

Mensile del Gruppo Enav

cleared

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

1 anno XIV - gennaio 2017



**AIREON
LANCIATI I PRIMI
10 SATELLITI**

TECHNO SKY

**MALTA SPECIAL
MISSION**

AEROPORTI

**REGOLAMENTO
UE 139/2014**

foto di Roberto Ascheri



Il valore sostenibile

di **Nicoletta Tomiselli** responsabile Comunicazione



Nel mese di gennaio 2017 hanno preso avvio in Enav le attività volte a sviluppare la prima versione della "rendicontazione non finanziaria", che renderà visibili le performance ambientali e sociali dell'azienda. Tale iniziativa risulta particolarmente importante per Enav non solo a fronte dell'emanazione della nuova normativa, che ne definisce l'obbligatorietà a partire dal 2018 per alcune società tra cui le quotate, ma anche per la crescente attenzione che clienti, investitori e stakeholder pongono oggi verso lo sviluppo sostenibile delle imprese. Ad oggi il 79% delle maggiori aziende italiane includono informazioni non finanziarie all'interno di documenti societari e, tra questi, il c.d. Bilancio di Sostenibilità è il principale strumento utilizzato per rendicontare informazioni relative ai valori aziendali e anche agli impatti sociali e ambientali sugli stakeholder. Anche nel settore degli air navigation service provider esistono già operatori che hanno adottato tali forme di rendicontazione (ad es. NATS nel Regno Unito ed ENAIRE in Spagna). In particolare, secondo dati di recente misurazione, questo tipo di rendicontazione svolge un ruolo così rilevante per gli investitori che il 74% di questi ritiene che conoscere le performance non finanziarie delle aziende sia molto importante nelle decisioni di investimento, mentre il 60% di loro è addirittura disposto a disinvestire o escludere dal proprio portafoglio società con scarse performance non finanziarie (fonte: "Investing For a Sustainable Future", MITSloan Management Review, 2016). In Italia, in attuazione della nuova Direttiva europea (che ha ridefinito le disposizioni inerenti la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità attraverso la

"Dichiarazione NFI"), è stato di recente emanato il Decreto legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 entrato in vigore il 25 gennaio 2017, il quale prevede che, a partire dal bilancio riferito all'esercizio finanziario 2017, alcuni soggetti rendicontino specifiche informazioni non finanziarie, secondo le indicazioni contenute nel Decreto stesso. Enav, rientrando a pieno titolo tra questi soggetti, dovrà redigere e pubblicare, a partire dal 2018, una Dichiarazione NFI consolidata relativa all'esercizio 2017.

La Dichiarazione NFI dovrà contenere, oltre alla descrizione del modello aziendale, una descrizione delle politiche, delle performance e dei rischi relativi a tematiche rilevanti in ambito ambientale, sociale, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. Inoltre, essa dovrà recare una descrizione delle politiche in materia di diversità degli organi di amministrazione, gestione e controllo relativamente ad aspetti quali l'età, la composizione di genere e il percorso formativo professionale, nonché una descrizione degli obiettivi, delle modalità di attuazione e dei risultati di tali politiche.

Allo scopo di pervenire in modo ottimale alla rendicontazione obbligatoria, le attività attualmente in corso serviranno ad elaborare, nel primo semestre del 2017 e solo per uso interno, una Dichiarazione NFI "pilota" relativa all'esercizio 2016.

La sfida successiva, che al momento riguarda ancora il 90% delle aziende che già considerano importante la gestione di performance non finanziarie, sarà quella di definire una strategia dedicata e business cases per produrre valore proprio attraverso la responsabilità sociale d'impresa. ■

Il decimo anno del Sistema Gestione Qualità di Enav

Dalla Qualità al Business Management System

di **Florenziano Bettini** responsabile Qualità e Sistemi di Gestione

La prima certificazione ISO 9001 di Enav risale al dicembre 2007 e quest'anno siamo quindi entrati nel **decimo anno di vita** del Sistema di Gestione per la Qualità di Enav. Dalla prima certificazione ad oggi molti traguardi sono stati raggiunti e molte cose sono cambiate ma è **cambiato soprattutto il ruolo assunto dal Sistema di Gestione per la Qualità** nel contesto del Gruppo Enav. In questo articolo ne ripercorriamo insieme le tappe fondamentali.

