

# CLEAR 20 anni

Mensile del Gruppo ENAV

n. 6 anno XX - giugno 2023



## CTA UCRAINI

Una storia di amicizia



## TECHNO SKY

ILS mobile a Malpensa



## INDUCTION NEOASSUNTI

Il futuro di ENAV



# CLEAR/RED

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

## Comitato Editoriale

Florenziano Bettini, Stefano Casalegno,  
Andrea Capolei Sapio de Contreras,  
Daniele Ferraro, Alessandro Ghilari,  
Simone Mazzucca, Maurizio Paggetti,  
Cesare Stefano Ranieri, Vincenzo Smorto

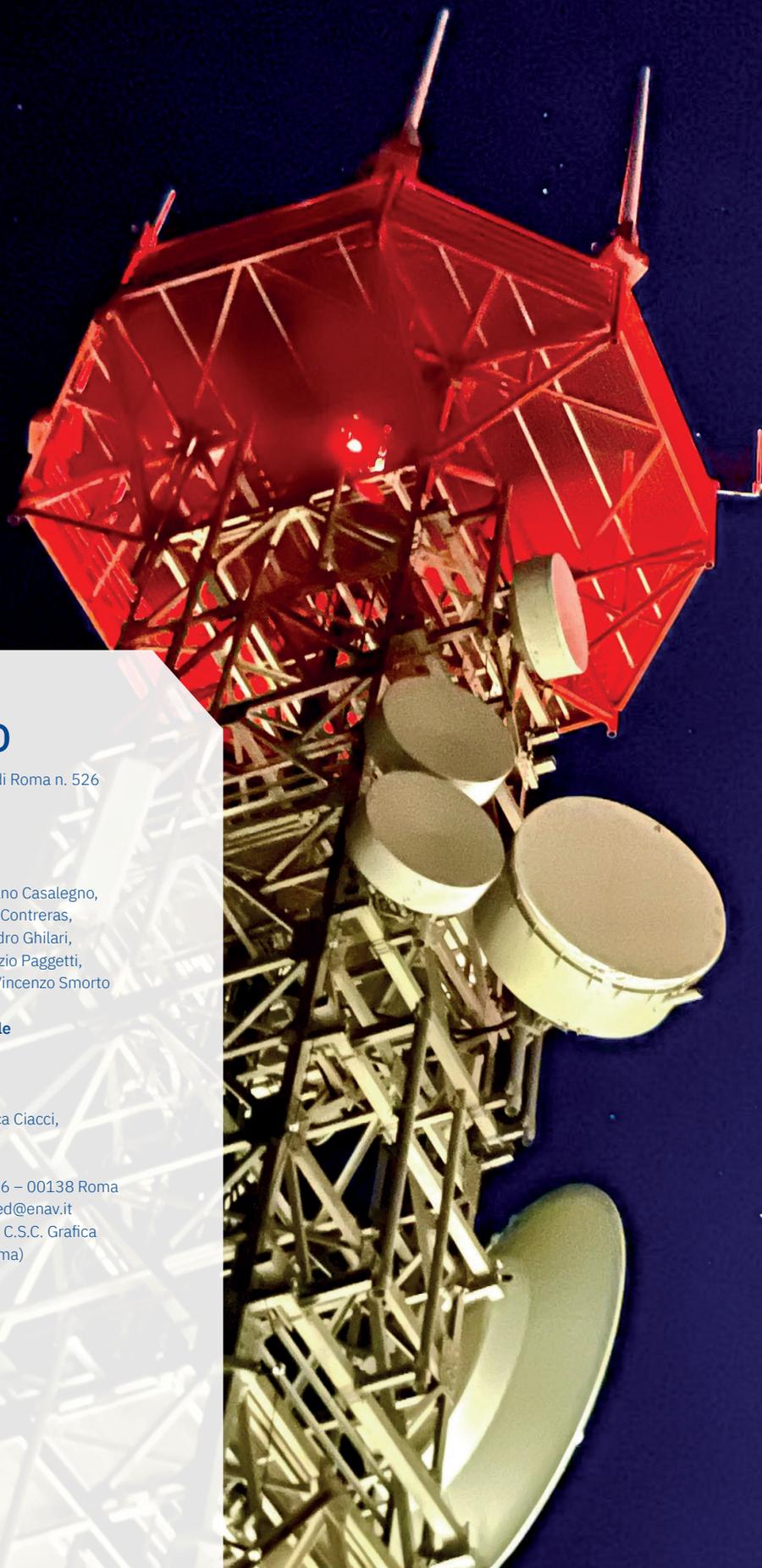
## Coordinamento Editoriale

Gianluca Ciacci

## Redazione

Cristiana Abbate, Gianluca Ciacci,  
Maria Cecilia Macchioni

Redazione via Salaria, 716 – 00138 Roma  
tel. 0681664529 - [cleared@enav.it](mailto:cleared@enav.it)  
Impaginazione e Stampa C.S.C. Grafica  
Guidonia Montecelio (Roma)



# CTA ucraini: benvenuti nel Gruppo ENAV

di **Alberto Valentini** responsabile Operational and Technical Training

*24 febbraio 2022: in Italia eravamo ancora impegnati a uscire dalla pandemia, stavamo preparando la completa ripresa delle attività sociali e lavorative. Noi di ENAV eravamo fiduciosi in una crescita importante del traffico aereo e ci stavamo preparando a riprendere tutte le attività operative ma... a qualche centinaio di chilometri di distanza iniziava una guerra alla quale tutti non volevamo credere.*

*Su sollecitazione delle organizzazioni e delle associazioni internazionali e nazionali, ci siamo attivati anche noi di ENAV.*

*A metà marzo ci siamo messi in azione per raccogliere le possibili richieste di aiuto, prendendo in considerazione anche un possibile impiego presso una delle nostre strutture.*

*Prendiamo le richieste giunte e identifichiamo alcuni colleghi ucraini disponibili ad accettare aiuto e sostegno in Italia. All'inizio sembra tutto complicato. Quanti ne possiamo ospitare? Come facciamo a decidere? Questa forse è stata la cosa più difficile. E ancora, come possiamo impiegarli in ENAV?*

*I primi di maggio mettiamo in piedi un gruppo di colleghi tra Operations e HR e partiamo con i primi colloqui. Il piccolo gruppo di dipendenti ENAV si allarga, alla fine ne conto circa venti e vengono coinvolte molte altre strutture aziendali. Durante gli incontri in presenza e le numerose "call su Teams" proviamo ad immedesimarci su cosa provano, sulle loro aspettative, su come stanno reagendo alla situazione terribile di essere fuggiti dal loro paese, ma non ci riusciamo, per noi una situazione del genere non è immaginabile. Si decide di garantire ospitalità anche ad eventuali familiari.*

*Durante tutte queste attività di predisposizione dell'accoglienza, decidiamo di alzare la posta in gioco e di provare a chiedere ad Enac la conversione delle loro licenze CTA, per un possibile impiego operativo in frequenza. Partono i coordinamenti con l'Ente, si studia un percorso e si trovano soluzioni percorribili, attuabili e sostenibili per tutti gli attori in scena.*

