturi, è stato assunto sempre come sede di svi-luppo dei tanti progetti aeronautici che hanno interessato non solo ENAV, con lo studio dell’ADS-B, E-AWOS, ma anche la Società di Gestione SAGA, consentendo allo stesso aeroporto di essere tra i primi compliance al Reg. EU 139. Ora sull’aeroporto si stanno aprendo can-tieri che consentiranno l’allungamento



TUTTO CIÒ È RESO POSSIBILE GRAZIE AL PREZIOSO CONTRIBUTO DI TUTTI I LAVORATORI ENAV DAI CTA AI FISO E AL FANTASTICO TEAM CHE SI È CREATO NEL PERIMETRO DEL CLUSTER 4



della pista da 2.500 a 2800 mt per presentarsi alla rinascita del traffico aereo con nuove infrastrutture ancor più tecnicamente all'avanguardia e maggiormente rispondenti alle future necessità degli stakeholder nazionali e internazionali.

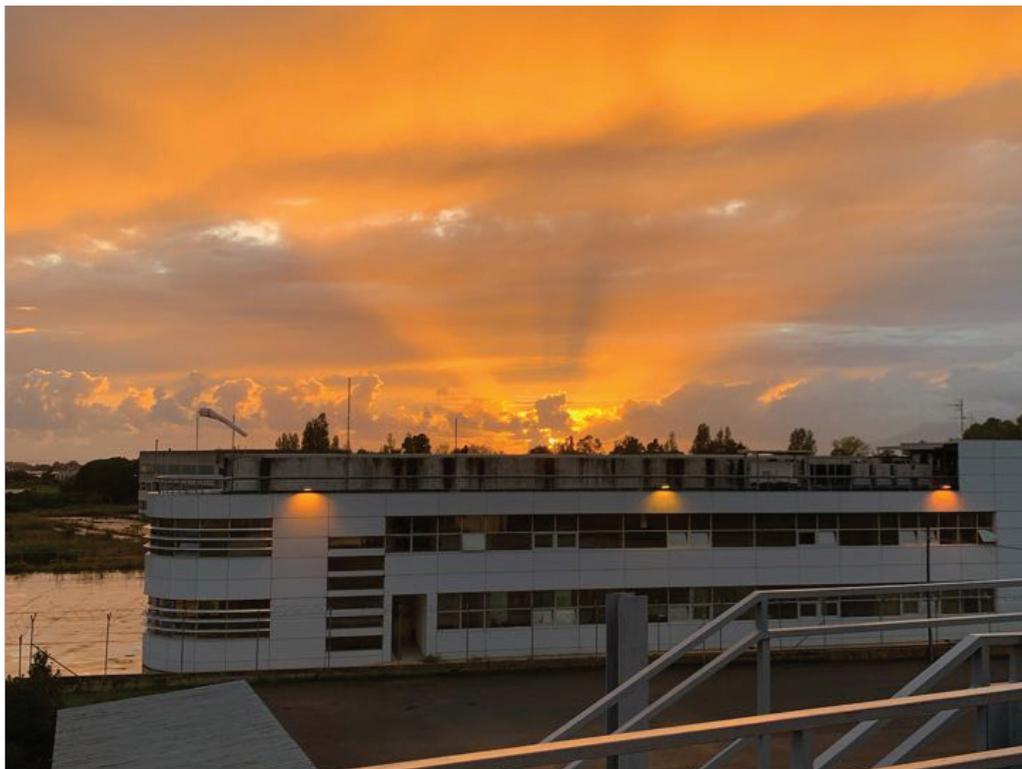
Per ultimo, ma non per importanza, ma soltanto per concludere questo meraviglioso tour nel Cluster 4, dopo aver attraversato l'Appennino, ecco apparire l'aeroporto di **Salerno**.

Un aeroporto sede di AFIS, approdo di tantissimi turisti che nel periodo estivo intendono visitare luoghi fantastici nelle vicinanze, come Agropoli, la Costiera Amalfitana, Paestum, e luogo di interconnessione con le numerose navi da crociera che partono dal porto di Salerno. In questo periodo l'aeroporto si sta organizzando per presentarsi, al momento in cui torneremo a volare, con una veste completamente nuova: nuova aerostazione, pista allungata da 1.655 a più di 2.000 mt., nuovi raccordi e nuovi piazzali. I ragazzi attendono con ansia la ripartenza, offrendo la loro professionalità ai reparti operativi e di emergenza situati all'interno dell'aeroporto.

Tutto ciò è reso possibile grazie al prezioso contributo di tutti i lavoratori ENAV, dai CTA ai FISO ma sicuramente grazie al fan-

tastico team che si è creato nel perimetro del Cluster 4 costituito dal Referente locale e dagli "amministrativi" di Pescara, dal personale di Rieti e dal contributo di

quello di Napoli, che non tardano mai nel dare il loro supporto anche esternamente al loro ambito lavorativo, a vantaggio di tutta l'organizzazione.





LINATE HABEMUS STRIPPAM (ELETTRONICA)



di **Alberto Valentini** responsabile ENAV Linate Airport

1° febbraio 2021 ore 05.00, aeroporto di Milano Linate, l'ultimo miglio è stato completato; con la fine del parallelo operativo si è concluso l'ultimo step della ristrutturazione della Sala operativa della Torre di controllo con l'attivazione del nuovo sistema operativo NAV Canada. **La nuova strip elettronica** appena inaugurata ha mandato in pensione quella cartacea dopo anni di onorata carriera e impeccabile servizio.

