

CLEAR

Mensile del Gruppo ENAV

n. 8 anno XX - agosto/settembre 2023

20

anni

SUMMER 2023

I RISULTATI



OPERATIONS NORTH



OPERATIONS CENTER AND SOUTH



REGIONAL AIRPORTS



SOMMARIO

1 EDITORIALE

2 UN'ESTATE AL NORD...

3 UNA CALDA ESTATE AL... CENTRO SUD

4 L'ESTATE STA FINENDO...

5 BLUE MED FAB: TRAFFICO IN AUMENTO

6 TOC! ENTRI IL FUTURO NELLE ISOLE... TECNOLOGICHE

7 A TU PER TU CON...

8-9 TECHNO SKY: ALLA SCOPERTA DELLE ATTIVITÀ UAS

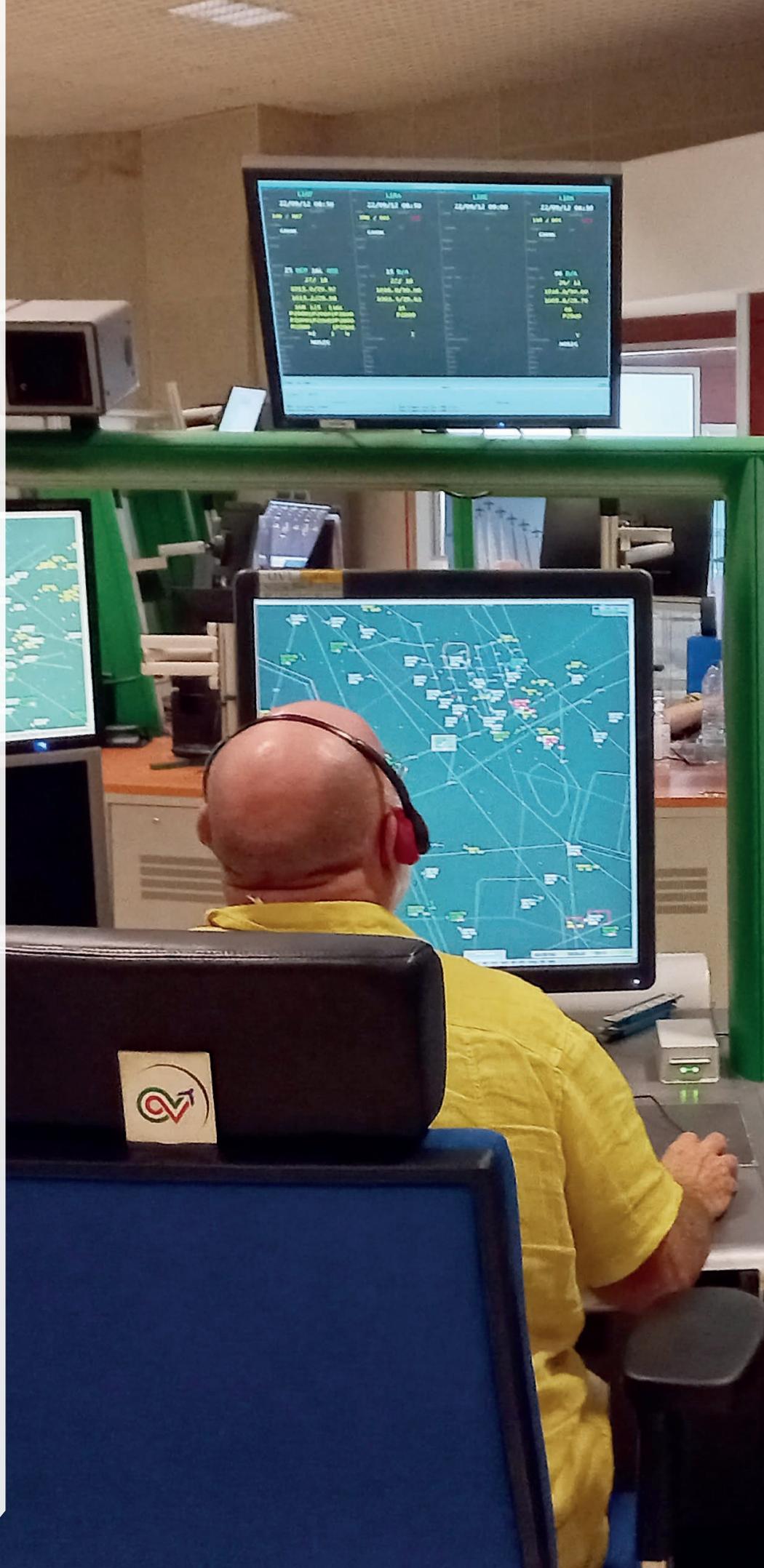
10 BORSE DI STUDIO. ENAV E IL FUTURO DEI "PROPRI" FIGLI...

11 IN VIAGGIO CON GIORDANA E TOMMASO

12-13 NOTAM: INFORMAZIONI ESSENZIALI PER LA SICUREZZA DEL VOLO

14-15 GLI ATTORI DELLA SICUREZZA IN AMBITO "HEALTH AND SAFETY"

16 LA PAROLA A... PETER KEARNEY



Summer Season 2023

di **Maurizio Paggetti** Chief Operating Officer

L'estate astronomica è terminata mentre quella aeronautica, con la cadenza dettata dalla IATA, sarà in vigore ancora fino all'ultimo sabato di ottobre. Possiamo ormai stilare un primo bilancio delle operazioni.

Il 2023 è stato l'anno della piena ripresa dalle misure drastiche intraprese per il contenimento dell'epidemia e relativi strascichi. La maggiore propensione al volo che ha coinvolto in varia misura tutto il mondo, ha stressato il comparto aeronautico italiano che ha saputo rispondere alla domanda di traffico meglio di quanto abbiano fatto diversi Stati europei. La possibilità di gestire questo scenario senza che le compagnie aeree e i passeggeri subissero disagi non era scontata, ma possiamo considerarci molto soddisfatti dei risultati raggiunti!

I numeri che seguono sono riferiti ad una "Summer season" IATA che copre il periodo dal 1° aprile al 16 settembre.

A livello nazionale, il traffico aereo IFR-GAT assistito da ENAV nei suoi quattro ACC ha raggiunto il valore di 1.005.950 voli segnando +0,3% rispetto al periodo omologo del 2019, considerato anno base prima del Covid. In prospettiva year-to-date, cioè in riferimento al periodo primo gennaio - 16 settembre, la variazione del traffico è stata -1,1%; ciò consente, dalle stime interne, di prevedere la chiusura del 2023 con un valore intorno a +0,7/+0,8% rispetto al 2019, archiviando definitivamente le conseguenze dell'annus horribilis. Nel dominio dei voli che hanno interessato gli aeroporti nazionali, si ritrovano valori diversi, con la variazione del traffico nella Summer season 2023 che si attesta al -2,1% rispetto a quella 2019. I voli che segnano parzialmente il passo sono quelli domestici, mentre i sorvoli dei nostri cieli (che nella Summer season hanno costituito il 33% del totale e il 32% dall'inizio dell'anno) sono cresciuti del 3,4% rispetto al periodo omologo 2019 (+5,5% dall'inizio dell'anno).

Anche a livello di voli assistiti in ACC i valori positivi quasi ovunque confermano la capacità di attrarre a sé parte del traffico assestato lungo la dorsale balcanica anche in conseguenza del conflitto in Ucraina e delle connesse restrizioni allo spazio aereo, mantenendo, se non addirittura migliorando, il numero di sorvoli nella restante parte dello spazio aereo italiano.

Nel dominio aeroportuale, Fiumicino e Malpensa, come atteso, si sono confermati ai primi posti, in valori assoluti per numero di movimenti assistiti, con variazione rispetto alla Summer season 2019 rispettivamente del -14,7% e -14,2%. Occorre ricordare che nel periodo luglio-ottobre 2019 Malpensa ha gestito molto del traffico pianificato su Linate, chiuso per lavori di rifacimento della pista... Significativa la progressione di Napoli che, chiuso il limitrofo scalo di Salerno Pontecagnano, ha beneficiato della deroga temporanea applicabile solo per questo anno dal rispetto della banda oraria per le compagnie incumbent posizionandosi al terzo posto nella classifica nazionale, di poco sopra a Milano Linate, con un +15,0% rispetto al periodo estivo 2019 e +11,1% su base YTD.