*Il 9 giugno 2022, cinque CTA ucraini con i propri familiari arrivano in Italia: sono venti persone in tutto. Ci siamo fatti carico dell'ospitalità per i primi mesi, li abbiamo avviati a dei percorsi di addestramento, concordati con Enac, prima presso il Training Center e poi successivamente presso Padova ACC. Tutti i colleghi ENAV coinvolti, di Forlì e Padova, hanno supportato tutto il gruppo per le esigenze di assistenza in Italia (casa, scuole per i bambini, permessi di soggiorno), un vero lavoro di squadra per lo più fuori orario di lavoro.*

*Il 9 giugno 2023, dopo un anno di lavoro al progetto, di coordinamenti interni ed esterni, di riunioni, di documentazione e formazione tradotta in inglese, di accordi con Enac, cinque colleghi ucraini sono stati assunti in ENAV. Per tre di loro c'è stata la possibilità di conversione della licenza ATCO ucraina in quella italiana e la possibilità di impiego in linea operativa presso l'ACC di Padova, per gli altri due è iniziata una collaborazione lavorativa presso il Training Center di Forlì.*

*Un anno di lavoro per un obiettivo diverso dai soliti, si fa fatica a riassumere tutto quello che c'è stato dietro le quinte, un lungo percorso che ha impegnato tutta ENAV, ma che non ha tolto o sottratto niente al nostro lavoro quotidiano. In Europa lo abbiamo fatto solo noi, abbiamo parlato poco, ma abbiamo fatto molto.*

*Dopo un anno, se ci guardiamo indietro, ci rendiamo conto che abbiamo fatto molto e dai colleghi ucraini abbiamo ricevuto quanto di più bello si possa ricevere, una semplice parola: GRAZIE! Pronunciata in italiano ha un valore eccezionale che ci ha ripagato del lavoro e dell'impegno, certi che sia stata la cosa giusta da fare.*

Un anno di lavoro per un obiettivo diverso dai soliti, si fa fatica a riassumere tutto quello che c'è stato dietro le quinte, un lungo percorso che ha impegnato tutta ENAV

1





2

# UN ANNO DI LAVORO INSIEME AI CONTROLLORI UCRAINI. UNA STORIA DI AMICIZIA

di **Fabio Olivetti** responsabile Training Center

**M**olte cose succedono nelle nostre vite lavorative.

Ma, di sicuro, guardare negli occhi dei colleghi stranieri che pochi giorni prima erano sotto le bombe, non è un'ipotesi che avevo messo in conto. Ed invece in una caldissima giornata nel giugno 2022 vedo arrivare **cinque colleghi ucraini** in un albergo alla periferia di Forlì.

Da pochi giorni, noi di **ENAV**, gli abbiamo confermato che possono raggiungerci. E che costruiremo per loro un percorso professionale che li farà entrare nella nostra società.

Il percorso è pieno di incognite. Di fatti amministrativi complessi da sistemare. Di certificazioni tecnico-operative da verificare e allineare alla normativa comunitaria.

Uno di loro, Oleg, quando lo saluto nell'albergo dove è appena arrivato, mi dice che è molto felice.

"Fa molto caldo" mi dice sorridendo. E poi mi

racconta che con lui ci sono sua moglie e il suo bimbo, di meno di un anno, che con loro ha fatto quasi 15 ore di macchina per arrivare fin qui. E che i primi chilometri sono stati un po' pericolosi. Perché piovono bombe ogni tanto. E gli allarmi lungo



le strade non sono meno frequenti di quelli che ha sentito a Kiev.

**Mi sembra di sentire una storia antica.** Una storia che non potesse mai più ripetersi nella “modernità”. Ed invece è successo. E mi fa ancora più capire la complessità della “grande storia”. Quella che leggiamo sui libri.

Oleg mi parla senza paura. Oleg sorride. Ed anche “le due Kateryna”, e Olena sorridono. Volodymyr “Vova” mi sembra più pensieroso. Ha due figlie in Polonia e non sa ancora se lo raggiungeranno insieme alla moglie, o se per lui inizierà un periodo in cui gli amori della sua vita rimarranno lontano da lui. La sua casa è Odessa, una magnifica città con complesse stratificazioni storiche e un porto commerciale di grande importanza sul Mar Nero.

Ma poi anche lui trova la forza e la freddezza di iniziare a capire come trovare una casa, come convertire la sua patente, come fare una scheda telefonica italiana.

Le piccole cose. Quelle che nella vita di tutti i giorni ci sembrano banali. Non lo sono quando la “grande

Li abbiamo “impegnati” con **600 ore di formazione** di Initial Training.

**280 ore al simulatore** in ambiente full-size e poi... ci sono stati altri giorni al simulatore. In aula.

Ma anche **400 ore di addestramento on the job** presso Padova ACC.

Ovviamente hanno affrontato **un corso di italiano base** e si sono “meritati” la certificazione di competenza linguistica inglese certificata con EAPT. E nel frattempo ci sono stati i weekend alla fine dei quali Oleg, il più chiacchierone dei cinque, mi raccontava quanto piacesse al figlio di meno di un anno l’acqua calda di Lido Adriano. Bassa per tanti metri. E tanto tanto più calda del loro mare.

Un giorno ci hanno chiesto se potessimo organizzare una gita tutti insieme. Gli chiedemmo di scegliere il luogo. E scelsero Venezia. E dentro un “bacaro” abbiamo brindato ai nostri giorni. E ai giorni futuri, sperando nel chiarore della pace.



storia” travolge i nostri giorni. E ti catapulta in un contesto nel quale più che cambiar nazione hai, forse, la sensazione di aver cambiato Pianeta.

Colori diversi. Fonemi diversi. Un clima che non hai mai sentito sulla tua pelle. Le amicizie di sempre sotto le bombe. E gli amori che faticano a raggiungerti.

Come facevano a sorridere quei cinque ragazzi? Spero di non saperlo mai. Perché significherebbe dover tirar fuori la forza che la “grande storia” ha chiesto loro.

Kateryna, la più bassa delle due, ha un inglese perfetto. E nei primi tempi fa da collante in questa *samarcanda* di suoni slavi e latini che si mescolano. Abbiamo iniziato a conoscerci in quel giorno di giugno. E ogni giorno che è passato ci siamo conosciuti meglio. Ogni mattina abbiamo forse tutti sperato che la tragedia potesse di colpo finire. E questi cinque ragazzi ci potessero salutare e tornare nella loro normalità.

Ma non è successo.

Le piccole cose.  
Quelle che nella vita di tutti i giorni  
ci sembrano banali.  
Non lo sono quando  
la “grande storia”  
travolge i nostri giorni

3

Ma la pace non è arrivata. E non arriva.

Il figlio di Oleg, Artyom, questo è il suo nome, nel frattempo cresce. Mi chiedo spesso cosa sarà nel suo ricordo di adulto questo tempo presente.

Quella mattina alla Questura di Forlì in cui li accompagnai per ritirare i permessi di soggiorno, Artyom giocava con i miei occhiali da sole. Ed anche lui sorrideva tanto.

Questa storia professionale non è stata affatto una storia principalmente professionale. È stata, ed è, una storia di sorrisi che cercano di farsi forza a vicenda, di pensieri bui da ricacciare in fondo alle scale.