Un cambiamento iniziato nell'estate 2019, che, attraverso due successivi passaggi, ha visto la ristrutturazione edile e degli impianti, e poi la riconversione tecnologica al **nuovo sistema operativo NAVCAN**. Linate è il secondo aeroporto italiano dopo Malpensa ad usare questo sistema.

L'emergenza Covid ci ha costretto a rivedere e riprogrammare i piani iniziali e gli

Con l'aiuto di Techno Sky, del team di Operations di Roma e della struttura ATM System Evolution abbiamo installato 4 consolle NAV Canada

interventi tecnici per questa implementazione, nonché al mantenimento delle competenze sul nuovo sistema del personale CTA acquisite nei periodi di formazione effettuato a fine 2019.

Ma ciò non ci ha frenato, abbiamo rielaborato il progetto e deciso di renderci autonomi il più possibile predisponendo una piccola sala "prove" dove, con l'aiuto

di **Techno Sky, del team di Operations di Roma e della struttura ATM System Evolution**, abbiamo installato 4 consolle NAV Canada dove si è potuto continuare a simulare manualità e procedure operative. Contestualmente con il supporto dei tecnici locali abbiamo cominciato a predisporre la sala operativa con l'allestimento dei nuovi sistemi. Ci siamo alternati tra smart working, team alternati in sala controllo e, per alcuni, molta presenza in ufficio per garantire la corretta pianificazione delle scadenze.

Durante l'estate, con il parziale allentamento delle restrizioni, abbiamo ripreso la familiarizzazione di tutto il personale e tra ottobre e novembre abbiamo completato l'iter con la fase cosiddetta di "**Shadow Mode**".

Visti gli esiti, e la risposta di tutto il personale, abbiamo deciso l'inizio della vera



L'AIUTO DEI COLLEGGI DI MALPENSA È STATO IMPORTANTE PER LO SCAMBIO DEI FEED BACK VISTA LA LORO ESPERIENZA ACQUISITA SUL CAMPO

È già partito il successivo step di innovazione per allineare i sistemi di back up al sistema NAV Canada

e propria fase operativa in parallelo con i vecchi sistemi, che si è conclusa a fine gennaio 2021.

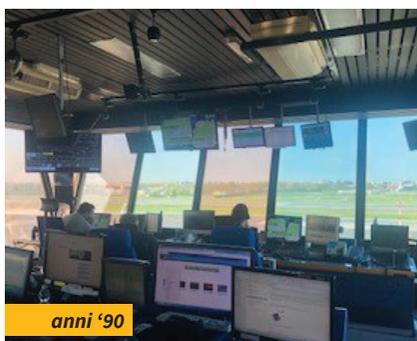
Un percorso lungo, estate 2019/inverno 2021, che durerà ancora con due mesi di monitoraggio, dove gli imprevisti non



anno 2020



anno 2030



anni '90

sono mancati, ma il lavoro di gruppo ha sopperito anche in quei momenti dove tutto era diventato difficile. La strada è lunga, ma la risposta di tutto il personale, anche quello più scettico, è stata da traino al buon esito del progetto.

L'aiuto dei colleghi di Malpensa è stato importante per lo scambio dei feed back, vista la loro esperienza acquisita sul campo. La presenza dei nostri CTA a Malpensa per verificare come "girava" il sistema ci ha permesso di far vedere e toccare con mano quale sarebbe stato il punto di arrivo. Lo sviluppo dei sistemi, ad opera di **Techno Sky e della struttura Technolo-**

gy, ci ha permesso di avere un prodotto il più possibile customizzato alle esigenze di Linate; il contributo dei colleghi CTA e soprattutto dello Staff è stato essenziale per arrivare a questa data nel miglior modo possibile.

Pensavamo di aver finito, ma innovazione e investimenti continueranno; è già partito il successivo step di innovazione per allineare i sistemi di back up al sistema NAV Canada e l'apertura del cantiere per la costruzione della nuova Torre di controllo che tra qualche anno ci vedrà lasciare l'attuale Torre dopo oltre **60 anni di onorato servizio**.



L'ULTIMA LINEA DI DIFESA

L'importanza del fattore umano nella protezione delle informazioni

di **Gabriele Carelli** Security delle Informazioni, dei Sistemi e delle Reti

L'evento pandemico non ha fermato gli attacchi informatici ed anzi, a partire dall'inizio dell'emergenza ed all'avvio del ricorso al Lavoro Agile, gli incidenti di sicurezza delle informazioni, a livello globale ma anche a livello nazionale sono aumentati a ritmi vertiginosi, agevolati dalle minori protezioni che sono presenti sui dispositivi personali ed anche da nuove vulnerabilità scoperte sui software di uso quotidiano. Nella vita quotidiana come nelle attività professionali il supporto degli **strumenti digitali** (dagli smartphone ai pc) consentono l'accesso a servizi bancari, della pubblica amministrazione o alle nostre cartelle di dati d'ufficio con assoluta semplicità ed è impossibile anche solo immaginare il ritorno al mondo analogico, alle interminabili file in banca o negli uffici postali o negli uffici pubblici. La grande versatilità degli