La prima certificazione ISO 9001 e la relazione con le certificazioni di Enav in ambito Single European Sky

La prima certificazione ISO 9001 del Dicembre 2007 trovava la sua motivazione principale nel soddisfacimento di uno specifico requisito della **certificazione di Enav come Air Navigation Service Provider** ed è questa la ragione per cui il Sistema di Gestione per la Qualità di Enav era prevalentemente incentrato sui **processi di erogazione dei servizi**. Per quanto riguardava l'ambito amministrativo e gestionale erano disciplinati i

Navigation Service Provider: il **Safety Management System** e il **Security Management System**, quest'ultimo certificato per la prima volta nel 2011 secondo la norma ISO/IEC 27001 per la parte relativa alla Sicurezza delle Informazioni.

La scelta fatta fu di integrare le procedure richiamando puntualmente a partire dal Sistema di Gestione per la Qualità, che ha così assunto il ruolo di **matrice complessiva di collegamento** dei vari sistemi di gestione presenti in azienda. L'**utente di una procedura** viene così **guidato attraverso l'utilizzo delle varie procedure aziendali** e messo in grado di adempiere alle prescrizioni contenute in diversi sistemi di gestione.

A partire dal 2012 l'integrazione ha riguardato anche i Sistemi di Gestione per la Qualità di Enav, Techno Sky e Sicta con l'obiettivo di pervenire ad un **flusso di processi senza soluzione di continuità tra le diverse aziende del Gruppo**, realizzato anch'esso tramite richiami puntuali tra le procedure riferite a processi collegati. L'ultimo sviluppo di tale modalità di integrazione, tutt'ora in atto, è rappresentato dall'emissione, in ambito manutentivo, di **procedure uniche per Enav e Techno Sky** contraddistinte dalla presenza del doppio logo.

I fattori di miglioramento del Sistema Gestione Qualità del Gruppo Enav

I vantaggi della **standardizzazione dei processi** conseguibile tramite le procedure aziendali con conseguente **minore necessità di supervisione e coordinamento** delle attività da parte del management, la possibilità di pervenire tramite la definizione di procedure ad una completa **trasparenza** dell'operato delle strutture aziendali, la necessità, nel caso di **processi complessi**, di poter definire esattamente il **ruolo dei vari attori interessati**, la possibilità, nel caso di inserimento di nuove risorse, di **facilitare i processi di induction** sono alcuni dei fattori che hanno rappresentato nel tempo una spinta **all'ampliamento della gamma e del grado di dettaglio dei processi trattati** dai Sistemi di Gestione per la Qualità del Gruppo Enav.

A tali fattori devono aggiungersi i continui stimoli al miglioramento derivanti sia dallo **svolgimento di attività di audit esterno** (come ad es. Enac e DNV-GL) sia dallo **svolgimento di attività di audit interno** (verifiche ispettive interne condotte dalla funzione Qualità e Sistemi di Gestione ed attività svolte dalla funzione Internal Audit) oltre ad una **regolamentazione europea** che, con l'avvento di EASA (*European Aviation Safety Agency*), risulta essere sempre più dettagliata e richiede un grado sem-



soli processi strettamente previsti dalla norma ISO 9001 e quindi tipicamente i processi di approvvigionamento, di pianificazione ed alcuni processi in ambito risorse umane. Si trattava di un **Sistema di Gestione per la Qualità chiaramente in fase iniziale**, sia nel perimetro dei processi coinvolti sia nel grado di dettaglio della descrizione dei processi stessi.

L'integrazione del Sistema Qualità di Enav con gli altri Sistemi di Gestione

Fin dall'inizio si è posto il **problema dell'integrazione** tra i diversi sistemi di gestione aziendale presenti in Enav e parte anch'essi della certificazione di Enav quale Air

pre crescente di formalizzazione dei processi. Così, a partire dalla prima certificazione nel 2007, il **perimetro del Sistema di Gestione per la Qualità** è andato via via **aumentando nel tempo** ricomprendendo, rispetto al perimetro tradizionale della norma ISO 9001, sempre più processi e lo stesso dicasi per il **grado di dettaglio** delle procedure, andando a descrivere le **dinamiche** tra i vari ruoli organizzativi all'**interno delle singole funzioni** e prevedendo **nuovi punti di controllo**.