Guardando i molti segni "+" dei dati di traffico gestito da ENAV, risulta evidente come la nostra società abbia garantito, grazie alla professionalità del proprio personale ed alla propria infrastruttura tecnologica, un contributo al network europeo estremamente efficace e coordinato, sempre in stretta collaborazione con il Network Manager di Eurocontrol.

Per garantire questo standard è necessario proseguire nel sostenere le attività core, adattando i servizi forniti ai bisogni dell'utenza. L'andamento dei flussi di traffico nel dominio di rotta e di terminale (che vive in qualche misura di una vita propria, spesso legata alla specificità dei singoli aeroporti) si conferma variabile e meno prevedibile, accentuando gli elementi di volatilità propri del modello di business delle compagnie low cost, sempre legate ai bisogni e ai comportamenti dei passeggeri che pianificano i propri spostamenti con scarso preavviso.

Anche in questo senso, ENAV dovrà continuare a lavorare per l'evoluzione del proprio servizio, affinando un modello operativo condiviso con tutti gli stakeholder (interni ed esterni) tale da soddisfare le numerose, prossime trasformazioni in arrivo.





UN'ESTATE AL NORD...

di **Antonio Maria Gigli** responsabile Operations North

La **Summer season** rappresenta per il nostro settore un indicatore fondamentale, una cartina di tornasole della nostra capacità di gestione del traffico aereo e della flessibilità del nostro sistema a far fronte alla domanda di traffico. Pertanto, per noi è il momento per tracciare un primo bilancio dell'andamento del traffico aereo nella stagione estiva appena conclusa.

In termini assoluti per numero di voli gestiti in Italia le cifre sono in linea con quelli della *summer 2019*, ultimo anno di crescita prima dell'effetto pandemia, -0,3% (dati aggiornati al 16 settembre appena trascorso).

Registriamo invece alcune differenze nei vari cluster, dove, ad esempio, l'ACC di Milano registra un incremento del 2,3 % contrariamente all'ACC di Padova che segna un decremento del 2,7% rispetto al 2019 dovuta principalmente alla congestione dello spazio aereo centro-europeo che ha traslato alcune direttrici di traffico, portando marginalmente all'azzeramento del turismo originato dalla Russia verso la costiera adriatica.

A livello aeroportuale sono degne di nota le performance dell'aeroporto di Bergamo, +6,7% e quelle di Bologna che si attesta ad un +7,7% e Torino +1,5%. Per gli altri aeroporti strategici del Nord una lieve flessione rispetto al 2019 non cancella di un trend positivo rispetto alla *summer 2022*.

Per gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa il paragone con il 2019 non è efficace a causa della chiusura dello scalo "meneghino" durante l'estate del 2019 per il rifacimento della pista e la conseguente riallocazione di tutto il traffico sull'aeroporto di Malpensa. Entrambi gli aeroporti milanesi registrano però un'importante crescita tra il 5% ed il 6% rispetto al 2022.

Gli ottimi risultati ottenuti in termini numerici, fondamentali per mantenere il buono stato di salute della Società, chiamano senz'altro **il nostro personale operativo a gestire "performance" di tutto rispetto** in un periodo, quello estivo, dove oltre all'incremento dei voli, bisogna far fronte spesso anche a flussi di traffico acuiti da non facili condizioni meteorologiche.

I nostri Controllori sono chiamati a dare il massimo e bisogna organizzare "la macchina" al meglio con congruo anticipo, affinché il motore vada sempre con i giri giusti. E così facciamo sempre tutti insieme!

Grazie allo sforzo prodotto da tutti, possiamo senz'altro registrare **un'estate positiva anche dal punto di vista della gestione delle Sale Operative**. La flessibilità dell'orario di lavoro, che ci consente di avere più personale durante i picchi di traffico grazie all'accordo raggiunto con le parti sociali, il grande lavoro di team svolto dagli ACC e dal National Network Manager per la gestione dei flussi, l'individuazione di misure specifiche per contenere gli effetti del *cattivo tempo* (un tema sempre più attuale che merita una particolare attenzione) l'ottimo lavoro svolto dai Capo Sala Operativi e Supervisor nella gestione minuziosa delle configurazioni operative, la professionalità e la capacità del nostro personale di struttura, senza il quale non sarebbe possibile il raggiungimento dei nostri obiettivi, e del personale impiegato in prima linea, hanno fatto sì che la *summer* sia trascorsa lasciandoci passare il termine, con serenità da parte di tutti.

Quest'anno, in tutta Europa, il meteo avverso si è fatto sentire come raramente accaduto in passato portando certamente a delle "interferenze" nella gestione delle operazioni con numerosi "dirottamenti" su altri scali, chiusure temporanee degli aeroporti ed una naturale dilatazione delle tempistiche dei voli che hanno inevitabilmente subito ritardi da tutto il network europeo. Risultato, un'estensione della parte finale di curva di traffico ed una maggiore disponibilità di personale in servizio con orari flessibili per i nostri Centri di Controllo e aeroporti.

Su questo posso sicuramente affermare che le competenze, **le capacità e la passione delle persone che lavorano in ENAV** sono un fondamentale bagaglio che spetta a noi mantenere, far crescere e sviluppare per confermare il posizionamento della nostra Società tra i migliori provider al mondo.

UNA CALDA ESTATE AL... CENTRO SUD

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

L'estate 2023 volge ormai al termine, lasciando la consapevolezza che il mondo aeronautico abbia decisamente superato la crisi dei difficili anni passati.

Una ripresa esplosa e consolidata nel corso di quest'anno con volumi di traffico gestiti dai Centri di controllo e dagli aeroporti che non lasciano dubbi. In molte occasioni, picchi mai gestiti nel passato!

Incrementi registrati nei sorvoli, soprattutto sulle direttrici verso le mete tipiche dell'estate quali Grecia e Spagna, sulle direttrici verso il nord America e, chiaramente nel traffico da e per gli aeroporti nazionali. Comunque...estate, voglia di vacanza.

Per gli **aeroporti strategici del centro sud** è stato definitivamente raggiunto l'aggancio ai trend di traffico pre-covid e, dai dati dei vettori, si è registrato anche un notevole aumento dei posti effettivamente occupati rispetto a quelli disponibili sugli aerei.

Come l'aeroporto di **Napoli**, che ha visto allargare le fasce sia giornaliere che stagionali di copertura massima della capacità aeroportuale, raddoppiando i voli per New York e portando ad un aumento di movimentazione aeromobili gestito con la solita bravura dai colleghi napoletani.

E **Palermo**? Il già atteso aumento del traffico ha subito un incremento a seguito dei vari eventi che hanno interessato l'aeroporto di Catania, il cui traffico è stato dirottato e/o parzialmente riprotetto proprio sul capoluogo. Il record assoluto di traffico giornaliero, 226 movimenti del 16 luglio 2022, è stato ampiamente superato il 18 luglio scorso con 283 movimenti. Un aumento del traffico gestito a luglio e agosto di circa il 25% rispetto al pre-covid con maggiori flussi da e per la Turchia.

A **Fiumicino** raggiunto circa il 90% della domanda di traffico registrata nel 2019 con dati confortanti sul numero di passeggeri rispetto alla summer 2019. Superate significativamente le frequenze verso il Nord America, in parte recuperati i voli verso la Cina (ben 5 compagnie), le regioni del Golfo e quelle dell'Asia Pacific. L'impulso dato da ITA Airways al traffico di lungo raggio durante il 2022, numerose le frequenze con destinazioni nel Nord America e in Oriente, ha fatto registrare un aumento degli aeromobili di categoria Heavy e Super



con l'aumento del Passenger Load Factor dei velivoli. Crescono anche le Low Cost Carrier (LCC), passate dal 23% dell'anno 2019 al 38% di quest'anno.