ENAV non è immune da eventi malevoli che possono interessare utenti del Gruppo innescati da disattenzione nell'apertura di e-mail fraudolente

strumenti informatici non può però farci dimenticare **i rischi** che un utilizzo disinvolto e scarsamente consapevole delle risorse può comportare. Nel 2020 abbiamo assistito ad eventi drammatici che hanno letteralmente devastato grandi imprese ed organizzazioni pubbliche, con impatti non solo finanziari e reputazione-

li, in termini di credibilità ed affidabilità, ma soprattutto operativi, costringendo le organizzazioni a fermi prolungati per porre in essere misure di rimedio onerose e consistenti. E sicuramente **ENAV** non è immune da possibili eventi malevoli che possono interessare utenti del Gruppo, ad esempio innescati da disattenzione nell'apertura di e-mail fraudolente, dall'utilizzo di strumenti personali non adeguatamente protetti o negligenza nell'uso dei sistemi aziendali. Possibili problemi possono inoltre nascere dall'utilizzo dei **sistemi cloud** dove potrebbero essere incautamente salvati dati ed informazioni aziendali riservati. Ad oggi non è stato registrato in ENAV nessun evento di questo tipo con impatti "importanti" sui servizi e sistemi aziendali, ma solamente grazie all'implementazione tempestiva, caso per caso, delle necessarie misure di

enav group

technosky
an enav group company

enav asia.pacific

IDS AirNav
an enav group company

d-flight

Security Operation Center
Tel. +39 06 79086556
Mail soc@enav.it
Via Appia Nuova 1491
00178 Roma RM

Seguire le regole aziendali:
sono presidi di buon senso che servono a salvaguardare il patrimonio informativo, tuo e del Gruppo

LA SICUREZZA DI TUTTI E' ANCHE UN TUO COMPITO
Contribuire alla sicurezza aziendale è uno dei tuoi compiti primari ed è una necessità ancor più forte, in un momento nel quale le attività aziendali sono distribuite.
Aiutaci!

Aggiornate i vostri sistemi operativi e software!
L'aggiornamento dei sistemi operativi e software, che per i pc aziendali è automatico, vi protegge dalle più recenti minacce

Attenzione a cosa scaricate!
Non aprite allegati sospetti, link a siti che chiedono di inserire le vostre credenziali, anche se apparentemente legittimi

I-SOC
LA SICUREZZA PARTE DA TE

Proteggete il vostro Wi-Fi!
inserirne password sicure (almeno 10 caratteri, con combinazioni alfanumeriche e caratteri speciali)

Be smart... ma in sicurezza
Siamo chiamati ad una nuova esperienza di lavoro al di fuori dell'azienda, in una situazione di emergenza. Il "lavoro agile" è uno strumento prezioso per continuare a garantire i servizi e le funzionalità necessarie alle attività di Gruppo. Tuttavia non sempre gli strumenti apprestati dall'azienda per garantire la security del Gruppo sono sufficienti.
Il migliore presidio di sicurezza nelle attività online è sempre e solo uno: sei tu.

Disconnettetevi dalle applicazioni aziendali
se il vostro pc è utilizzato da altre persone della vostra famiglia

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

contenimento. Per ora.

In una recente esercitazione, svolta simulando realisticamente un invio di mail fraudolente, nello stesso modo in cui attori malevoli avrebbero potuto agire qualora intenzionati **ad attaccare gli interessi del Gruppo**, è stata testata la capacità dei colleghi di riconoscere e rispondere correttamente ad eventi di questo tipo. La risposta generale è stata soddisfacente, ma si sono comunque registrati ambiti di miglioramento che ci spingono a non abbassare la guardia e, anzi, a richiedere a tutti i colleghi di mantenere un'attenzione costante su queste tematiche.

La Sicurezza delle informazioni non è una mera questione di tecnologia ma è una combinazione di quest'ultima, di misure di sicurezza e, soprattutto, di fattore umano e quindi ciascuno, all'interno dell'organizzazione, deve contribuire alla protezione del sistema. E nessuno pensi di non essere un target "appetibile" per

eventuali attaccanti: a prescindere dal proprio ruolo in azienda ognuno di noi è infatti la chiave per entrare all'interno dei sistemi di gruppo permettendo ad entità ostili di raggiungere sistemi ed informazioni di cui magari neanche immaginiamo l'esistenza. Basta lasciare uno spiraglio, anche piccolo, verso i sistemi informativi aziendali e gli attaccanti sono spesso in grado di compromettere informazioni e sistemi critici del **Gruppo ENAV** con danni potenzialmente incommensurabili.

Il Gruppo svolge una costante attività di prevenzione e monitoraggio attraverso il **Security Operation Center (SOC)**, gli specialisti della Security e tutte le Strutture Organizzative interessate alle misure tecnologiche e di processo. Sono inoltre vigenti regole di comportamento all'interno del *Security Management System (SecMS)* seguendo le quali è possibile diminuire il più possibile la probabilità di attacchi e compromissioni dei sistemi aziendali. Sono le persone che com-

pongono la comunità di lavoro, infatti, ad essere la vera **"ultima linea di difesa"**, il solo autentico argine a possibili azioni malevole quando, per la natura delle attività svolte dagli antagonisti, i sistemi di difesa vengono superati. È quindi necessario che ognuno ponga la massima attenzione nell'utilizzo dei sistemi informativi aziendali: verificare con accuratezza ogni mail ricevuta prima di aprirne allegati o link, salvare su sistemi aziendali esclusivamente documenti ed altro materiale informatico necessario alla propria attività lavorativa, porre la massima attenzione nell'utilizzo di chiavetta USB ed archivi di memoria esterna, ecc. Ciascuno di noi deve diventare un attento osservatore ed assumere la piena consapevolezza che la **Cybersecurity** non è "un problema degli altri", ma un diritto e un dovere di ognuno, la cui violazione può determinare conseguenze fatali per l'organizzazione ma anche per i singoli individui.