Da Sistema Gestione Qualità a Business Management System

Le procedure dei Sistemi di Gestione per la Qualità del Gruppo Enav ricomprendono attualmente processi di **Risorse Umane**, di **Strategie Internazionali**, di **Amministrazione Finanza e Controllo** (comprese le procedure del Dirigente Preposto ex D.Lgs 262/05), per arrivare fino a processi attestati sul Vertice aziendale come nel caso della definizione del **Piano Industriale del Gruppo Enav**.

L'**ampliamento della gamma dei processi aziendali** trattati all'interno del Sistema di Gestione per la Qualità e l'**integrazione con gli altri sistemi di gestione** è tale



che è possibile vedere l'insieme delle procedure aziendali del Gruppo Enav come un effettivo **Business Management System**, inteso come sistema di regole e procedure per lo svolgimento di molte attività aziendali. Ed è importante evidenziare come tale sistema di regole condivise da tutti gli attori aziendali rappresenti per il Gruppo un autentico asset costituito dalla raccolta delle sue migliori **best practices**.

Le altre Certificazioni gestite nei Sistemi Qualità del Gruppo Enav ed il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

La flessibilità del modello ISO 9001 ha consentito di disciplinare all'interno delle procedure dei Sistemi di Gestione per la Qualità anche requisiti provenienti da **altre norme certificative** come per esempio, nel caso di Enav, i requisiti della certificazione *Flight Procedure Design Organization* rilasciata da Enac e, nel caso di Techno Sky, i requisiti delle norme *NATO AQAP 2110/160* per le forniture hardware e software in ambito militare e l'adozione del modello *Capability Maturity Model Integrated for Development* (attualmente Maturity Level 2) per lo sviluppo del software operativo. I Sistemi di Gestione per la Qualità del Gruppo Enav sono quindi insiemi di procedure che soddisfano i requisiti di varie certificazioni e non solo della norma ISO

9001, mantenendo separati i soli sistemi di gestione relativi a **rischi specifici**, come nel caso della **Safety** e della **Security**.

Infine l'adesione al **Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana** ha comportato per Enav il doversi dotare di un **Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR)**, *costituito dall'insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire*



l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi. Lo SCIGR è, per la parte delle procedure, sostanziato dai Sistemi di Gestione per la Qualità, della Safety e della Security del Gruppo Enav e dell'Enterprise

Risk Management in corso di elaborazione.

L'adozione della versione 2015 della norma ISO 9001

In questi dieci anni anche la norma ISO 9001 è cambiata avendo subito due aggiornamenti: prima con la versione 2008, con modifiche minori, e poi con la versione 2015 con modifiche più significative. In particolare assumono un ruolo centrale nella nuova norma versione 2015 il **risk based thinking** (ogni organizzazione deve identificare e gestire i propri fattori di rischio ovvero gli eventi indesiderati ma possibili che possono influenzare la sua operatività ed i suoi risultati) ed il passaggio dal focus sulla soddisfazione del Cliente al **focus sulla soddisfazione di tutte le Parti Interessate** (Stakeholder). Il passaggio dei Sistemi di Gestione per la Qualità del Gruppo alla versione 2015 della norma ISO 9001 è previsto per la fine dell'anno.

Sviluppi futuri: il miglioramento continuo dei Sistemi Gestione Qualità del Gruppo Enav

Abbiamo visto come il Sistema di Gestione della Qualità di Enav, che nasce inizialmente come adempimento previsto dalla normativa del Cielo Unico Europeo, abbia nel tempo finito per ricoprire un ruolo assai diverso. Oggi possiamo contare su una **raccolta di best practices** riferite ad una **gamma molto ampia di processi aziendali** che, per continuare ad essere tali, devono essere **aggiornate e migliorate continuamente** nel tempo.