È una storia che, magari, tra tanti anni sarà in una fotografia sbiadita sulla scrivania di Artyiom, a ricordargli del “suo tempo in Italia”. Un tempo d’amicizia.

Spero possa vedere quella foto con l’impudenza del suo primo giorno in Italia. E la nostalgia dell’ultimo.

A proposito sapete come è andata alla fine: **3 di loro sono stati abilitati presso Padova ACC mentre gli altri 2 sono a supporto presso il Training Center.**



4

# BYE BYE LOW TRAFFIC. WELCOME REGIONAL AIRPORTS!

di **Massimiliano Floris** responsabile Regional Airports

Come (spero!) ricorderete, nel 2020 avevamo voluto raccontarvi la realtà di quelli che all'epoca si chiamavano Low Traffic Airports: **22 strutture dislocate** su tutto il territorio nazionale attraverso le quali ENAV eroga i propri servizi da Bolzano a Lampedusa.

Il progetto era nato nel 2015 allo scopo di contribuire a rendere maggiormente sostenibile la gestione di aeroporti i cui numeri non potevano garantire introiti importanti. Si trattava in sostanza di fare la nostra parte affinché questa tipologia di aeroporti fosse appetibile alle compagnie aeree e di conseguenza garantire nel medio termine la sopravvivenza degli stessi e, in un orizzonte temporale un po' più lungo, supportare anche le Società di gestione aeroportuale nei propri piani di sviluppo. La Mission che ci eravamo dati era anche quella di essere (in quota parte) custodi dell'operatività sui "piccoli" aeroporti che

rivestono un'importanza particolare per le realtà in cui sorgono, in termini di livelli occupazionali, di accessibilità per zone non perfettamente servite da altre infrastrutture di trasporto, di sviluppo dell'economia locale.

Su questi presupposti siamo sempre stati convinti della lungimiranza delle scelte compiute, compresa quella di dedicare a questi aeroporti una Struttura centrale che avesse come focus esclusivo la gestione di processi operativi e no, standardizzati per tutto il Gruppo, ma da applicare ad aeroporti con caratteristiche del tutto differenti rispetto a quelli più "grandi".

La necessità di gestire i processi in maniera incisiva ed efficace, ma anche agile ed efficiente ci aveva portato a scegliere di raggruppare territorialmente **gli aeroporti in sei "aree"** affidandone le rispettive responsabilità ad altrettanti Head of Cluster, supportati ognuno da

un referente Operational Cross Services (OCS). **La visione organizzativa di ENAV** ed il grande lavoro dei colleghi in Headquarter e sul territorio hanno ripagato alla grande, sia in termini di soddisfazioni che possiamo definire “moralì” sia per quanto riguarda i risultati operativi raggiunti. In questi anni abbiamo infatti sempre mantenuto le nostre strutture pienamente efficienti anche durante il periodo pandemico, risultando determinanti per la sostenibilità sociale e sanitaria di alcune zone d’Italia (basti pensare alle splendide Lampedusa e Pantelleria). L’aeroporto di Forlì, ad esempio, è stato il fulcro della macchina dei soccorsi durante la recente alluvione che ha colpito l’Emilia-Romagna. Ma non ci siamo accontentati di essere utili nelle emergenze. In tre anni abbiamo contribuito alla rinascita di aeroporti che per vari motivi erano spariti dal network nazionale, siamo stati partner fondamentali nella crescita di altri, ampliando la gamma dei servizi erogati. Giusto per fornire un dato numerico, nei primi cinque mesi del 2023 abbiamo registrato **un incremento dei voli** sui nostri aeroporti del 6.54% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Avevo raccontato come fosse per me motivo di orgoglio che nei nostri Centri lavorassero tutti

professionisti, **CTA/TM e FISO**, molto giovani e che mi piacesse pensare che in qualche modo stessimo “crescendo” l’ENAV di domani. Bene, in questi anni tre di questi colleghi hanno assunto il ruolo di referente OCS intraprendendo così un percorso di crescita professionale “alternativo”.

**La visione organizzativa di ENAV ed il grande lavoro dei colleghi in headquarter e sul territorio hanno ripagato alla grande, sia in termini di soddisfazioni che possiamo definire “moralì” sia per quanto riguarda i risultati operativi raggiunti**

Inoltre, è stato avviato un processo di turn-over che ha visto sui nostri aeroporti l’ingresso, tra nuovi assunzioni e professionalizzazioni interne, di circa 100 nuovi CTA/TM e FISO su circa 150 colleghi operativi totali. Potremmo lanciare lo slogan “*post-millennials per le digital towers*”. Ma di questo vi racconteremo in una prossima puntata. Per ora... **bye bye Low Traffic, welcome Regional Airports!**

5



# A TU PER TU CON MATRICOLA 3583D

A cura di **Internal Communication**

**B**olzano è la sua città. Non solo, il centro della sua attività sin dal primo giorno di lavoro. Una memoria storica diremmo. Vero Vittorio Spampinato?

Sicuramente ho visto tanti controllori passare di qua che nel giro di due o tre anni trovavano poi una nuova destinazione. Ma io sempre qui a garantire che la loro vita amministrativa fosse perfetta per arrivare in frequenza tranquilli e organizzati. Senza pensieri.

**Esatto, ognuno di noi è strategico per garantire la sicurezza in volo giusto?**

Sì, lo siamo, e infatti quando ho saputo che c'era un'intervista per me sono rimasto un po' sorpreso. Io? Un amministrativo di Bolzano? Che bello. Un bel riconoscimento. Immaginate nella nostra realtà tanti giovani che si susseguono nel tempo e che magari arrivano anche un po' spaesati. Qui cerchiamo di guidarli nelle prime attività come in quelle quotidiane su turni, presenze e cerchiamo di conciliare spesso la loro vita da turnisti con quella familiare. Non è un ruolo semplice.

**Che però conduci in team da tanti anni. E mi dicono sempre con grande passione.**

Passione e impegno, quello che mi contraddistingue. Ma attenzione, non sono io a dirlo, è mia moglie che mi fa notare queste caratteristiche. In realtà io aggiungerei anche testardo. Mi spiego. Se decido di fare una cosa non mi fermo davanti a nulla. Vado dritto all'obiettivo. Ma se una cosa non mi convince, testardo per altri versi, non la faccio.

**Mica male. Carattere deciso. E sappiamo anche di una persona studiosa. Vero?**

Amo studiare, avere sempre nuove conoscenze. E da buon amministrativo, e solo per cultura personale, presi anche l'abilitazione per amministrazione di condomini e non solo, anche come agente immobiliare. Un mondo molto affascinante. Insomma, mi piace spaziare e rendermi partecipe di quel che mi circonda.

**Non omettere però l'altra passione della tua vita Vittorio.**

Assolutamente no. Il ballo si intende vero? Nasce da giovane quando i balli erano un po' più scatenati rispetto a quelli in cui mi cimento oggi. Ma che volete, l'età passa per tutti. E quindi ora liscio, tango e con una partner d'eccezione: mia moglie. Lei era lontana da quel mondo, ma sono riuscito a coinvolgerla e renderci coppia non solo nella vita, ma anche nella musica.