ENAV GROUP WORLDWIDE DIGITAL

Sempre più presenti nel Marketing Communication online

di **Giulio Gamaleri** responsabile Brand Development

Ormai è passato quasi un anno dall'inizio della pandemia. La vita e le abitudini sono cambiate per tutti, sia a livello relazionale che professionale. Come avevamo anticipato nell'articolo di marzo dello scorso anno

su Cleared, la comunicazione digitale ha assunto un ruolo sempre più rilevante a livello globale, sia a livello di flusso di informazioni, sia nel settore *business*. Lo dimostrano i dati pubblicati da *Datareporting.com* dai quali si evince che il 53,6% della

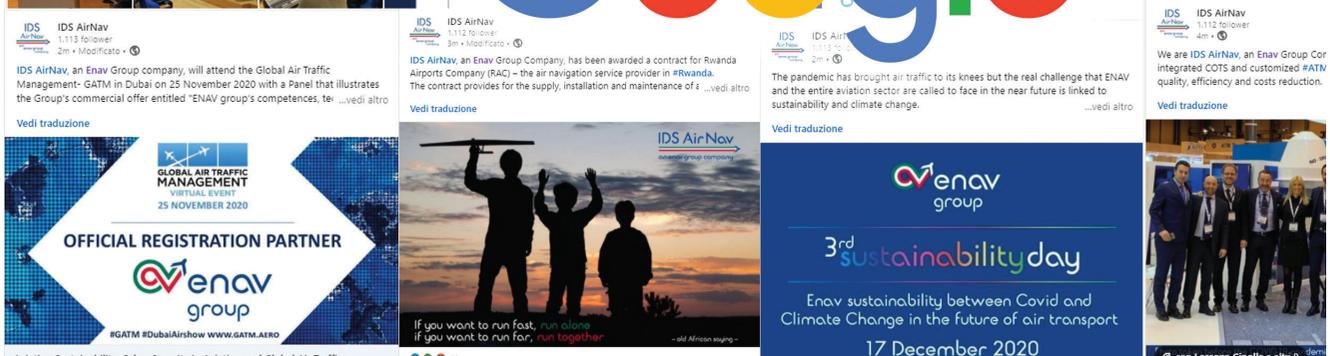
popolazione mondiale è ormai attiva sui social, mentre il 59,5% utilizza assiduamente internet. La popolazione italiana online dopo un anno di pandemia si ritrova molto più connessa (+26%) e sempre più legata



LinkedIn



Google



HOSTED BY
AIR TRAFFIC TECHNOLOGY INTERNATIONAL

VIRTUAL ROUNDTABLE
ATM BEYOND 2021 – RESTARTING INNOVATION, EFFICIENCY AND SAFETY
25TH FEBRUARY 16.00 GMT | 11.00 EST | 8:00 PST

enav @ group
DECEMBER 7 - 11, 2020
ATCA ANNUAL CONFERENCE

ATCA annual
conference & exposition
A FULLY VIRTUAL EVENT

PROUD PARTNER OF
DRONE 2020

d-flight
enabling autonomous flight

enav @ group
GLOBAL AIR TRAFFIC MANAGEMENT
VIRTUAL EVENT
25 NOVEMBER 2020

IDS AirNav
an enav group company

AeroSIG 2020
Aeronautical Special Interest Group

RECONNECTING THE INDUSTRY
WITH AIR TRAFFIC MANAGEMENT

alle social app (73%)*.

In questo contesto ENAV, come pianificato, ha messo a punto tempestivamente una serie di azioni, strettamente connesse tra loro, volte a presidiare i canali digitali attraverso l'ideazione e lo sviluppo di nuove strategie e prodotti mirati.

Uno degli obiettivi primari è rappresentato dalla presentazione dell'offerta commerciale di Gruppo. In sinergia con IDS AirNav, si è proceduto alla realizzazione di una **campagna promozionale sulla piattaforma "LinkedIn"**. Tale strumento di *social business* consente infatti di raggiungere, attraverso **l'invio di post dedicati**, un pubblico altamente profilato di utenti (es. azienda, ruolo, area geografica) consentendo dunque ai diversi messaggi, calibrati secondo obiettivi di **Marketing Communication appositamente individuati, di essere visivati da un target rilevante di potenziali clienti**.

Questa strategia di promozione ha inoltre rafforzato la *reputation* del brand di Gruppo con particolare riferimento ad IDS AirNAV e D-Flight. **La campagna ha consentito ad oggi di superare il milione di impression (contatti) su un panel di utenti selezionati a livello mondiale**. Parallelamente all'utilizzo di LinkedIn i servizi e prodotti di Gruppo sono stati anche promossi attraverso **azioni di Advertising mirate, worldwide, condotte con la collaborazione di Google**.

Per meglio promuovere l'offerta commerciale, in un periodo dove gli incontri in presenza sono ancora difficili, è stata



realizzata una showroom virtuale, attualmente visibile sul sito di IDS AirNav. Tale ambiente virtuale ha permesso di presentare i numerosi **"Services and Solutions"** di Gruppo in modalità interattiva, attraverso un'interfaccia grafico-editoriale volta a replicare fedelmente **l'operational testing & demo showroom** consentendo ai visitatori, oltre ad illustrare in dettaglio i servizi, **di fissare direttamente appuntamenti in videoconferenza con i nostri referenti commerciali**.

Il prossimo mese di aprile sarà anche realizzata una **nuova showroom "fisica"** presso la sede di Ciampino atta ad ospitare delegazioni commerciali internazionali.

Come tutti sappiamo, gli eventi fieristici in presenza, vetrine rilevanti per presentare e promuovere i nostri servizi, prodotti e attività, sono al momento sospesi.