I grandi maestri della Qualità, i giapponesi, utilizzano il **termine Kaizen** che significa *cambiare in meglio, miglioramento continuo*. Il Kaizen si riferisce ad una pratica diretta al **miglioramento costante dei processi secondo una logica bottom-up**, ovvero adottando una strategia di miglioramento *continuo* e a *piccoli passi* fondata sulle proposte di cambiamento che **ogni persona può avanzare** e che produce un effetto complessivo di **miglioramento dell'intera organizzazione**.

Del resto nessuno può conoscere i processi aziendali più intimamente di coloro i quali li attuano e li vivono tutti i giorni. Ed è per questa ragione che potremo pervenire a **standard di processo** che traguardino **sempre più alti livelli di efficacia e di efficienza** nello svolgimento delle nostre attività aziendali solo attraverso la **partecipazione attiva di tutti**. Nessuno escluso. ■

Guardiamo in alto, anche ben oltre la ionosfera

Aireon lancia i primi 10 satelliti della costellazione Iridium Next

di **Claudio Rinaldi** responsabile Iniziative Satellitari
e **Michele Carandente** Iniziative Satellitari, Aireon Regional Director EMEA

Il progetto Aireon, dopo una prima fase di design, test e lavoro regolamentatorio, ha iniziato il suo **deployment**: il 14 gennaio 2017 infatti, alle ore 18.54.34 italiane, i **primi dieci satelliti Iridium**, con a bordo i ricevitori Aireon, sono stati lanciati in orbita.

Questo passaggio chiude un ciclo di sviluppo e test dei satelliti che parte dall'Europa, più precisamente da L'Aquila e da Tolosa, dove i satelliti Iridium **vengono costruiti dalla Thales Alenia Space**.

Una volta completati, i satelliti vengono inviati alla società Orbital, che **assembla in essi i ricevitori ADS-B di Aireon**. Dopo una lunga fase di test, i satelliti, ora pronti al lancio, vengono inviati alla base spaziale di Vandenberg, in California, sede di SpaceX.

La società SpaceX infatti è stata scelta come **vettore di lancio**; utilizzando il missile Falcon 9 è in grado di inviare in orbita ben 10 satelliti alla volta.

Per dare un'idea delle dimensioni, parliamo di un missile alto 70 metri, alla cui cima è presente una **capsula** contenente i 10 satelliti. Oltre a tale capsula, il missile è composto da due componenti, stage 1 e stage 2.

Lo stage 1 è il componente più grande, assicura la **massima spinta del vettore** per i primissimi minuti del lancio; il 14 gennaio lo stage 1, dopo aver portato la velocità del vettore da 0 a 6974 km/h **facendogli raggiungere un'altitudine di 65 km** si è staccato 2 minuti e 27 secondi dopo il decollo ("lift off").

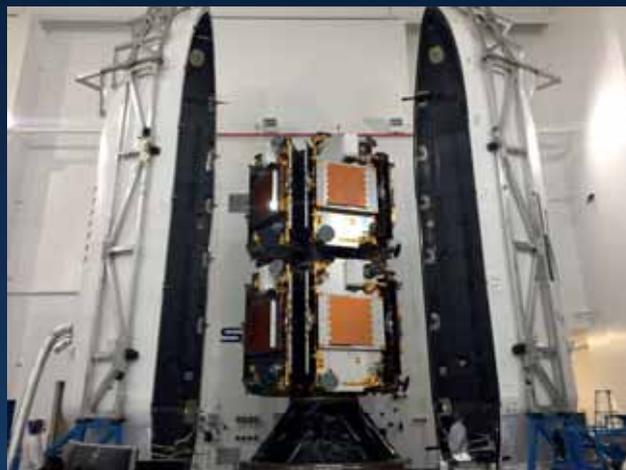
Appena otto secondi dopo il distacco dello stage 1 è entrato in azione lo stage 2 con una prima accensione del propulsore della durata di circa 6 minuti e 30 secondi, seguita a distanza di circa 42 minuti da una seconda accensione di appena tre secondi prevista per portare la cap-

sula con i 10 satelliti Iridium nella **prevista "parking orbit"**, nello specifico, un'orbita posta a circa 625 Km di altezza. A questa altezza **i satelliti sono stati rilasciati con un intervallo di rilascio di 100 secondi l'uno dall'altro** attraverso un'operazione durata esattamente 15 minuti ed iniziata a circa un'ora dal "lift off". Durante il loro stazionamento nella "parking orbit" i satelliti, **una volta dispiegati i pannelli solari**, inizieranno a comunicare con il centro di controllo di Iridium, saranno testati, e, riscontrato il loro corretto funzionamento, saranno lentamente manovrati affinché raggiungano la loro **orbita nominale** (posta a 780 km di altezza) ed il loro giusto posizionamento nel piano orbitale.