Una delle estati meteorologicamente più calde di sempre, però, ha portato anche alcuni problemi...risolti egregiamente.

A **Catania**, ad esempio, le operazioni sono state condizionate, oltre che da numerosi incendi nei dintorni dell'aeroporto e dalle eruzioni dell'Etna, soprattutto dall'incendio nell'aerostazione passeggeri proprio nel periodo clou dell'anno.

Ad **Olbia**, in una giornata di luglio, il termometro della nostra stazione meteo, intorno alle 10.00 di mattina, ha registrato in pochissimi minuti un aumento della temperatura da 32 a 47 gradi, causando continue variazioni alla direzione e all'intensità del vento con chiare difficoltà ad atterrare per i voli in arrivo. Una situazione di caldo eccezionale.

Ma vi raccontiamo **un aneddoto su tutti**.

All'aeroporto di **Bari**, durante una calda mattina già frenetica, l'Ufficio operativo del Gestore aeroportuale chiede alla Torre se fossero in arrivo due elicotteri americani. Una richiesta che col passare del tempo diventava sempre più insistente: si percepiva un'evidente attenzione. La Torre, finalmente, ottiene le prime notizie – si tratta di due elicotteri della US Navy - ed inizia a ricevere una serie di istruzioni precise e particolarmente dettagliate. Insomma, i nostri, dalla Torre, capiscono chiaramente che a bordo c'è qualcuno, o qualcosa, di assolutamente importante. Una volta atterrati gli elicotteri arrivano i classici SUV americani: neri, vetri oscurati e vigilanza. La matassa si dipana: una nota anzi notissima star di Hollywood doveva essere trasportata a bordo di una portaerei per girare alcune scene di una serie cinematografica!

Note di colore a parte, concludiamo affermando, con soddisfazione, che **le donne e gli uomini di ENAV** hanno fornito come sempre un prezioso apporto alla regolarità ed alla sicurezza delle operazioni, supportando in maniera esemplare un intero "sistema aeroportuale". Insomma, **grazie al personale del Gruppo ENAV**: passione e professionalità che ci rende orgogliosi!

L'ESTATE STA FINENDO...

di **Massimiliano Floris** responsabile Regional Airports



La famosa hit degli anni '80 proseguiva affermando ad un certo punto “...sto diventando grande, e questo non mi va!” Ecco, questo non è il tipo di sentimento che proviamo sui nostri Regional Airports.

Quella del 2023 è stata per i nostri aeroporti, come per tutto il **Gruppo ENAV**, un'estate impegnativa dal punto di vista operativo e gestionale, ma proprio per questo è stata anche ricca di soddisfazione e per certi versi entusiasmante.

Se dovessimo rappresentarci sui social, lo storytelling sarebbe più o meno così:

Point Of View: **CTA/TM e FISO più esperti in servizio operativo**. “Durante l'estate ho provato quella piacevole sensazione di essere fortemente impegnato con la gestione del traffico IFR e VFR, ma so di aver avuto la situazione ben salda in pugno grazie anche al lavoro dei colleghi con cui ho passato le ore in turno... anche i “nuovi”. Non hanno avuto bisogno del mio occhio-balia: sono stati proprio forti!”

POV: **CTA/TM e FISO alla loro prima Summer in servizio operativo**. “I colleghi più “anziani” me lo avevano detto che qua l'estate, tra compagnie che aumentano le destinazioni e “paperozzoli” che si scatenano, sarebbe stata una bella sfida! E sai che ti dico? Sono proprio content* di come è andata. Tutte quelle ore trascorse al Training Centre a simulare le più strane situazioni di traffico mi sono state utilissime; ma i trucchi del mestiere che ho appreso dai miei colleghi che ho conosciuto qui, sono senza prezzo! E poi, quanta adrenalina: andare a casa dopo il turno con la voglia di riposare mista a quella che arrivi il prossimo turno (e speriamo che il Capo non mi chiami per qualche attivazione notturna! Vabbè però ci può stare...)”

POV: **Head of Cluster e Responsabili OCS**. “Allora... i turni sono a posto, i cambi li abbiamo fatti, il gestore di questo aeroporto lo abbiamo “accontentato”, quello di quest'altro invece non gli rispondo più fino a settembre. I ragazzi “vecchi e nuovi” sono stati bravi e collaborativi, le riaperture notturne le abbiamo gestite e grazie alla struttura e all'organizzazione mi

sono pure fatto qualche giorno di ferie in tranquillità. Certo...se Floris (il Capo, n.b.) non telefonasse pure la domenica con le sue richieste ...dobbiamo dare una mano al Training Centre, gli mandiamo un OJT-I? Oppure ...no, solo per capire io, ma perché quella cosa l'abbiamo fatta così?... Ma tanto quello non è un fatto legato alla Summer, è come certi pneumatici, le telefonate del Capo sò *all season*.”

POV: **Responsabile Regional Airports**. “Ora telefono all' Head of Cluster, ...per capire io, ...questa Summer.., le estensioni, i supporti...”

Ora, a parte le battute (che pure sono una componente importante del lavoro, contribuendo a creare un clima più disteso e di conseguenza più produttivo) proverò a fornire un'analisi più “istituzionale”. Anche per i Regional Airports è stata un'estate di grande impegno e di grandi soddisfazioni, su tutte le realtà si sono registrati degli **incrementi di traffico a doppia cifra**, con dei picchi di crescita percentuale veramente importanti rispetto alla Summer 2019. È doveroso ricordare che ci siamo trovati a gestire svariati *unusual* di non poco conto, alcuni dei quali come conseguenza di emergenze, altri a causa di una domanda più sfidante del previsto. Solo per citare alcune situazioni: il supporto fornito da **Comiso** a seguito del problema vissuto dall'aerostazione di **Catania**, l'esplosione del traffico di **Forlì**, il contributo alla gestione delle note questioni di **Lampedusa**, il raddoppio dell'orario di **Foggia**. Sicuramente non sto rendendo giustizia a tanti altri colleghi, ma l'elenco di dettaglio sarebbe lunghissimo. Elemento da non sottovalutare è che tutto questo è stato realizzato con il 50% circa del personale operativo che si trovava a gestire la sua prima summer, in perfetta sintonia con i colleghi più *anziani* e dimostrando, tutti insieme, una **maturità professionale** per nulla scontata. Merito anche di tutto il lavoro di preparazione e gestione effettuato da una vera e propria cabina di regia capitanata da coloro con i quali, a vario titolo, lavoro tutti giorni a stretto contatto.

E ora, tanto per tenere tutti allenati...farò qualche telefonata!!!”

BLUE MED FAB: TRAFFICO IN AUMENTO

di **Alessandro Ghilari** responsabile International Activities

Il 5 e 6 settembre 2023, a Malta, si sono tenuti i meeting periodici dei gruppi di governance del **FAB Blue Med** (il blocco funzionale di spazio aereo che si sviluppa sul Mediterraneo e abbraccia lo spazio aereo di Cipro, Grecia, Italia e Malta), che ha visto per parte italiana **la partecipazione di ENAV**, di Enac e dell'Aeronautica Militare.

Il primo giorno si sono tenute le riunioni dei **tre Comitati tecnici**: il comitato degli ANSP, il comitato delle National Supervisory Authorities (gli enti regolatori, per l'Italia Enac) ed il Comitato della cooperazione civile-militare. A tali meeting è seguita, il secondo giorno, la plenaria del Governing Board, l'organo decisionale del FAB alla presenza dei rappresentanti degli Stati membri.

I tre Comitati hanno affrontato i temi di rilievo e di attualità per il FAB e per i membri, portando al Governing Board un aggiornamento sul progresso delle attività svolte e proposte per le attività future.

Vediamo più nel dettaglio i temi trattati.