ENAV ha scelto dunque di partecipare, con degli interventi e contenuti mirati,

alle più rilevanti iniziative internazionali di settore organizzate online consentendo un confronto diretto con i partecipanti registrati.

In tale contesto ricordiamo le più importanti, che hanno coinvolto in totale oltre 5.000 partecipanti: il **GATM Conference di Dubai**, l'**Amsterdam Drone Week**, l'**ATCA Annual Conference-USA**, il **BLUE MED Research Workshop on Interdependencies within ATM Performance** e l'**ATTI 2nd Virtual Roundtable 2021**.

Sono stati inoltre organizzati, su iniziativa diretta di ENAV, in stretta sinergia con le strutture aziendali coinvolte, il **18th AeroSIG** (evento annuale di IDS AirNav volto

a promuovere le novità dell'offerta commerciale di Gruppo che ha collegato *live* da remoto oltre 200 invitati, worldwide) e il **3rd Sustainability day** di ENAV, evento *live* completamente realizzato in modalità digitale che è stato seguito, grazie anche all'ausilio di una campagna promozionale online, da oltre 4.000 persone a livello nazionale e internazionale.

Attualmente ENAV sta lavorando al lancio del nuovo portale di Gruppo **enav.it** che vedrà online, per il mese di maggio, **un prodotto completamente rinnovato sia dal punto di vista editoriale che di look and feel grafico**. Il lancio sarà accompagnato da una campagna *digital* realizzata sfruttando i canali social aziendali, LinkedIn e GOOGLE. La comunicazione digitale è inarrestabile e noi la utilizzeremo al meglio, sempre ricordandoci che molto presto **#torneremoavolare**.

(*fonte *primaonline.it*)



FORMAZIONE E INFORMAZIONE CAPISALDI CONTRO LA CORRUZIONE



di **Rosaria Lo Conte** responsabile Anticorruzione, Fraud & Whistleblowing

L'integrità etica di tutte le Società del Gruppo ENAV non è una meta ma un percorso fatto di passi volti a sensibilizzare la percezione della *compliance* per il contrasto e prevenzione della corruzione, nonché lo sviluppo della cultura della legalità incentrandosi così nella più ampia dimensione della *corporate sustainability*. Per questo motivo la struttura dell'Internal Audit - Corporate Compliance - Anticorruzione, Fraud & Whistleblowing, ha implementato e lanciato nel novembre 2020 un **corso formativo on-line**, anche per rispetto alle politiche aziendali per la prevenzione alla diffusione del Covid 19, diretto a tutta la comunità aziendale.

ENAV è infatti fermamente convinta che la corruzione, da intendersi in senso ampio, come espressione di *maladministration*, vada contrastata non solo con la repressione, ma anche e soprattutto con una coordinata azione di prevenzione che possa attuarsi anche con lo stimolo reiterato ad una conoscenza del fenomeno. Sono infatti la **formazione** e l'**informazione** gli strumenti più immediati che

vengono messi a disposizione dei dipendenti del Gruppo, per identificare, attraverso una consapevolezza delle cause del fenomeno, delle sue diverse manifestazioni e delle conseguenze negative per l'intero contesto sociale che ad essa sono strettamente connesse, eventuali potenziali situazioni critiche ed attuare strategie di prevenzione fornendo il proprio contributo per creare un ecosistema sfavorevole alla proliferazione e diffusione della corruzione nell'organizzazione.

Tali meccanismi possono essere attuati - insieme all'adozione di strumenti di gestione della qualità, di norme di controllo e di vigilanza e di codici di condotta - anche con l'utilizzo di strumenti quali è il canale di *whistleblowing*, da utilizzarsi sempre guidati da uno spirito di buona fede e sulla base di una ragionevole convinzione.

Le tematiche anticorruzione, i modelli di organizzazione ex d.lgs. 231/01 e le relative correlazioni, il disvalore arrecato dalla corruzione, le modalità di commissione e di prevenzione, sono solo alcuni dei capi-

[“...La formazione da sempre, ma soprattutto nello spirito del Gruppo ENAV sul rispetto della compliance, intende promuovere la diffusione di una cultura aziendale improntata a principi di onestà, correttezza e massimo rispetto delle norme su tematiche quali il contrasto alla corruzione. È necessario tendere a massimizzare il valore aggiunto derivante da una percezione più consapevole dei protocolli a presidio dei rischi connessi alle tematiche di Compliance...”]

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Avv. Francesca Isgrò



saldi della struttura di *compliance* che il Gruppo ENAV, nella sua architettura, mira a rinforzare per quel valore aggiunto che si prefigge di consolidare ed essere così protagonista ed esempio per l'industria di riferimento.



IL PARADIGMA DI STILL FACE

Difficile comprendere i messaggi della comunicazione non verbale con la mascherina sul volto. E in ufficio? Stentiamo a riconoscere anche i colleghi più stretti

di **Luca Morelli** responsabile Comunicazione Interna

Oramai abbiamo imparato a riconoscerle tutte: ci sono quelle chirurgiche, quelle con la valvolina, senza la valvolina, di stoffa di pizzo e perfino con gli strass. Sono **le mascherine**, quei dispositivi medico sanitari che ci proteggono dai *droplet* ovvero le goccioline che espelliamo parlando o respirando che possono contenere e trasmettere il temibile coronavirus che imperversa in giro per il mondo.