**Lo sappiamo, ci hanno raccontato di queste performance. Ma ci hanno detto anche che la stessa passione la metti a disposizione di tutti ogni giorno a lavoro. Sono stati onesti?**

Esagerano. Io non conosco un modo diverso di lavorare, ma devo dire che sento forte la responsabilità di quello che faccio. Questo perché come dicevo prima, da qui passano sempre tanti giovani, ed io, che non lo sono più tanto, capisco le loro esigenze, talvolta le loro insicurezze, e quindi sono convinto sia giusto supportare la squadra ognuno con i propri mezzi.

**Ma in oltre trent'anni di lavoro Vittorio, ci sarà un aneddoto da raccontare?**

Eccome, una su tutte. Tanti anni fa nel periodo estivo arriva in Torre una persona che si presenta come uno dei membri del Consiglio di Amministrazione di ENAV. Era in vacanza e carinamente era venuto a visitare la torre per un saluto. Io, un po' sorpreso e diffidente all'idea che qualcuno del CdA potesse palesarsi ho ironicamente raccolto la presentazione e rilanciato con un "E io sono il Presidente del Consiglio" (ride). La cosa ha fatto il giro dei colleghi, e non solo. Che vergogna. Ma tutto ricondotto a risate e divertimento. Ecco, una piccola storia di umanità.

**Esatto, una piccola storia di vita.**



Vittorio Spampinato

# ILS MOBILE A MALPENSA? SI, PER UN TRENO!

di **Luigi Palazzi** responsabile Installation and Commissioning Techno Sky  
**Roberto Amadio** Operations Techno Sky

**T**echno Sky è solita ormai eseguire installazioni e setting-up di **sistemi di radionavigazione** (NAVAIDS) **fissi e mobili**.

Questa volta il sistema messo in esercizio è stato un **ILS mobile** (*Instrumental Landing System*) per **l'Aeroporto di Malpensa**, azione che ha consentito l'operatività aeroportuale senza alcuna interruzione anche durante i lavori del nuovo collegamento ferroviario tra il Terminal 2 e la linea del Sempione. Il Progetto, finanziato dalla Comunità europea, si è sviluppato in più fasi. In particolare, una fase ha interessato la RESA (Runway End Safety Area) della pista 35R dove erano previsti lavori di realizzazione di una galleria interrata. La SEA (Società di gestione aeroportuale di Milano), prevedeva di eseguire tali opere dal mese di aprile 2023 disattivando l'ILS



normalmente in esercizio nella zona d'intervento, riducendo la capacità di controllo del traffico aereo di Malpensa. SEA si è affidata quindi al **Gruppo ENAV** per cercare una soluzione alternativa che minimizzasse tale impatto operativo: la risposta è stata il dispiegamento di un ILS mobile, un asset spesso utilizzato da ENAV come *gap filler* nei piani di ammodernamento o come sistema emergenziale di *disaster recovery* (ad esempio in occasione del terremoto del 2009 dell'Aquila). Il progetto era sfidante, i tempi erano come sempre

strettissimi ed erano necessarie competenze specialistiche in ambito aeroportuale, progettuale, impiantistico, sistemistico nonché procedurale e logistico.

È partito quindi un coordinamento "stretto" che ha visto coinvolte in primis **Techno Sky** (con il ruolo fondamentale di CNS – Communication, Navigation and Surveillance – Specialist) e diverse strutture del Gruppo ENAV e Thales Italia (costruttore del sistema ILS) per validare la posizione individuata per la nuova radioassistenza tramite studi di simulazione di propagazione del campo elettromagnetico nell'area aeroportuale di Malpensa.

Attivate quindi le dovute connessioni operative con le strutture dedicate alla logistica ed alla manutenzione, il sistema **ILS "mobile"** (due shelter, apparati e logistica, e 14 antenne alte 2,10 mt) è stato trasportato da Forlì a Malpensa dove è stato dispiegato in tempi record grazie all'esperienza degli specialisti di dominio ed alla disponibilità di SEA, questa volta anche in "veste" di Cliente finale.

Vale allora la pena di rammentare i colleghi della squadra di specialisti Radioassistenze Operations Techno Sky che si è occupata dell'installazione e del setting di sistema: Antonio Zaconia (da Parma), Sante Traini (da Bologna) e, con la funzione di coordinatore e Team Leader, Roberto Amadio (da Malpensa). Ognuno, con volontà e professionalità, ha messo in campo tutta l'esperienza e le capacità per raggiungere l'obiettivo nei tempi prefissati; le attività installative e di setting-up hanno infatti rispettato la pianificazione stabilita, nonostante i pochi margini, fino ad arrivare al *flight-check* dell'equipe di **Flight Inspection** che ha promosso l'impianto mobile a pieni voti.

Sono state infine emesse le nuove Aeronautical Information Publication (AIP) da parte della struttura Aeronautical Design, Simulations and AIM ed i velivoli possono utilizzare l'ILS mobile senza alcuna limitazione operativa. I lavori di demolizione e rifacimento della RESA possono allora iniziare, con piena soddisfazione del cliente. Quando il cantiere verrà completato, sarà riattivato l'ILS "fisso" ed i passeggeri potranno arrivare in treno direttamente dalla Svizzera al T2 di Malpensa... anche grazie al Gruppo ENAV.

7



# ENAV, I CLIENTI E L'OPERATIONAL CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT

8 di **Mauro Anselmi** responsabile Operational CRM and Service Quality

**P**er le aziende che forniscono servizi, quale la nostra, i clienti rappresentano una risorsa primaria e fondamentale. La storia recente, la pandemia da Covid-19 e, ancor prima, gli effetti di varie crisi politiche ed eventi naturali, l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull del 2010 con paralisi dei cieli europei fu il caso più eclatante, hanno evidenziato come qualsiasi evento che limiti il flusso del traffico aereo impatti le aziende che hanno il core business dipendente dal volato.

Questa stretta relazione, clienti e servizio, sconta nel caso dei providers ATS, un'impronta storica, monopolistica, e una caratteristica della domanda, la stabilità, che in assenza degli eventi su citati metterebbero a rischio la corretta pesatura dell'importanza del cliente e delle correlate attività di relazione, confronto e condivisione.

**Il trasporto aereo è un mercato dinamico**, estremamente popolato e competitivo dove il contenimento dei costi generali, compresi quelli generati dall'ATC, il mantenimento di elevate performances e il raggiungimento degli obiettivi economici, rappresentano, per le compagnie aeree,

fattori di assoluta importanza ed elevata criticità. Il sistema di cui facciamo parte è, quindi, estremamente complesso e interdipendente. La qualità dei servizi e le performances economiche sono legate alla corretta e anticipata conoscenza delle necessità e aspettative di tutti i componenti dello stesso.

L'orizzonte temporale degli investimenti in ambito aeronautico e la portata economica degli stessi, impongono scelte maturate in un'ambiente che consenta la corretta comprensione delle esigenze.

**L'Operational Customer Relationship Management (OCRM)** è uno degli strumenti utilizzato da **ENAV**, in campo operativo, per la gestione delle attività legate alle relazioni con il cliente compresa l'attuazione della policy Customer Oriented nell'erogazione dei servizi; l'anello di congiunzione tra le operazioni core business di ENAV e gli stakeholders di riferimento.