Traffico estivo e performance: primo tema è stato il progresso delle attività svolte, in particolare con riguardo all'andamento del traffico estivo – Summer 2023 - che ha visto una pronunciata ripresa in tutti i paesi Blue Med, decisamente superiore al traffico dell'estate del 2022 e nella maggior parte dei casi con livelli che hanno già superato anche il 2019 (anno di riferimento ante-Covid). Non sono ovviamente mancate le sfide legate alla gestione di tali livelli di traffico, che però gli ANSP membri hanno saputo gestire in maniera efficiente e senza impatti significativi sull'utenza in termini di ritardi. In tale scenario positivo va sottolineato che sta emergendo una criticità legata ai crescenti impatti dei fenomeni meteorologici (i temporali estivi di cui abbiamo letto sui tutti i media) sui servizi forniti. È un tema questo, che è stato segnalato in numerosi paesi europei (Grecia e Italia per quanto riguarda Blue Med) e sul quale sono in corso approfondimenti anche a livello di Eurocontrol.

Sviluppi normativi di rilievo: ulteriore aspetto importante è quello legato agli sviluppi normativi in ambito europeo, soprattutto con riferimento alle attività in corso per la definizione del pacchetto legislativo SES II+ (Single European Sky due plus), sfida normativa di estrema importanza per tutti gli attori dell'aviazione e che è in discussione nell'ambito delle istituzioni europee

dal 2020. Oltre al SES II+ anche le attività normative per la preparazione del Performance Scheme per il periodo di riferimento 4 (arco temporale 2025-2029) è sotto attento esame di tutte le componenti del FAB. È infatti in corso un'attività della Commissione europea che dovrebbe portare nei prossimi mesi ad una revisione dei regolamenti sul sistema delle prestazioni e della tariffazione, a cui seguirà il lavoro più tecnico per la definizione degli obiettivi di performance a livello europeo nelle aree della Safety, della capacity, dell'efficienza ambientale ed economica, dando infine il via al lavoro di preparazione, a livello nazionale, dei piani di prestazione.

Cooperazione Civile-Militare: tema in discussione al Comitato Civile-Militare è la predisposizione di un documento mirato all'armonizzazione e gestione delle procedure applicabili nei casi di attività particolari nello spazio aereo che cade su acque internazionali (cd. *high seas*). In tale spazio aereo, infatti, si applicano regole speciali, che derivano direttamente da ICAO, e che in alcuni casi possono differenziare la gestione del traffico aereo rispetto a quanto avviene normalmente nello spazio aereo nazionale (sul territorio e sulle acque territoriali).

Blue Med Implementation Programme: infine è stato affrontato il tema legato alla revisione del piano di implementazione di Blue Med (Blue Med Implementation Programme) che, alla luce degli sviluppi degli ultimi anni, deve essere sempre più focalizzato su temi strategici del FAB, concentrando l'attenzione sulle aree prioritarie e che creano un valore ai membri del FAB ed all'utenza. Da questa attività è derivato un piano di implementazione con struttura più snella, supportato da gruppi di lavoro tematici che affrontano i temi prioritari con approccio più agile e mirato, insomma con l'obiettivo di realizzare un piano di lavoro "*fit for purpose*", disegnato per raggiungere in maniera efficace ed efficiente gli obiettivi del FAB.

I prossimi mesi vedranno il progresso del lavoro da parte di ENAV e delle altre componenti del FAB proprio su tali aree prioritarie, attraverso il lavoro congiunto con i colleghi di Cipro, Grecia e Malta, per assicurare una risposta pronta alle sfide normative, operative e tecnologiche, attraverso la cooperazione e la creazione di sinergie, per quanto ci riguarda, anche cercando di costruire opportunità di sviluppo commerciale nell'area.

TOC! ENTRI IL FUTURO NELLE ISOLE TECNOLOGICHE

di **Gian Paolo Scaroina** responsabile AIS and ARO-MET Technical Management

“**T**OC”, “TOC”! No, stavolta non è il collega che bussa e con il quale condividiamo ogni giorno il nostro lavoro. In questo caso **TOC** sta per **Technical Operation Center**, il centro nevralgico delle Operations del **Gruppo ENAV**, progettato e gestito da **Techno Sky** e, in particolare, dalla struttura **AIS & MET Technological Management**. Facendo seguito all’idea di base, che ha visto la centralizzazione delle linee operative responsabili del monitoraggio, della conduzione e della gestione dei sistemi direttamente a supporto del Controllore all’interno del TOC (reti operative geografiche ed aeroportuali, sistemi per la navigazione dell’aeromobile, radar, frequenze operative, sistemi per la gestione e la visualizzazione dei dati dell’aeromobile sulle postazioni dei controllori di volo, FDP), dallo scorso marzo, è stato integrato anche il monitoraggio e la gestione dei **Servizi di Informazioni Aeronautiche** che consentono l’accesso a tutti quei dati necessari per la pianificazione e la gestione del volo.

Focus di queste poche righe, è l’isola **AOIS (Aeronautical Operational Information System)**, il cui ruolo consiste nel monitoraggio, nella gestione e conduzione applicativa e sistemistica del CED, il quale, nonostante i vari cambi di denominazione, per noi colleghi ormai vintage che lo abbiamo, se non visto nascere, sicuramente evolversi (e qui un ahimè ci sta tutto), rimane sempre “CED AOIS”.

Insieme all’isola **ICC (International Communication Center)**, l’isola AOIS ha una sua linea di primo livello H24 ed un supporto tecnico-operativo H8, con reperibilità H24, di secondo livello.

Monitoraggio e controllo delle applicazioni AOIS-WEB, **A-CDM (Airport Collaborative Decision Making)**, Cronos, Selfbriefing, sono responsabilità della linea operativa attraverso l’utilizzo di specifici

strumenti informatici su postazioni di lavoro dedicate. Il personale normalista, invece, svolge la propria attività in orario di ufficio e si occupa, oltre che del supporto al primo livello in caso di incidenti complessi non risolvibili dalla linea H24 anche delle configurazioni applicative e sistemistiche del CED qualora siano necessari nuovi sviluppi ed aggiornamenti.

Primo esempio di sistema in esercizio nel Gruppo ENAV basato su di una architettura informatica virtualizzata il CED, tramite il già citato ICC, veicola i flussi in I/O e ne alimenta le banche dati, gestisce la messaggistica relativa ai piani di volo, alla meteorologia aeronautica, ai **Notam (Notice to Airmen)** rendendola fruibile agli enti operativi di ENAV.

Le sale **ARO/CBO (ATS Reporting Office-Central Briefing Office)** di Roma e Milano sono quindi in grado di gestire la ricezione e diffusione dei piani di volo nonché dei bollettini delle informazioni prevolo contenenti Notam (emessi e gestiti dalla sala NOF Notam Office), osservazioni e previsioni meteo, quest’ultime responsabilità della Sala meteo nazionale **MFU (Meteo Forecast Unit)**, afferenti alla rotta prevista dall’aeromobile.

Gli stessi dati, anche se in differenti formati, vengono inviati ai sistemi di gestione delle postazioni dei Controllori di volo allo scopo di arricchire la visualizzazione delle informazioni legate alle tracce radar degli aeromobili.

Ulteriori utenti delle applicazioni in gestione all’isola AOIS sono le **Torri di controllo ENAV e dell’Aeronautica Militare**, le società di gestione degli aeroporti dove è operativo il servizio A-CDM e, infine, piloti privati, autorità aeroportuali, handler, enti istituzionali attraverso il portale Selfbriefing raggiungibile dal sito istituzionale ENAV.

Che dire di più...beh se siete interessati a sapere in quale modo arrivino sullo schermo dei colleghi controllori, insieme alle tracce radar, le informazioni relative al piano di volo degli aeromobili, alla meteorologia, ai NOTAM... allora fate “TOC”, “TOC”, ma stavolta veramente, alla nostra porta e saremo ben lieti di potervi illustrare tutto questo in collaborazione con tutti gli altri colleghi del **Technical Operation Center**. P.S. dimenticavo... in questo caso non serve bussare con i piedi!



A TU PER TU CON MATRICOLA T1415L

TOC Techno Sky, Isola AOIS

Marco Mongiardo è nato a Roma ed è sposato da otto anni. Ha una bambina di cinque e, come emerge dalla chiacchierata che abbiamo avuto, il vero tema è che la moglie sia una psicologa (ride)...