Con la mascherina oramai ci dobbiamo vivere, purtroppo, nascondendoci dietro quel bavaglio che annulla ogni identità facciale, che rende praticamente impossibile riuscire ad identificarci al primo sguardo. Un fatto che sta cambiando incredibilmente anche le nostre **relazioni sociali**, generando non pochi problemi di sicurezza al punto che ci sono aziende che hanno sviluppato un algoritmo periculare, che permette di identificare il volto analizzando la distanza fra gli occhi e qualche altra caratteristica facciale, non coperta dalla mascherina.

E improvvisamente si sono modificate anche le interazioni sociali con gli altri

venendo meno l'espressività, elemento principale e fondamentale nella **comunicazione non verbale interpersonale**. Praticamente i tratti di metà del nostro volto spariscono mentre non capiamo se la persona di fronte a noi sorride o se è triste.

“Ti ho riconosciuto solo dalla voce” ha detto un collega l'altro giorno al lavoro mentre ci siamo salutati e con qualche incertezza cercavamo di raccapezzarci qualcosa. E poi dietro alla scrivania il collega che ti parla per farsi capire bene deve forzare la voce attraverso tutti quegli strati di propilene che uscendo fuori cambia e diventa sorda mentre anche la respirazione va rimodulata per non andare in affanno. A volte non ti bastano 2 metri per capire se stai parlando con il collega giusto o meno.

Questo cambia tutto, nelle relazioni e nella comunicazione. Quello che prima si poteva fare con un movimento della bocca, con una smorfia del naso per esprimere assenso o diniego oggi dobbiamo esprimerlo con l'assertività della voce o degli occhi. Un'identità nascosta che livella tutti e che può creare anche equivoci e

imbarazzi a volte, mentre il sorriso non è più la più potente arma di seduzione.

Ma è nel “paradigma dello Still Face” anche detto del “volto immobile” messo a punto negli anni '70 dallo **psicologo americano Ed Tronick** per studiare la regolazione emotiva che scopriamo quanto conta l'espressività nelle relazioni sociali.

Si tratta di un esperimento in cui veniva chiesto ad alcune madri di “stoppare il proprio volto” in un momento di interazione affettuosa con il loro bimbo neonato. Si chiedeva alle mamme di “congelare il volto”, che è un pò come indossare una mascherina. Tronick dimostrò che per i neonati questa era una situazione di fortissimo stress: questi cercavano quindi di attuare dei comportamenti per “svegliare” la madre e, non riuscendoci, tendevano a ripiegare in comportamenti autoconsolatori e, alla lunga, ripiegavano in un ritiro totale dall'interazione.

E allora concentriamoci sulla parte alta del volto per identificare qualcuno guardandolo negli occhi, quelli non mentono mai! E con una loro strizzatina possiamo conquistare il mondo con qualsiasi bavaglio!



GAPPRE, SFIDA APERTA ALLE RUNWAY EXCURSIONS

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety

Nel tentativo di ridurre le escursioni in pista, la Flight Safety Foundation ed Eurocontrol hanno da poco pubblicato un piano d'azione per operatori, aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea, produttori di aeromobili e regolatori: il **Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions** (GAPPRE).

Sviluppato da un gruppo internazionale composto da oltre 100 professionisti provenienti da più di 40 organizzazioni, il GAPPRE è stato validato anche da EASA, IATA, Civil Air Navigations Services Orga-

nization (CANSO) e Airports Council International (ACI).

Un intervento, quello introdotto con il GAPPRE, più che mai necessario: l'escursione in pista resta infatti un tipo di incidente molto frequente ed uno degli eventi di sicurezza economicamente più significativi.

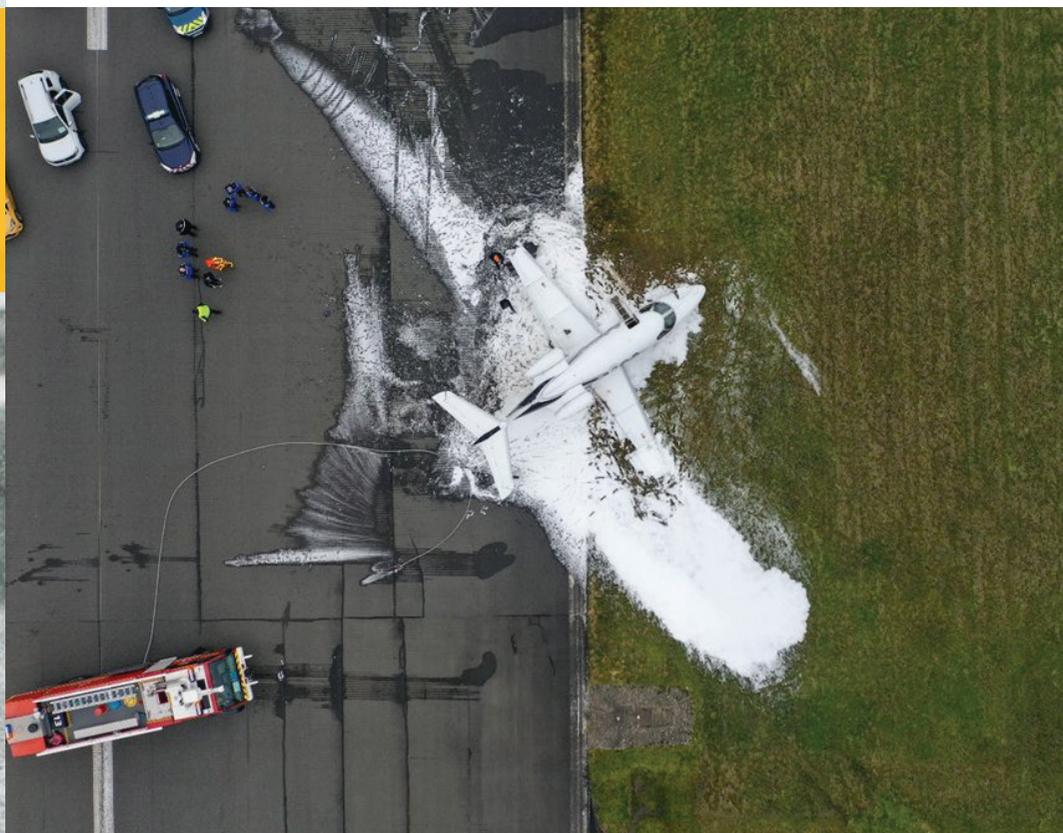
Uno studio dell'International Air Transport Association (IATA) ha infatti rilevato non solo che, dal 2005 fino alla prima metà del 2019, circa il 23% degli incidenti è stato un'escursione di pista, ma soprattutto come, il costo diretto di tali eventi,