La riorganizzazione della struttura di OCRM, avviata alla fine del 2016, è stata disegnata per raggiungere più efficacemente non solo gli obiettivi istituzionali, ma anche di contribuire a quelli più ampi del "sistema aeronautico" del quale facciamo parte, con

l'inclusione tra le competenze della struttura, degli aspetti legati al monitoraggio della qualità percepita sulla fornitura dei servizi ATS.

L'attenzione al cliente esterno (Airspace Users) non si traduce in un processo unidirezionale, in quanto non può prescindere dall'attenzione anche alle esigenze del cliente interno e alla reciproca condivisione delle problematiche che caratterizzano la fornitura del servizio in operazioni. Un processo aziendale così ispirato, si pone, quindi, l'obiettivo non solo di comprendere le esigenze e le aspettative delle compagnie aeree, ma anche, di valorizzarne il contributo per il miglioramento dei processi interni. In virtù di questa potenzialità, è cambiato l'approccio verso l'utenza, non più considerata come soggetto unico, airspace users, ma attraverso la valorizzazione delle caratteristiche proprie di ogni Customer.

Esigenze e caratteristiche delle singole compagnie sono molteplici e talvolta molto diverse. Sebbene lo "standard" dei nostri servizi sia fondamentale, la conoscenza dei processi operativi e delle dinamiche di organizzazione, ci consentono non solo una migliore calibrazione dei servizi ma anche di far apprezzare, più consapevolmente, il nostro ruolo in un sistema ampio e complesso.

L'introduzione e il progressivo utilizzo degli **Accordi di Cooperazione** hanno notevolmente migliorato le modalità di dialogo con le compagnie, creando dei protocolli di comunicazione certi e stabili.

Oggi **Operations si avvale di un network** di relazione e collaborazione strutturato, che comprende circa l'80% dei clienti dei nostri servizi.

Ciò consente alla struttura **Operations di ENAV** non solo di mantenere un flusso bi-direzionale di scambio con le compagnie, ma di massimizzare l'apporto del feedback per il miglioramento della qualità del servizio e della performance. Sulla base di questi protocolli, ogni anno vengono organizzati decine di incontri tra sessioni one-to-one, workshop



e open day (19 nel 2022) che assicurano il massimo coinvolgimento.

Il confronto così strutturato consente anche un efficace monitoraggio della qualità, con la possibilità, di Operations, di intervenire tempestivamente per riallineare eventuali scostamenti dagli standards.

Al pari opera il flusso inverso del riscontro interno, della linea operativa verso il cliente, nel caso di mancata compliance con le procedure di volo da parte degli equipaggi.

Nei Cooperation Agreements, la relazione con il cliente è anche strumento per individuare modalità di arricchimento reciproco delle conoscenze professionali per il mantenimento di alti standard di safety e qualità del servizio

La parte relativa al training è un ulteriore valore aggiunto e consente, con stabilità, il travaso delle conoscenze professionali dai CTA agli equipaggi di volo e viceversa. **Volì di familiarizzazione per il personale operativo, workshop tematici e conferenze informative per i piloti**, accesso ai centri addestramento di compagnia per la simulazione degli scenari operativi, fanno ormai parte dei programmi di scambio.

Le esperienze maturate e le informazioni raccolte durante questi momenti, vengono poi messe a disposizione del Training Center di Forlì e delle linee operative attraverso conferenze informative e sessioni di aggiornamento.

Nel nostro caso, dunque, le attività di una struttura necessaria per mantenere i rapporti con i clienti per il servizio fornito, sono state efficacemente utilizzate per il supporto alle performances della linea operativa e per la crescita professionale del personale.

Il potenziamento e l'ulteriore sviluppo delle attività svolte con i protagonisti del sistema aeronautico rappresentano gli obiettivi futuri dei programmi dell'Operational Customer Relationship and Service Quality di ENAV.

# CANSO ANNUAL GENERAL MEETING 2023 E GLOBAL ATM SUMMIT

di **Alessandro Ghilari** responsabile Regulation and International Network

**E**NAV è da sempre attiva, sia a livello globale che europeo, **nelle attività di CANSO**, l'organizzazione che rappresenta gli ANSP in ogni parte del mondo.

L'**Annual General Meeting ed il Global ATM Summit** si sono tenuti a Berlino l'8 e 9 giugno ed hanno visto la partecipazione di 240 delegati da tutto il mondo, per un confronto sullo stato del settore *aviation* e sulle sfide che ci troviamo ad affrontare, a livello globale e nelle diverse regioni, per preparare il futuro. Il *fil rouge* dei numerosi interventi nel corso dell'evento è stato sicuramente quello della cooperazione, del "working together", con l'obiettivo comune di supportare al meglio la ripresa in atto del traffico aereo. Tale cooperazione è stata oggetto di due panel di discussione che hanno affrontato il tema da due angolazioni diverse, uno raccogliendo il punto di vista di tutti gli attori del settore *aviation*, l'altro con un focus sull'ANSP, mettendo a confronto le diverse prospettive nei continenti.

**Il primo panel** ha visto la partecipazione del Direttore Generale di CANSO Simon Hocquard per gli ANSP, del Vicedirettore Generale di IATA Conrad Clifford per le compagnie aeree, del Direttore Generale di ACI Luis Felipe de Oliveira per gli aeroporti e del Direttore Generale di ASA Fabio Gamba per le società di handling. Dalla discussione è emersa con forza l'importanza e la necessità di lavorare insieme e soprattutto di sviluppare al massimo lo scambio dei dati tra i diversi attori, strumento chiave per il miglioramento continuo della gestione di un volo, in tutte le sue fasi, e per una esperienza ottimale del viaggiatore.

**Il secondo panel** ha visto la partecipazione del CEO di Skyguide Alex Bristol in rappresentanza della regione europea, del COO della statunitense FAA Timothy Arel per il nord America, del DG di JANS (provider giapponese) Koji Takahashi per l'area Asia-Pacific ed infine la CEO di ATNS (provider del Sud Africa) Nosipho Mdawe per l'Africa. Il risultato del confronto ha evidenziato che le questioni chiave che gli ANSP si trovano ad affrontare nelle diverse regioni sono molto simili, sebbene le condizioni ed il contesto geopolitico possano essere molto diverse. La sfida più grande rimane quella di fornire la capacity necessaria per **rispondere alla domanda di traffico** e su questo punto comune ognuno ha fornito la propria esperienza e la propria ricetta locale.

Sempre il tema della cooperazione, nel caso specifico quella civile-militare, è stato il tema della presentazione del Generale Guenter Katz, responsabile per la NATO della imponente esercitazione "Air Defender" che si è tenuta a metà giugno nei cieli europei. Evento imponente in quanto ha visto la partecipazione di più di 200 aeromobili e di decine di migliaia di militari delle forze terrestri. Le operazioni aeree hanno interessato buona parte del cielo dell'Europa centrale ed orientale, con notevoli ripercussioni sull'utilizzo dello spazio aereo e dei flussi di traffico. Il Generale Katz ed il Direttore Generale di Eurocontrol Raul Medina Caballero hanno illustrato l'attività preparatoria, con tutti gli attori del settore direttamente coinvolti, nonché la gestione congiunta e flessibile delle operazioni, fattori che hanno determinato disagi ridotti per l'utenza.