Scherzo ovviamente, ma c'è un fondo di verità, come rientro a casa è inutile, se non impossibile, nascondere uno stato d'animo o un momento di *défaillance*. Però attenzione, è anche un grande punto d'appoggio, di certo il fatto di essere caratterialmente molto tranquillo, della serie "vivi e lascia vivere" mi aiuta a sdrammatizzare e mantenere sempre la calma.

Che immaginiamo sia un dei tuoi punti forte a lavoro?

Sicuramente freddezza e concentrazione mi contraddistinguono, per noi che al TOC lavoriamo su interventi chiaramente non sempre programmabili può essere un valore. Cerco in questo modo di mettermi a disposizione del gruppo con il quale lavoro nell'isola AOIS. Probabilmente il fatto di essere così è anche un mio difetto se vogliamo. Empatizzo poco, sempre indicazione di mia moglie (ride ancora), non faccio emergere un grande entusiasmo rispetto alle cose, ma vi assicuro che le vivo molto intensamente.

Una persona come te, appassionata di matematica e fisica ha probabilmente ha un approccio molto analitico. Sbagliamo?

Non sbagliate, anzi, mi piace andare molto in profondità nelle cose, studiare e rendermi conto dei dettagli. In questo senso ho anche maturato una vera passione per l'astronomia. Ho anche acquistato un bel telescopio e la sera, appena possibile mi preparo, con proverbiale pazienza per godermi lo spettacolo della Luna, lì si che i particolari fanno la differenza.

Quindi osservare. Lo stesso che fecero con te quando eri una promessa dei "cento metri" di atletica?

Non esageriamo, ma è stata davvero una grande passione, effettivamente mi selezionarono le Fiamme Gialle, ma poi prevalse il calcio. Chissà, tornando indietro. Avevo anche ripreso onestamente ad allenarmi, ma coniugare un'attività così intensa con il lavoro di turnista e la famiglia non è stato facile.

Ecco, il lavoro con i turni. Ce ne parli? In fin dei conti sei entrato in Techno Sky da appena un anno. Prime sensazioni?

Bellissime! Un mix di giovani ed esperti che coniuga perfettamente la composizione di un gruppo. Segue peraltro anche il clima che avevo vissuto nel periodo di formazione a Forlì, una comunanza di sentimenti per noi che ci avvicinavamo al nuovo lavoro che ho riportato anche nella mia destinazione al TOC. Operatore tecnico, suona bene. Mi piace.

E se posso proseguire...

Certo, prosegui pure.

Mi ricorda molto anche un po' lo spirito familiare che ho vissuto da piccolo, il terzo di tre figli. Anche con una certa distanza di età. Avevo la possibilità di crescere forse più velocemente, ed è quello che succede anche al lavoro con i colleghi più esperti, e avere però il tempo di metabolizzare la crescita e il cambiamento, essendo tra i più giovani. Succedeva proprio questo anche in famiglia. Può sembrare strano, ma è un po' come ripercorrere una strada a me cara, mi fa sentire a casa. Non si poteva chiedere di meglio.

Anche se il meglio potrebbe ancora venire?

Da tecnico elettronico, la mia precedente occupazione, a operatore tecnico la differenza è tanta, e se ai più può non essere così evidente dico che la responsabilità è tale da rendermi così orgoglioso del lavoro che svolgo che la prospettiva è lunga e soprattutto rosea.



Marco Mongiardo

TECHNO SKY: ALLA SCOPERTA DELLE ATTIVITÀ UAS

di **Alessandro Onorati** e **Matteo Carta** UAS Fleet Management Techno Sky

Nel panorama della gestione e manutenzione dei sistemi di navigazione aerea, a partire dal 2017 **Techno Sky** si è affermata sempre di più come uno dei principali attori internazionali nel fornire servizi di ispezione attraverso l'uso di velivoli a pilotaggio remoto (UAS), i cosiddetti "droni", ormai li conosciamo. In questo articolo, esploreremo le varie attività "dronistiche" di Techno Sky, concentrandoci sulla ormai comprovata esperienza nell'ispezione del segnale ILS negli aeroporti e nella manutenzione delle infrastrutture aeronautiche.

Ispezione segnale ILS in Aeroporto

L'Instrument Landing System (ILS) è un sistema di aiuto alla navigazione cruciale per il mantenimento del corretto sentiero di discesa nella fase di atterraggio degli aeromobili. Gli UAS, equipaggiati con ricevitori ILS, permettono di effettuare i Ground Check garantendo l'operatività e le performance di tali sistemi in linea con le prescrizioni ICAO. Questa soluzione presenta diversi vantaggi in termini di efficienza operativa e di costi di gestione rispetto ai sistemi tradizionali.

Nel **febbraio 2020**, Enac riconosce la validità delle misure ILS eseguite con droni e la piena compatibilità con quelle eseguite in modo tradizionale per mezzo del GCV (Ground Check Vehicle), un mezzo stradale dotato di un palo verticale sul quale trova posto l'antenna del ricevitore ILS.

È da **marzo 2022** che, in virtù di questa evoluzione normativa, Techno Sky diventa operativa nell'Aeroporto di Torino Caselle, proseguendo le proprie attività tecniche con un primo collaudo, nell'agosto 2023, anche presso l'aeroporto di Milano Linate.

Nel **luglio 2022** la nostra Società ha ottenuto un'autorizzazione "GENERIC" che le consente di effettuare attività di ispezione ILS in BVLOS (Beyond Visual Line Of Sight) in qualsiasi aeroporto italiano a singola pista ed estendibile ad aeroporti europei, previa conferma di accettabilità da parte dell'Autorità Competente locale.

La storia si evolve anche per l'ispezione delle Infrastrutture Aeronautiche

Nel 2022 Techno Sky, conduce attività sperimentali all'aeroporto di Treviso per la sorveglianza perimetrale, ispezione luci pista e taxiway ed ottiene nel **giugno 2023** un'ulteriore autorizzazione "GENERIC" per le attività di ispezione di infrastrutture aeroportuali con UAS in condizioni BVLOS, oltre la linea visiva.

Saremo pertanto, in aggiunta alle ispezioni ILS, progressivamente sempre più coinvolti nell'ispezione e nella manutenzione di queste infrastrutture aeronautiche, e di sorveglianza del perimetro aeroportuale.

Per dare seguito e continuità alle attività aeroportuali si sta lavorando ad un ulteriore step tecnologico, ovvero l'installazione negli aeroporti di una docking station per il recovery del drone, la quale fungerà come piattaforma di decollo/atterraggio e stazione di ricarica batterie, incrementando così l'efficienza delle operazioni.

Ma le **attività di Techno Sky** non si limitano al contesto aeroportuale, ma prevedono un futuro articolato anche nel campo delle ispezioni di antenne di comunicazione e dei radome, strutture utilizzate per proteggere le antenne radar dalle condizioni meteorologiche avverse.

In un settore in costante evoluzione, Techno Sky continua a innovare e fissare sempre nuovi obiettivi, contribuendo in modo significativo alla sicurezza e all'efficienza delle operazioni aeronautiche.

Anche noi, **nuove leve di Techno Sky**, che lavoriamo quotidianamente in questo mondo "a pilotaggio remoto" rimaniamo ancora affascinati dal grande potenziale rappresentato dalla tecnologia UAS. Poter impiegare questi mezzi e metterli al servizio dei sistemi di assistenza al volo, contribuendo così a garantire la sicurezza dei voli, è uno stimolo ed una grande responsabilità. Ma non solo, **c'è anche una componente "emozionale"**: pilotare un drone è di per sé emozionante, farlo con un drone così altamente tecnologico lo è ancora di più.