sia ammontato ad oltre 4 miliardi di dollari nel solo 2019.

La stessa EASA ha classificato quella delle Runway Excursions come una delle due principali aree di rischio per i grandi aeromobili commerciali.

Nel dettaglio, il GAPPRE è diviso in due volumi e quello appena varato contenente una serie di raccomandazioni riguardanti fattori di rischio e resilienza, ma anche *best practices* e proposte di interventi che vanno ben oltre la conformità normativa, è stato il primo. Il secondo volume II conterrà invece materiale esplicativo e di

UNO STUDIO DELLA IATA HA INFATTI RILEVATO CHE DAL 2005 FINO ALLA PRIMA METÀ DEL 2019 CIRCA IL 23% DEGLI INCIDENTI È STATO PROPRIO UN'ESCURSIONE DI PISTA



orientamento proprio per l'applicazione di quanto indicato nel primo volume. Molto interessanti e degni di attenzione anche i concetti su cui FSF ed ECTL hanno voluto sviluppare le diverse raccomandazioni. Innanzitutto, la volontà di andare oltre la conformità normativa: ferma restando l'indispensabile rispondenza alle norme e ai regolamenti nazionali e internazionali per ognuna delle organizzazioni interessate dal piano d'azione, le raccomandazioni del GAPPRE hanno infatti insito uno slancio aggiuntivo, un modo di affrontare il rischio Runway Excursion con la coscienza che, l'essere perfettamente *compliant*, possa talvolta essere un elemento depotenziante, non riuscendo da solo ad esaurire la questione sia in termini di gestione del rischio, sia in quelli di resilienza.

E proprio all'interno di tale alveo la scelta di FSF ed ECTL è di fortificare ogni raccomandazione soprattutto con il consenso: ognuna delle azioni ha infatti potuto tro-

vare spazio nel piano solo a fronte di una forte intesa, sia in fase di stesura che di successiva convalida.

Accanto a queste due caratteristiche, anche l'indicazione alle varie organizzazioni di utilizzare in modo più approfondito i dati esistenti, allargando il campo ad altre fonti, magari più eterogenee, per poi incrociarli in modo più efficiente.

Una strada che, nello specifico, ha previsto di:

Il GAPPRE è diviso in due volumi e quello appena varato contiene una serie di raccomandazioni riguardanti fattori di rischio e resilienza

- prendere in esame le escursioni di pista sia longitudinali che laterali;
- includere mitigazioni già proficuamente messe in atto dai singoli attori;
- promuovere la ricerca e lo sviluppo tecno-

logico;

- promuovere pratiche non "standard" (ovvero non ancora utilizzate dalle varie organizzazioni) purché efficaci sulla base dell'analisi dei dati e delle lezioni apprese.

Anche dal punto di vista lessicale il GAPPRE prova a colpire nel segno: l'uso ripetuto del verbo "shall" evidenzia infatti la volontà di accrescere la forza attuativa di un atto che (la raccomandazione), sebbene per sua natura non posseda la forza di una disposizione obbligatoria, ha comunque necessità di essere adeguatamente trasposto a livello locale per assicurarne l'attuazione.

Un piano, quello proposto con il GAPPRE, che ha quindi molti elementi innovativi, anche mediatici. La scelta infatti di rilasciare il secondo volume in concomitanza con l'Annual Safety Forum del prossimo febbraio 2021, non è assolutamente un caso: le Runway Excursion, come tutte le questioni complesse e molto rischiose, hanno bisogno assoluto di risposte condivise, coordinate e articolate per essere arginate con efficacia ovvero hanno bisogno di tutti noi.



La parola a... **KLAUS MEIER**

Chief Technology Officer (CTO) di Skyguide

L'innovazione digitale è tra gli argomenti di tendenza e tra le nuove sfide del settore ATM, in particolare con la crisi pandemica del Covid-19. Quali sono i pilastri tecnologici e operativi per la digitalizzazione del sistema ATM?