**Un evento di CANSO dunque tutto incentrato sull'importanza della cooperazione**, per gestire al meglio la crescita del traffico aereo in atto ed anche, e soprattutto, per delineare insieme la roadmap della futura *aviation*. L'evento di Berlino si è chiuso con un **arrivederci a Baku**, capitale dell'Azerbaijan, che ospiterà il CANSO Annual General Meeting a giugno 2024.



10

# IDS AIRNAV STUDENT COMPETITION: CRONACA DI UN'INIZIATIVA DI SUCCESSO!

di **Nancy Del Nunzio** Product Manager e **Andrea Gallegati** Software Engineer IDS AirNav

**C**onoscete *Snake*? Il videogioco che negli anni Novanta rivoluzionava l'utilizzo dei cellulari di nuova generazione? Un serpente che mangiando quel che appariva sul display cresceva allungandosi facendo guadagnare punti al giocatore. Sempre in movimento doveva evitare di sbattere contro gli ostacoli, ma soprattutto contro se stesso, cosa sempre più difficile man mano che il suo corpo si allungava.

Non è amarcord, ma è la base della **"Student Competition" organizzata da IDS AirNav** presso la Facoltà d'Ingegneria dell'Università Sapienza di Roma durante il Focus Group Aziende promosso dal Consiglio d'Area d'Ingegneria Aerospaziale.

Cosa è successo? Abbiamo creato una sfida per gli studenti che, suddivisi in squadre, hanno partecipato per sviluppare un algoritmo in grado di guidare il serpente in autonomia, massimizzando il punteggio ed evitando diversi ostacoli casualmente disposti lungo il percorso. Utilizzo di partenza il codice software del celebre videogioco.

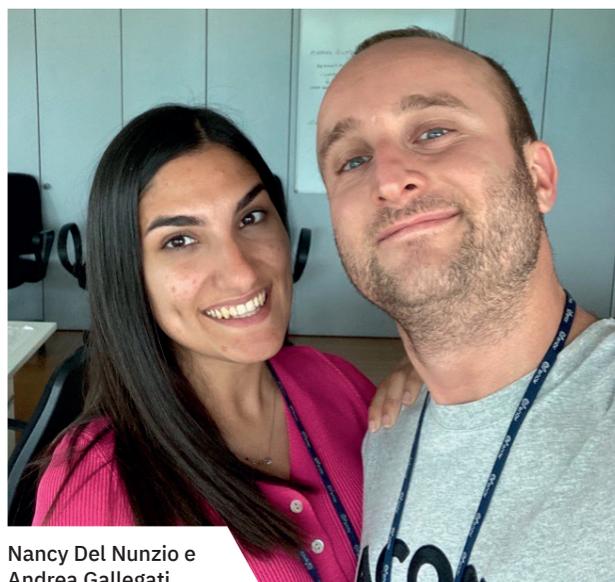
L'iniziativa mirava a far conoscere agli studenti la mission, l'organizzazione e le attività dell'Azienda, creando un momento di confronto tecnico con la sfida "snake" e introducendo così indirettamente **i principi tecnici a cui IDS AirNav fa riferimento** per fornire soluzioni tecnologiche sempre innovative.

Guidati dai colleghi presenti gli studenti sono arrivati al cuore dell'attività e con creatività e competenza hanno proposto soluzioni originali, dimostrandosi proattivi e assolutamente preparati. Messe alla prova le abilità di problem-solving, team working e sviluppo software, l'iniziativa ha permesso di far conoscere il **Gruppo ENAV** in ambito universitario con una formula partecipativa e di "leggerezza".

Introdotti rispetto alla rilevanza delle tecnologie di IDS AirNav sul mercato internazionale degli Air

Navigation Service Provider e ai sistemi software sviluppati in azienda utilizzati ormai a livello globale, gli studenti sono stati giudicati rispetto alle diverse performance esibite nella giornata per decretare una squadra vincitrice. Il premio? L'esperienza di una visita presso la Sala operativa della Torre di controllo dell'Aeroporto di Fiumicino! Questa visita permetterà agli studenti vincitori di apprezzare il ruolo centrale che le persone e le tecnologie del Gruppo ENAV svolgono nel garantire in sicurezza la continuità e l'efficienza dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo.

**La prima edizione della "Student Competition"** si è rivelata un passaggio strategico per aprire le porte del Gruppo al mondo universitario e permettere una stabile interazione con le menti che saranno il futuro di domani.



Nancy Del Nunzio e Andrea Gallegati



12

# IL FUTURO DEL GRUPPO ENAV: L'INDUCTION AI NEOASSUNTI

di **Giorgio Maria Ghezzi** responsabile People, HR Policies and Organisation

**A**uditorium di Roma Ciampino, 16 giugno 2023, ore 10. Una giovane neoassunta prende la parola di fronte a una platea di sessanta persone, racconta la sua esperienza nei primi mesi di Azienda, “interroga” e chiama sul palco il Chief HR: vuole sapere quali opportunità di formazione e sviluppo le potrà dare l'Azienda nei prossimi mesi. Altri quattro colleghi neo-assunti salgono sul palco, tutti gli occhi sono puntati su di loro e ognuno manifesta i propri bisogni e le proprie aspettative, uniche e speciali, come unica e speciale è ogni persona. E i manager del Gruppo rispondono, dialogano con loro, accolgono le loro istanze. Come siamo arrivati a questo?



**Europa, seconda metà del XIX secolo.** L'ingegnere Bessemer perfeziona il processo di produzione dell'acciaio, consentendone la produzione su larga scala; nei luoghi di lavoro è sempre più diffusa la luce elettrica e nascono in Italia le prime centrali a

carbone (ma anche quelle idroelettriche, apripista delle rinnovabili). E intanto sui comodini degli europei fanno la loro apparizione gli analgesici, a mitigare i gran mal di testa che tutto questo cambiamento sta provocando. È la rivoluzione industriale, bellezza. La seconda, per la precisione.

In quegli anni nuove espressioni fanno il loro ingresso nel mondo del lavoro: si incomincia a parlare di “industrial relations”, sia pur con accezione assai lontana da come la intendiamo oggi e di “personnel management”. Si scoprono le persone, ma l'attenzione è prevalentemente concentrata sulle dimensioni *hard* del rapporto di lavoro e gli sforzi del management sono indirizzati all'efficienza della produzione industriale, preparando così il terreno al *fordismo* e ai modelli organizzativi tayloristi: al centro è la mansione da svolgere ed è sulla base di questa che viene definito un “lavoratore tipo”, cui tutti dovranno somigliare per garantire l'efficienza della catena di montaggio.



**Orbita terrestre, novembre 1957:** la cagnetta Laika è il primo essere vivente nello spazio. Dodici anni dopo Neil Armstrong e Buzz Aldrin passeggiano sulla Luna, mentre fra Stanford e l'Università dello Utah si scambiano i primi dati tramite il nonno di Internet (ARPANET). La produzione industriale lascia spazio ai servizi, il *fordismo* arretra di fronte al *toyotismo*, la standardizzazione del Modello T (“Any customer can have a car painted any color that he wants so long as it is black”) si arrende alla customizzazione di massa. E intanto, anche “quelli del personale” si accorgono che il mondo sta cambiando: fa la sua comparsa l'espressione “Human Resources Management” allargando il focus dalla mera efficienza dei rapporti di lavoro e dei processi produttivi, fino ad arrivare a comprendere appieno che la “risorsa umana” è del tutto peculiare, poiché ha qualità che nessun'altra risorsa ha: “the ability to coordinate, to integrate, to judge and to imagine” (Drucker, 1954).