I NUMERI UAS



Drone aeroporto Torino

La nostra flotta

- 6 Esacotteri Nimbus PPL-612 PLUS EVO XL (massa <25 kg)
- 2 Quadricotteri Nimbus PPL-418 (massa <10 kg)
- 5 DJI Mavic 2 Enterprise Zoom

Crews e ore di volo complessive ad oggi

- Entro fine 2023 il gruppo remote crew arriverà a circa 40 membri tra piloti e osservatori
- Circa 150 ore di volo accumulate per un totale di oltre 700 voli



Esacottero a Torino Caselle piazzola decollo

15 aeroporti coinvolti per ispezioni ILS e ispezioni infrastrutture aeroportuali

- Torino Caselle
- Milano Linate
- Brescia
- Verona
- Venezia
- Cuneo
- Bergamo
- Bologna
- Malpensa
- Fiumicino
- Treviso
- Olbia
- Pantelleria
- Roma (Ciampino)
- Salerno



Drone aeroporto Torino Caselle



Treviso sorveglianza perimetrale



Drone aeroporto Treviso

Curiosità

- Siamo l'unico operatore UAS europeo con autorizzazione GENERIC per le operazioni BVLOS in ambito aeroportuale.
- I nostri droni sono equipaggiati con sistema Flight Termination System componenti a bordo che consentono di terminare il volo del veicolo in modo controllato.
- I droni utilizzati per ispezioni aeroportuali sono dotati di un sistema di geolocalizzazione basato sulla combinazione GNSS e RTK (Real Time Kinematics) che garantisce una precisione centimetrica.
- Le missioni di volo possono essere automatizzate tramite un apposito flight planning e, nel caso di ispezioni ILS, il segnale registrato è mostrato in real time al pilota.



BORSE DI STUDIO. ENAV E IL FUTURO DEI “PROPRI” FIGLI...

di **Sabrina Davanti** responsabile Welfare & People Care

Centocinquanta studenti coinvolti, più di dieci destinazioni tra cui Australia, Canada, Danimarca, India, Irlanda, Malesia, Stati Uniti, Nuova Zelanda scelte dagli studenti, questi i numeri con cui il **Gruppo ENAV** festeggia la decima edizione del progetto volto al sostegno dell'educazione dei figli dei dipendenti. È solo una delle iniziative di Welfare introdotte da ENAV per offrire al proprio personale e alle loro famiglie agevolazioni, vantaggi per migliorare la qualità lavorativa e di vita di ciascuno.

Lo scorso luglio è stato avviato il **progetto GLOBE**, l'iniziativa con la quale vengono assegnate ai figli dei dipendenti delle **borse di studio per soggiorni scolastici all'estero** di sei mesi o un intero anno. Quest'anno il progetto si distingue dalle edizioni precedenti vista la possibilità per i genitori di scegliere l'ente con cui organizzare l'eventuale viaggio studio, scegliendo fra Fondazioni, Onlus e Agenzie specializzate che abbiano almeno 25 anni di esperienza in questo settore. Questo a tutela della sicurezza e della qualità del servizio erogato ai ragazzi, spesso alla loro prima esperienza “fuori casa”.

L'idea di questa nuova modalità di offerta delle borse di studio nasce a seguito delle intervenute modifiche della normativa che regola le attività delle Onlus, non più in grado di procedere alla sottoscrizione di veri e propri “contratti” tra le parti, ma esclusivamente abilitati ad accettare semplici donazioni.

Dopo una lunga esperienza maturata negli anni in cui abbiamo offerto ai ragazzi delle esperienze di grande crescita e valore, abbiamo deciso di proseguire comunque nel lavoro di reperimento di altre società abilitate per l'erogazione di questo servizio. Non è stato facile, ma non potevamo interrompere un'esperienza così formativa.

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – *Sustainable Development Goals, SDGs* – in un grande programma d'azione per un totale di 169 'target' o traguardi. L'avvio ufficiale degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 15 anni.

È nata così l'ipotesi di un bando interno, che lasciasse autonomia alle famiglie di scegliere l'operatore da utilizzare per l'organizzazione del percorso di studi all'estero dei propri figli, assegnando le borse di studio direttamente al dipendente, sulla falsa riga di quanto già sperimentato dalla Pubblica Amministrazione. Nasce così **GLOBE** (Grants for Learning Opportunities Beyond the Edge).

Vogliamo offrire ai ragazzi la possibilità di cimentarsi con la dimensione della mobilità internazionale, sappiamo ormai che la globalizzazione del lavoro richiede un'apertura a muoversi nel mondo, cominciare a farlo da studenti fa crescere umanamente e culturalmente. L'iniziativa, infatti, rientra nell'ambito del **Sustainable Development Goals** (SDGs) n. 4 dell'Agenda 2030 (vedi box) che prevede di “Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti”, che vuole investire nell'educazione/formazione di qualità al fine di migliorare la vita delle persone contribuendo allo sviluppo sostenibile.

ENAV interviene a parziale rimborso del costo del soggiorno secondo criteri legati al merito scolastico dello studente e al reddito familiare.

Alcuni requisiti di partecipazione al bando sono l'aver concluso il secondo anno di scuola secondaria superiore; non essere in ritardo nella carriera scolastica; non avere una media scolastica inferiore all'8.

Della definizione delle liste degli studenti che rispettano tali criteri è stata incaricata la società Myco per la produzione delle graduatorie e degli importi delle borse di studio.

Le borse di studio saranno assegnate, inoltre, sulla base del numero totale dei partecipanti.

Un'esperienza. Un contributo. Il passaggio da welfare a wellbeing.

IN VIAGGIO CON GIORDANA E TOMMASO

Giordana Di Monte, 22 anni, liceo scientifico, oggi all'ultimo anno di Lingue e Studi Interculturali all'Università degli Studi di Palermo.

Destinazione? Irlanda.

Motivazione? I paesaggi, le città, tanto storiche quanto oramai modernissime.

Il tuo alloggio? Waterford, una città a Sud-Est dell'isola, molto vicina al mare, ospitata da una famiglia composta dalla mia Host Mom Margaret e suo figlio Jonathan.

Qual è l'aspetto di questo anno all'estero che porti con te? Difficile dirne solo uno. Ho fatto tantissime esperienze, ma se dovessi scegliere, direi le persone incontrate, le porterò nel mio cuore, ne sono certa.

Qualche problema? Probabilmente non mi sarebbe dispiaciuto avere qualche grado di temperatura in più e qualche giorno di pioggia in meno.

Quanto tempo hai impiegato per sentirti a tuo agio? Probabilmente il primo mese è quello più forte, ma passato quello, il mio anno è volato!

È stato facile fare amicizia con gli altri studenti? Sì, soprattutto con altre persone che come me vivevano un'esperienza lontano da casa. Siamo rimasti in contatto, con alcuni ci si sente addirittura quasi tutti i giorni.

Come valuti l'esperienza di studio? Ci sono delle differenze con il sistema italiano, ma si superano via via. Il vantaggio invece è approfondire materie che non immaginavo mi appassionassero particolarmente, fra tutte letteratura inglese e musica.

Come pensi abbia influito sul tuo futuro questa esperienza? L'anno all'estero ha avuto un forte impatto sulle scelte che ho intrapreso in seguito, sia in termini di crescita personale che di studi dopo il liceo.

Una volta diplomata, mi sono resa conto che avrei voluto studiare qualcosa che mi permettesse di viaggiare il più possibile. Volevo continuare ad alimentare il mio desiderio di conoscere sempre persone nuove, gente diversa da me con cui potermi confrontare.



Giordana Di Monte

Tommaso Faccenda, 22 anni, diplomato all'Istituto Agrario

Destinazione? Tenetevi forte, un anno in India! A dirvi la verità non l'ho scelta inizialmente, ma una concomitanza di avvenimenti mi ha portato in questo posto

incredibile. Oggi lo posso dire, è andata bene così! Anzi, è stato tutto oltre le mie aspettative.

Il tuo alloggio? In una famiglia indiana composta da ben sei persone, non proprio una particolarità da quelle parti come sarebbe invece da noi.

Qual è l'aspetto di questo anno all'estero che porti con te? La loro cultura, vastissima e davvero stupenda. Una continua scoperta.

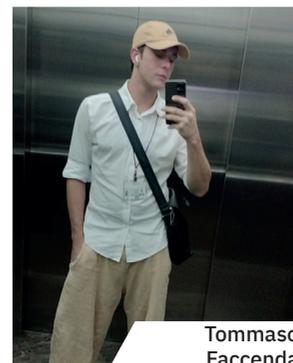
Qualche problema? Devo dire che con il cibo il primo mese non è stato tutto facile. Diciamo che andavo avanti con "vecchi rimedi farmaceutici".