La pandemia da Covid 19 è una crisi ma anche un'opportunità da non sprecare. Ha creato un senso di urgenza al cambiamento. Il sistema aeronautico dovrà cambiare, e per il settore ATM significherà abbracciare la prossima era della digitalizzazione, che ci piaccia o no. Crediamo che la digitalizzazione poggi su quattro pilastri. Il primo è il passaggio "dall'analogico al digitale". Ad esempio, stiamo sostituendo le radio analogiche con sistemi digitali connessi, gestiti e integrati all'interno di una rete più ampia. Il secondo prevede la connessione di dati o sistemi digitali attraverso una rete; in altre parole, la connettività. Ne sono esempio iniziative quali i nuovi servizi di comunicazione pan-europei come NewPENS e il "Digital Backbone". E poi il terzo pilastro: la condivisione di dati, informazioni e servizi. Questa è l'idea che sottende al nostro programma di Centro Virtuale, che permetterà di condividere sistemi e servizi in tutta la rete e anche di erigere il quarto pilastro: se possiamo condividere e accedere liberamente a un numero sempre maggiore di dati, potremo allora iniziare ad applicare l'intelligenza a quei dati collegati e fare un passo verso l'automazione e sistemi più intelligenti. Ne trarranno vantaggio, tra gli altri, l'individuazione e la risoluzione dei conflitti: saremo in grado di gestirli a livello di rete piuttosto che in un solo settore. Queste fasi costituiscono un passaggio da un sistema ATM chiuso, verticalmente integrato e dipendente a livello funzionale dalla sua ubicazione, a un sistema ATM più aperto, orizzontalmente o trasversalmente connesso.

Il Centro Virtuale rappresenta per il settore ATM un'opportunità per promuovere miglioramenti nelle prestazioni, ottimizzare la condivisione di informazioni e fornire servizi al traffico aereo più efficienti e flessibili. Come vede il futuro dell'ATM secondo questo nuovo paradigma e l'evol-

uzione di questo modello in ambito europeo e i suoi maggiori benefici?

L'idea è già stata delineata nell'Airspace Architecture Study (AAS) europeo e nell'ATM Masterplan 2020. Pertanto, il nostro approccio non è unicamente svizzero: lo studio ne ha già delineato il futuro e come arrivarci. Per noi, "indipendenza a livello funzionale dall'ubicazione" sono parole chiave. La fornitura di servizi ATM sarà indipendente dall'ubicazione dei sistemi e dei centri di controllo. In una rete ATM trasversalmente connessa non avremo più centri di controllo "di zona" ma centri di controllo connessi, parte di una più ampia rete europea, e supportati da un nuovo Network Manager. Questo ottimizzerà la rete e l'utilizzo dei singoli settori operativi. Mi sembra peculiare che nel 2021 si investano milioni di euro per ottimizzare i sistemi locali piuttosto che l'intera rete così da gestire l'intero sistema ATM europeo in maniera più efficiente riducendo anche il carico di lavoro e i livelli di stress dei controllori. È chiaro che in Europa serve un sistema ATM più resiliente ed efficiente: non dovremo avere bisogno di integrare le riserve di capacità di 68 centri di controllo regionale e pianificare le operazioni in base agli eccessi di capacità per gestire gli improvvisi picchi nella domanda. Con un approccio di rete potremo pianificare la capacità in modo più congruo alla domanda reale ripartendo il carico tra i centri collegati, e non dovremo sostenere le spese di 37 sistemi europei di Flight Data Processing (FDP) che poggiano su architetture obsolete e scollegate. Il Covid 19 ha enfatizzato l'importanza della resilienza. L'attuale modello operativo degli ANSP non è sufficientemente flessibile per rispondere ai cambiamenti nella domanda, né abbastanza resiliente per stare al passo con il ciclo economico dei nostri principali partner e stakeholder. Il concetto di centro virtuale ci permetterà di essere più modulabili e flessibili e di ridurre i costi. Applicando questo approccio in Svizzera – attraverso la creazione di un cielo unico e di un unico sistema indipendente a livello funzionale dall'ubicazione che supporti due centri di controllo operanti come uno solo – potremo risparmiarci tra i 15 e i 20 milioni di

franchi svizzeri l'anno. Esteso a tutta l'Europa i vantaggi potrebbero essere considerevoli.

Coflight Cloud Service (CCS) è uno dei primi esempi di fornitura di servizi dati. Qual è la sua visione degli ANSP come fornitori di servizi dati per l'ATM (ADSP) rispetto al settore? Prevede per Skyguide ulteriori passi nella fornitura da parte di altri ANSP o di industrie, di altri servizi tradizionalmente eseguiti internamente?

Sono molto orgoglioso dei progressi conseguiti da CCS negli ultimi cinque anni nel dimostrare la validità della fornitura di servizi transfrontalieri; i primi passi in questa tappa fondamentale per il settore aeronautico Skyguide li ha fatti con DSN ed ENAV, e abbiamo una visione chiara di come vogliamo proseguire. Fornire servizi dati "up-stream" - come l'elaborazione dei dati di volo - per un certo numero di ANSP implica che il provider operi su una scala ampissima per fornire tali servizi in maniera efficiente. Skyguide è troppo piccolo per farlo. Per questo ci concentreremo su servizi specifici per i quali la nostra competenza è di maggior valore, come i servizi di supporto alla decisione o le interfacce uomo/macchina. Siamo consapevoli che in futuro non faremo ciò che facciamo oggi, e che cederemo alcune delle nostre attività a partner abbastanza grandi da poter offrire i loro servizi a margini così bassi da essere competitivi.

Recentemente, Skyguide è entrata a far parte dell'Alleanza A6 come membro indipendente. Qual è secondo lei, il ruolo dell'Alleanza e qual è il valore aggiunto che essa può offrire agli ANSP e alla Comunità ATM in generale?

Il pregio di un'alleanza è quello di allineare le forze per raggiungere un obiettivo comune. Con Skyguide come membro, ci aspettiamo di contribuire con il nostro ruolo di innovatori nella definizione di questo obiettivo comune, che, credo, deve ancora essere pienamente definito. Sosterremo chi, in Europa, vorrà voltare pagina e trasformare l'ATM per renderlo più resiliente ed efficiente per i nostri partner e stakeholder.

[enav.it](https://www.enav.it)