**Un qualunque convegno HR, primi anni 2000.** Un professore universitario e un manager di lungo corso dialogano amabilmente, l'uno disegnando modelli teorici e framework concettuali, l'altro magnificando progetti dai nomi esotici. Entrambi convergono su un punto e annuiscono soddisfatti: “mettiamo le nostre persone al centro”. E io, giovane praticante dell'HR, li ascolto e non capisco bene di cosa stiano parlando. Cioè, mi è chiaro l'obiettivo, condivido l'approccio, mi piace anche come risuona quella frase: “mettiamo le nostre persone al centro”, un endecasillabo ben accentato. Ma domani, quando ritorno in azienda, cosa posso fare di nuovo e di diverso?



**Auditorium di Roma Ciampino, 16 giugno 2023, ore 9.30.** Quell'espressione a forte rischio di retorica (“mettiamo le nostre persone al centro”) prende una forma diversa e sembra finalmente trasformarsi in un'azione concreta. Quarantasei colleghi assunti fra la fine del 2022 e maggio 2023 si ritrovano nella hall dell'Auditorium: alcuni di loro già si conoscono, altri si incontrano per la prima volta. Le colleghe che hanno curato il percorso di recruiting sorridono e li salutano: “Ciao, ci siamo conosciuti in occasione del colloquio, ti ricordi?”, dando finalmente una forma a tutto tondo a quei visi visti via Teams. Gli HRBP (HR Business Partner) che li hanno seguiti nell'onboarding li incontrano e chiacchierano con loro, e questa volta non è per risolvere un dubbio su un qualche giustificativo del Gerip, ma solo per il piacere di parlare e confrontarsi. L'occasione è l'inizio del percorso di induction dei quarantasei “new joiners” del Gruppo: il più giovane è nato nel 2003, **diciannove lavorano in ENAV, sedici**



**in Techno Sky e undici in IDS AirNav, quasi il 40% è donna** e questa è una notizia per un Gruppo che sta investendo per raggiungere la parità di genere in un settore tradizionalmente al maschile. È ora. Ci siamo tutti, il caffè l'abbiamo bevuto e la regia, sempre impeccabile, dei colleghi di Internal Communication e di Brand Development invita tutti a prendere posto nella sala conferenze: ci ritroviamo tutti seduti di fronte al palco. Deserto.

Perché questa volta abbiamo voluto mettere, letteralmente, le nostre persone, i nostri nuovi colleghi al centro della scena. Sono i neoassunti: Beatrice Dall'Asta, Maria Teresa Boccucci, Giuditta Mikhail, Alessandro Onorati, Giovanni Todaro che salgono al palco e prendono la parola per chiamare ad uno ad uno **i quattro Chief** (Cesare Ranieri, Maurizio Paggetti, Vincenzo Smorto e Luca Colman) e poi ancora **l'Executive Chiarman di Techno Sky** (Andrea Capolei Sapio de Contreras) e **i responsabili di Safety** (Maurizio Salvestrini) e di **Sustainability** (Davide Tassi). E non finisce qui: più tardi, distribuiti nelle **cinque “Isole”**, i manager dell'azienda si mettono a disposizione dei colleghi neo assunti per rispondere alle loro domande sul presente e sul futuro dell'azienda, sfruttando tutto il tempo che hanno a disposizione (e anche di più!) per “spremere” dal management tutta la conoscenza e le informazioni che potranno aiutarli nella comprensione dei processi e delle attività del Gruppo, iniziando a costruire il senso di appartenenza e quell'allineamento valoriale che, oggi sempre più, è alla base dell'esperienza delle persone nelle organizzazioni.



**Auditorium di Roma Ciampino, 16 luglio, pomeriggio.** L'evento è finito, vengono smontati i tavoli e portati via gli avanzi del *light lunch*, un collega accaldato supervisiona la sistemazione degli spazi, così che fra poco di questa mattinata di Induction non rimarrà traccia. Ma nella hall puoi sentire ancora risuonare il chiacchierio dei colleghi, puoi udire l'eco delle risate e dei saluti, mentre dal palco continuano a giungere le parole degli interventi che si sono succeduti. Una frase, fra le tante, puoi sentire più distintamente: **“siete voi il futuro del Gruppo ENAV!”**

# CASE STUDY: RUNWAY INCURSION A LIONE

di **Maurizio Salvestrini** responsabile Safety



14

**P**uò sembrare strano parlare di un evento occorso durante una forte nevicata su un aeroporto francese in piena estate, ma riteniamo che la storia che stiamo per raccontarvi abbia spunti di riflessione validi anche per l'imminente periodo estivo.

**Siamo nel 2019 e sono le 22 e 33 del 14 novembre.**

Un Boeing 737-800 operato da Air Algérie ha appena iniziato la corsa di decollo dall'aeroporto Saint-Exupéry di **Lione**, destinazione Annaba, in Algeria.

Passano appena cinque secondi e il Controllore della Torre di controllo che in quel momento gestisce le operazioni della pista (CTA TWR) è costretto ad istruire il pilota ad interrompere bruscamente la manovra. Cosa è successo?

**Un mezzo spazzaneve** (nominativo radio ELEC8) autorizzato dal controllore Ground (GND), si trova in pista.

Tecnicamente siamo di fronte ad **una classica Runway Incursion** (o incursione di pista): durante le manovre di decollo e atterraggio di un aeromobile, l'area protetta della superficie ad esse destinata (per aerea protetta si intende un'area che comprende anche parti della via di rullaggio localizzata tra le runway-holding positions in vigore e la pista in uso) deve essere sempre libera da ostacoli e mezzi.

Per questa ragione è sempre necessaria l'autorizzazione all'accesso in tale area da parte della Torre di controllo.

Quando invece accade che un ingresso non sia autorizzato, o sia autorizzato impropriamente (per errore), siamo di fronte (come in questo caso) ad un'indebita occupazione di pista ovvero a una Runway Incursion.

Il fenomeno è da sempre attenzionato, monitorato e, nel corso degli anni, anche enormemente mitigato. Tuttavia, quella delle incursioni di pista, resta una fenomenologia che esige una sensibilizzazione continuativa e un giusto grado di attenzione. Per questo motivo il livello delle Runway Incursions (a contributo ATM e non) è un indicatore di performance di Safety che l'Unione Europea chiede di monitorare e riportare a tutti gli Stati nell'ambito del Reporting Period 3 (RP3) e quasi sicuramente lo sarà anche nel prossimo Reporting Period.

Detto ciò, torniamo al nostro *case study*.

Come dicevamo in premessa, a caratterizzare quel 14 novembre del 2019 era soprattutto la neve: talmente abbondante da mettere in ginocchio la zona di Lione per alcune ore e in grado di sollecitare in modo significativo l'intera organizzazione aeroportuale.