Quanto tempo hai impiegato per sentirti completamente a tuo agio? Neanche un mese o due, stiamo parlando di un mondo davvero diverso dal nostro.

È stato facile fare amicizia con gli altri studenti? Inizialmente no, voglio essere onesto. Hanno un inglese con una pronuncia particolare, ovviamente diversa dalla nostra. Solo quando ho iniziato a conoscere meglio il loro modo di parlare sono riuscito a farmi degli amici. Per questo ringrazierò sempre colui che ho ribattezzato il mio "fratello ospitante". Un vero punto di riferimento.

Come valuti l'esperienza di studio? In generale molto tosta e intensa.

Come pensi che abbia influito sul tuo futuro questa esperienza? Beh, per l'età che avevo, sedici anni, passare dodici mesi in India mi ha formato e cambiato in meglio. Indubbiamente sono maturato: del resto vivere in un villaggio ricco di tradizioni culturali così profonde avrebbe inciso sulla crescita di ogni ragazzo.



Tommaso Faccenda



12

NOTAM: INFORMAZIONI ESSENZIALI PER LA SICUREZZA DEL VOLO

di **Vincenzo Iannone** responsabile Maintenance Planning and Operational Usability

L’**AIP (Aeronautical Information Publication)** rappresenta il documento di riferimento per le informazioni aeronautiche, comprese le regole sugli spazi aerei e le strutture di navigazione aerea. Tuttavia, nel mondo dinamico dell’aviazione, possono verificarsi situazioni impreviste che richiedono comunicazioni rapide e precise per garantire la sicurezza delle operazioni aeree. In queste circostanze, entra in gioco il **NOTAM** (vedi box pagina seguente), che fornisce informazioni aggiornate e cruciali agli operatori aerei. I NOTAM coprono una vasta gamma di argomenti, tra cui avarie di impianti (come meteo, navigazione, comunicazioni e sorveglianza), restrizioni dello spazio aereo, modifiche alle piste, procedure di atterraggio e decollo, eventi aerei come show o lanci di paracadutisti, mancanza di carburante negli aeroporti, esercitazioni militari e lavori in corso che comportano ostacoli temporanei vicino alle piste. In poche parole, offrono informazioni

essenziali per la sicurezza dei voli, aggiornando ciò che è pubblicato nell’AIP e consentendo una visione chiara dei servizi disponibili e dei potenziali pericoli.

Questi messaggi aeronautici, compresi i formati e i contenuti, sono regolamentati dall’ICAO (International Civil Aviation Organization). In Italia, **Enac e ENAV disciplinano i NOTAM** per lo spazio aereo italiano con propri Regolamenti e Manuali in modo che siano emessi in conformità con le norme ICAO.

ENAV, in qualità di soggetto designato alla fornitura dei servizi di informazioni aeronautiche in Italia, si occupa dell’aggiornamento continuo dell’AIP (www.enav.it) e dell’emissione dei NOTAM richiesti dagli operatori autorizzati. Questi operatori includono anche l’Aeronautica Militare e le società di gestione aeroportuale.

I NOTAM sono suddivisi in diverse serie in base al contenuto (A, B, C, W, S, M e N) con le ultime

due utilizzate principalmente dall'Aeronautica Militare. Possono anche essere temporanei, con una durata massima di 90 giorni, o permanenti, quando modificano dati nell'AIP in modo definitivo. Per accedere ai NOTAM, gli operatori aerei possono interrogare le fonti ufficiali delle autorità aeronautiche, mentre esistono anche siti web non ufficiali e app per la consultazione dei NOTAM in vigore. Alcuni esempi di tali risorse includono siti web come www.deskaeronautico.it (in italiano) e notaminfo.com (in inglese), oltre a diverse app mobili per dispositivi Android e Apple.

Alla base di questa messaggistica c'è la sicurezza del volo, una priorità assoluta per le autorità aeronautiche e i NOTAM svolgono un ruolo cruciale nell'assicurare che gli operatori aerei siano informati su eventi o situazioni che potrebbero influire sulla sicurezza delle operazioni. Gli equipaggi di volo li consultano regolarmente attraverso il Pre-Flight Information Bulletin (PIB) per garantire una pianificazione del volo sicura e senza intoppi.

Negli ultimi decenni, con l'avvento dell'era digitale, l'emissione e la distribuzione dei NOTAM si sono evolute notevolmente. Oggi, questi messaggi sono emessi e distribuiti digitalmente in tutto il mondo, rendendo più facile per gli operatori aerei rimanere aggiornati sui cambiamenti nell'ambiente operativo. Le autorità aeronautiche stanno implementando, inoltre, nuove tecnologie

Il NOTAM è un elemento vitale nell'ambito dell'aviazione, un acronimo che sta per "NOTice To AirMen" o per parità di genere "NOTice To AirMissions". Questi messaggi ufficiali emessi dalle autorità aeronautiche svolgono un ruolo cruciale nell'assicurare la sicurezza dei voli.

per semplificare ulteriormente la creazione, la distribuzione e la standardizzazione dei formati e dei contenuti dei NOTAM, garantendo che le informazioni siano facilmente accessibili e comprensibili.

ENAV è all'avanguardia nell'innovazione tecnologica: infatti, per la gestione dei NOTAM ha realizzato, tramite la controllata IDS AirNav, la piattaforma CRONOS già operativa in Italia e installata presso numerosi fornitori dei servizi della navigazione aerea europei ed extra europei. In conclusione, possiamo dire che i NOTAM sono una componente vitale dell'aviazione per garantire la sicurezza dei voli. Questi messaggi, **regolamentati a livello internazionale dall'ICAO e gestiti a livello nazionale da ENAV in Italia**, consentono agli operatori aerei di essere consapevoli delle condizioni che possono influire sulle operazioni aeree, garantendo che la sicurezza rimanga una priorità assoluta nel mondo dell'aviazione.

The screenshot displays the ENAV S.p.A. Notam Inquiry web application. The interface includes a header with the company logo and name, a navigation bar with 'Notam Inquiry' and 'Notam Daily List', and three main inquiry sections:

- Notam General Inquiry:** Features fields for Code ID, Country, Strike, N.Category, Series, and Year. It includes checkboxes for Printing and Permanent, and buttons for Aerodrome, Fix, Fir, GeorefSquares, Area, Strike, and Reset.
- Notam Single Inquiry:** Features fields for Serv. Loc, Class, Series, Year, and Num, with buttons for Send, Notam History, Display, Print, and Reset.
- Notam Sequence Number Inquiry:** Features fields for From, To, Serv Loc, Class, Status, Series, Year, Permanent, Subjects, Traffic, Purpose, Scope, N.Category, and In Force. It includes buttons for Send, Display, Print, and Reset.



GLI ATTORI DELLA SICUREZZA IN AMBITO “HEALTH AND SAFETY”

di **Stefano Bultrini** Compliance and Risk Management, Health and Safety

Li D.lgs.81/2008, noto come “Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro”, delinea all’interno dell’azienda un’organizzazione della sicurezza sul lavoro di tipo piramidale strutturata su un modello “quadripartito” di **soggetti obbligati** agli adempimenti delle misure di salute e sicurezza sul lavoro:

- datore di lavoro
- dirigente antinfortunistico
- preposto
- lavoratore

Al vertice della piramide prevenzionistica è posizionato il **Datore di lavoro** (colui che esercita i poteri decisionali e di spesa), destinatario di fondamentali obblighi prevenzionistici che, ad esclusione della

redazione della valutazione dei rischi e della nomina del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), possono essere delegati, tramite l’istituto della delega di funzioni, al dirigente antinfortunistico che, in questo caso, rivestirà anche il ruolo di **delegato di funzioni del Datore di lavoro**.

Il **dirigente antinfortunistico**, identificato in virtù di specifica nomina, è colui che attua le direttive del Datore di lavoro organizzando l’attività lavorativa e vigilando su di essa, assommando in sé poteri, funzioni e responsabilità.

Il **preposto antinfortunistico** è colui che sovrintende all’attività lavorativa, attua le direttive impartite dal Datore di lavoro controllandone la corretta esecuzione



da parte dei lavoratori. Come per il dirigente antinfortunistico, anche il preposto viene identificato in virtù di specifica nomina conferita dal Datore di lavoro o dal suo Delegato di funzioni assumendo una posizione di garanzia nei casi di violazione della normativa antinfortunistica.

Alla base della piramide prevenzionistica ci sono i **lavoratori** che, svolgendo specifiche attività nell'ambito aziendale, non sono soltanto destinatari delle tutele, ma hanno precise responsabilità, con il compito di prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle loro azioni od omissioni. Per garantire un efficace funzionamento del sistema di prevenzione è fondamentale che tutti i **lavoratori** conoscano la struttura e il funzionamento dell'organizzazione aziendale per la sicurezza.

Oltre ai soggetti obbligati la normativa individua ulteriori figure che svolgono compiti di natura tecnica (Servizio di Prevenzione e Protezione, Medico Competente, Esperto di Radioprotezione) o di natura consultiva e partecipativa (Rappresentante dei Lavoratori per la sicurezza) o, ancora, con compiti di intervento in circostanze emergenziali (Addetti alla gestione delle emergenze).

Il **Servizio di Prevenzione e Protezione**, costituito dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e



Protezione (RSPP) e dagli Addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione (ASPP), ha il compito di individuare i fattori di rischio ed elaborare le misure per la sicurezza dei lavoratori e la salubrità dei luoghi di lavoro collaborando con il Datore di lavoro, i Delegati di funzioni del datore di lavoro, il Medico Competente e gli Esperti di Radioprotezione.

Il **Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza** (RLS) è la figura che ha il compito di rappresentare i lavoratori al fine di tutelare la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro, elaborando proposte in termini di prevenzione e promuovendo la cultura della sicurezza all'interno dei luoghi di lavoro.

Altri soggetti coinvolti nel sistema prevenzionistico sono gli **Addetti alla gestione delle emergenze**, appositamente individuati, formati e designati quali incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione degli incendi e lotta antincendio, di evacuazione dei luoghi di lavoro e di primo soccorso e, comunque, di gestione dell'emergenza.



Infine, il **Medico competente** e l'**Esperto di Radioprotezione** hanno un ruolo importante nell'ambito dell'organizzazione della sicurezza; il primo collabora alla valutazione dei rischi ed esegue la sorveglianza sanitaria ove necessaria al fine di valutare l'idoneità dei lavoratori allo svolgimento della mansione specifica, mentre il secondo è incaricato di effettuare la valutazione dell'esposizione dei lavoratori alle radiazioni ionizzanti secondo necessità specifiche e la sorveglianza fisica delle sorgenti radiogene verificandone l'integrità.

In conclusione, l'obiettivo del legislatore è quello di realizzare un sistema di salute e sicurezza sul lavoro efficace ed efficiente attraverso un modello organizzativo aziendale incentrato sull'attribuzione di ruoli e responsabilità ben precisi, perché solo con il coinvolgimento e la sensibilità di tutti gli "attori della sicurezza" si potrà avere un'azienda sempre più "sicura".

Peter Kearney

CEO AirNav Ireland

Recentemente la vostra organizzazione ha vissuto un'importante trasformazione, da IAA ad AirNav Ireland. Quali sono i processi, le sfide e gli obiettivi che vi siete posti?

Il livello di attenzione su questo tema, sia a livello nazionale che all'estero, mi ha davvero sorpreso e mi fa piacere condividere con voi alcuni aspetti chiave. All'inizio di quest'anno, abbiamo creato l'Air Navigation Service Provider più giovane in Europa, quando cioè siamo passati da fornitore di servizi alla navigazione aerea all'interno dell'Aviation Authority irlandese ad un'entità commerciale autonoma, la AirNav Ireland. Questa transizione si basa sull'introduzione di una nuova normativa nazionale, ed è in linea con le best practices adottate a livello internazionale, ma non è stata priva di sfide e abbiamo dovuto superare diversi ostacoli per realizzare questo tipo di riforma. L'obiettivo finale era ovviamente quello di garantire che, con la nostra nuova identità AirNav Ireland, potessimo continuare a concentrarci sui nostri clienti delle compagnie aeree in termini di safety, efficienza, affidabilità e sostenibilità.

Ci si è impegnati in modo particolare sulla pianificazione strategica, che a sua volta ha richiesto un'attenzione particolare rispetto ad attività ad hoc di comunicazione interna ed esterna. Abbiamo dovuto destreggiarci in una serie di nuovi compiti, dalla conformità legale e normativa al rebranding, pur continuando a fornire il servizio 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Dovevamo garantire che la transizione si svolgesse senza punti di blocco per clienti e fornitori, assicurando al contempo che i dipendenti rimanessero

coinvolti, informati e preparati. Il riconoscimento del brand aziendale ha richiesto particolare cura perché sapevamo quanto fosse importante garantire che la nostra nuova identità fosse sinonimo di fiducia e affidabilità. Sono fermamente convinto che attraverso questa opportunità abbiamo migliorato la nostra visibilità e reputazione, aumentando al tempo stesso collaborazione ed efficienza. Il risultato finale è che ora siamo in una posizione migliore, pronti a rispondere alle esigenze dell'industria aeronautica, contribuendo al suo sviluppo e alla safety.

AirNav è uno degli ANSP più all'avanguardia e dinamici in Europa, quali sfide operative e tecnologiche sono in cima alla sua agenda?

Ci impegniamo costantemente ogni giorno per creare un ambiente più sicuro per i nostri clienti. Una delle nostre priorità chiave in questo momento, insieme ai nostri partner di COOPANS, è garantire che il nostro sistema ATM si avvalga dei più moderni progressi tecnologici e che risponda a quanto richiesto dal Digital European Sky. Naturalmente, alla conformità CP1 è stata assegnata la massima priorità e a breve ci prepareremo per la prossima iterazione dell'ATM Masterplan e per i requisiti che ne deriveranno. Quest'anno abbiamo presentato con successo la nostra proposta di sviluppare un digital sky demonstrator, che non sarà privo di sfide, ma risponde pienamente alle aspettative verso cui convergono i piani strategici su cui si baserà il futuro del nostro settore.

AirNav è molto attiva in ambito internazionale e Lei è anche il Chairman della A6 Alliance. Il ruolo degli ANSP sta cambiando: in che modo la tecnologia e la cooperazione tra gli ANSP possono favorire il raggiungimento degli obiettivi futuri?

Gli ANSP europei sono molto interconnessi, ed è così anche per altri stakeholder operativi con un ruolo chiave, come ad esempio le compagnie aeree e gli aeroporti: il nostro settore si è ripreso dalla pandemia in modo rilevante, soprattutto se si considera il numero di attori coinvolti e il fatto che ciascuno di essi possa essere soggetto a criticità o punti deboli. Sia che si considerino aspetti operativi, come le performance del network in termini di capacità, o aspetti tecnologici associati alle nuove implementazioni richieste in Europa, risulta evidente che i nostri ANSP hanno molto più in comune di quanto sembri. Il SESAR Deployment and Infrastructure Partnership rimarrà senza dubbio un elemento imprescindibile a costante supporto dei principali stakeholder nello sviluppo e implementazione delle tecnologie future.

16



NORMALI OPERAZIONI	
Conf3	R53A
D67	R53B
D84B	
D84C	
D84D	
R62A(230+)	
R62B (230+)	

CLEAR/RED

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

Comitato Editoriale

Florenziano Bettini,
Andrea Capolei Sapio de Contreras,
Daniele Ferraro, Alessandro Ghilari,
Giovannantonio Macchiarola,
Maurizio Paggetti, Cesare Stefano Ranieri,
Vincenzo Smorto, Davide Tassi

Coordinamento Editoriale

Gianluca Ciacci

Redazione

Cristiana Abbate, Gianluca Ciacci,
Maria Cecilia Macchioni

Copertina

Federico Maranghi

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