Eppure, **non si trattava affatto di un evento inatteso**: Météo-France ne aveva segnalato il

forte rischio sia all'operatore aeroportuale sia al supervisore della Torre di controllo e più volte nel corso della giornata.

Entrambi però **sottovalutavano l'avviso meteo** ritenendo che la temperatura in atto durante le comunicazioni del mattino e del tardo pomeriggio, fosse troppo alta per consentire una qualsiasi precipitazione nevosa.

Una errata valutazione che purtroppo avrebbe condizionato le operazioni dell'intero sistema aeroportuale: infatti, come previsto, **le condizioni meteo erano rapidamente peggiorate** e la forte precipitazione nevosa era arrivata, portandosi dietro un consistente ritardo nelle operazioni di pulizia delle piste e delle vie di rullaggio.

A complicare la situazione, come dimostrerà l'investigazione di safety, la presenza di un piano neve aeroportuale poco chiaro, soprattutto nella suddivisione dei ruoli e delle responsabilità.

La runway incursion si verifica quindi in un contesto caratterizzato da un elevato carico di lavoro per tutti gli operatori aeroportuali, in una situazione operativa non usuale, con una forte pressione su tutto il sistema aeroportuale a causa dei ritardi che si stavano accumulando. La decisione per esempio

Atterrato l'aeromobile, il controllore GND autorizzava ELEC 8 ad entrare in pista senza verificare ulteriormente con in collega la possibilità di farlo, ritenendo che l'unico limite all'ingresso in pista del mezzo fosse l'aereo in atterraggio e non ulteriori aeromobili. Peccato che nello stesso momento il controllore TWR stesse autorizzando un altro aeromobile all'allineamento e al decollo.

La situazione si risolveva, senza ulteriori inconvenienti, grazie all'applicazione da parte del controllore TWR delle procedure di scansione continua dello stato della pista che gli permettevano di accorgersi della presenza del mezzo in pista in tempo utile ad interrompere il decollo del B737 algerino.

L'evento è stato segnalato e investigato come previsto dalle **procedure del Safety Management System dell'aeroporto e dell'ANSP**. L'analisi ha evidenziato, come sempre accade, diversi fattori contributivi: le procedure aeroportuali migliorabili, un uso delle stop bar che non aiutava i controllori a individuare eventuali incursioni di pista, un "over-confidence" dell'intero sistema aeroportuale che portava a sottovalutare previsioni meteo attendibili, una forte pressione sentita da tutti gli operatori



di **riaprire la pista 17R/35L quando erano ancora in atto le operazioni di sgombero neve** delle vie di rullaggio di accesso alla stessa pista, lo conferma. Ma torniamo all'interno della torre di controllo.

Nel contesto sopra descritto, il controllore GND si occupa della gestione dei mezzi impegnati nelle operazioni di pulizia delle vie di rullaggio mentre il **controllore TWR**, come di consueto, si occupa della gestione della pista. ELEC 8 (il mezzo impegnato nello sgombero neve) chiede con insistenza al controllore GND di entrare in pista per terminare la pulizia della parte della via di rullaggio che immette nella pista stessa. Il controllore GND chiede il permesso di occupare la pista al collega che in quel momento si occupa della gestione del traffico in pista (il controllore TWR) che nega l'ingresso per il concomitante atterraggio di un aeromobile.

La runway incursion si verifica quindi in un contesto caratterizzato da un elevato carico di lavoro per tutti gli operatori aeroportuali, in una situazione operativa non usuale, con una forte pressione su tutto il sistema aeroportuale a causa dei ritardi che si stavano accumulando

dell'aeroporto a limitare i disagi verso i passeggeri che li portava a non seguire le in modo puntuale per accelerare le operazioni, ed altro ancora.

Tutti questi aspetti, come sempre accade, sono stati oggetto di opportune raccomandazioni di safety e mitigate. La correzione degli errori commessi in questa occasione ha sicuramente contribuito a rendere più forte il sistema aeroportuale nel suo complesso.

Tornando all'ambito ATM, per concludere, l'analisi di questo evento ci insegna quanto **sia importante seguire le procedure e avere una corretta interazione sia all'interno del nostro Team che con il resto degli operatori aeroportuali**, barriere indispensabili che ci supportano efficacemente nella nostra attività operativa quotidiana, anche in assenza di precipitazioni nevose.

## Sergio Martes

Rappresentante italiano permanente presso l'ICAO  
(International Civil Aviation Organization)

**Lei è stato appena nominato come rappresentante italiano permanente presso l'ICAO. Rispetto alle altre assegnazioni all'estero, ricordiamo che Lei è stato a Friburgo, a Kiev, a Sidney, in Nicaragua, quale specificità ha questo incarico?**

Credo che ognuno dei nostri incarichi abbia una sua peculiarità, vuoi per il Paese di servizio, vuoi per la tipologia di lavoro, vuoi per il periodo storico in cui viene svolto. In altri termini, non è lo stesso servire a Kiev o a Managua, a mero titolo d'esempio, in tempi di pacifica transizione politica oppure in frangenti ben più turbolenti...

Tanto premesso, l'ICAO credo sia una fantastica destinazione, ove il contesto multilaterale, che ho avuto già la fortuna di affrontare al MAECI (Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale) a Roma, alla Direzione Generale per l'Unione Europea, possa essere approcciato in termini tanto politici, per portare avanti gli obiettivi più generali di politica estera del nostro Paese, quanto di approfondimento tecnico, con l'indispensabile collaborazione degli Enti italiani preposti.

**È la prima volta che viene indicato dal Governo un rappresentante dedicato all'interno dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Cosa rappresenta per l'aviazione italiana questa scelta del MAECI?**

Credo sia un segnale importante, e spero di non deludere le aspettative che inevitabilmente ciò può creare! Ritengo sia inoltre importante interpretare questa novità non come un punto di arrivo, quanto di partenza: a prescindere infatti dall'impegno personale che potrò mettere nel nuovo incarico, sarà solo tramite il gioco di squadra che risulterà possibile raggiungere gli obiettivi di varia natura che ci prefiggeremo. Se ciò avverrà, credo si potrà innescare un circolo virtuoso di buoni risultati, rinnovata attenzione delle Istituzioni, ulteriore rafforzamento della struttura, con positive ricadute per tutto il sistema.

**Quali sono a suo avviso le priorità che dovrà affrontare, una volta insediato?**

Vi sono certamente alcuni nodi importanti che nei prossimi anni sarà necessario affrontare, quali il mantenimento del nostro Status all'interno dell'ICAO, o tematiche orizzontali quali quella ambientale. Ma più che indicare priorità, mi piace qui immaginare un metodo di lavoro che possa applicarsi alle diverse situazioni che si verranno inevitabilmente a creare in questi quattro anni di servizio, tanto quotidiane quanto, eventualmente, emergenziali. Ed è un metodo assolutamente collaborativo, di piena condivisione e circolazione delle informazioni, in primis a supporto del Sistema Italia nel suo complesso e nelle sue singole componenti industriali ed infrastrutturali, e quindi come attori consapevoli e partecipativi di un sistema internazionale funzionante, con regole e procedure efficaci. Può forse sembrare retorica, ma per parte mia non riesco veramente ad immaginare un modo differente per avvicinarmi a questo nuovo incarico!