È a questo punto che, nel marzo di quest'anno, i dieci satelliti lanciati in gennaio **inizieranno a ricevere i dati ADS-B** degli aeromobili sottoposti alla loro copertura ed anche Enav, presso la propria sede tecnica di Ciampino, avrà accesso a tali dati. Da tale momento parte infatti un'importante attività di **verifica e validazione** del dato di sorveglianza satellitare ADS-B, che va comparato con tecnologie ground (ADS-B terrestre, radar secondario) affinché si crei una storia di "bontà del dato". In questo si inquadra anche l'attività iniziata con l'European Aviation Safety Agency (EASA), che certificherà la società Aireon come Pan European Surveillance Provider, permettendo il suo **utilizzo operativo** per lo spazio aereo europeo.

Ricordiamo che il **sistema di sorveglianza Aireon** si compone di un ricevitore ADS-B installato su ognuno dei satelliti che comporranno la nuova costellazione Iridium NEXT, in orbita LEO (780 km). La particolarità di questi satelliti è che **parlano tra di loro alla velocità della luce**, realizzando una rete attorno alla Terra che permetterà di ricevere in real-time i dati di sor-





veglianza ADS-B di tutto il mondo. Quando un dato ADS-B viene ricevuto da uno dei satelliti, lo stesso **si distribuisce** attraverso la rete dei satelliti, viene inviato a terra attraverso uno dei 5 teleport di Iridium, viene processato da Aireon e viene inviato all'ANSP cliente di Aireon; il tutto avviene in meno di 1,5 secondi.

Per completare la costellazione Iridium NEXT, occorrono altri 56 satelliti operativi; sono previsti poi dei **satelliti di riserva** di cui 6 in orbita e 9 a terra (pronti ad essere lanciati) in modo da garantire l'operatività del sistema nel suo ciclo di vita di almeno 15 anni.

La società SpaceX **ha programmato nuovi lanci** con una cadenza di circa 2-3 mesi, permettendo la piena operatività di Aireon intorno alla metà del 2018. A **costellazione completa**, nel 2018, Aireon consentirà un incremento della copertura di sorveglianza, dall'attuale 30% al 100% del globo, permettendo la **realizzazione di uno spazio aereo molto più dinamico** (con compagnie aeree più libere di volare il loro profilo di volo ottimale) ed aumentando drasticamente il livello di safety a livello globale. Inoltre, il disporre di uno strato di **sorveglianza indipendente** dalle infrastrutture di sorveglianza di terra convenzionali offre una valida **soluzione di contingency**, mitigando rischi di **zone di "degrado radar"**.

In un mondo sempre più globalizzato, dove non si ragiona più per singoli spazi aerei nazionali, il passaggio da **tecnologie di terra a quelle spaziali** è una normale evoluzione dello status quo, ed è importante per Enav porsi come leader mondiale nella realizzazione e fornitura delle nuove tecnologie di CNS (Comunicazione, Navigazione, Sorveglianza).

Guardiamo in alto, anche ben oltre la ionosfera. ■



Malta special mission

Techno Sky installa due ILS e due DME all'aeroporto internazionale di Malta

di **Alessandro Del Monte** Gestione Programmi Techno Sky



Uno dei progetti più interessanti del 2016 per Techno Sky, dal **punto di vista tecnico, ambientale nonché gestionale**, è stato quello che ha visto l'installazione, setting-up, collaudo e avviamento operativo di due ILS Thales (Instrumental Landing System) ed altrettanti DME (Distance Measuring Equipment), presso l'**Aeroporto Internazionale di Malta**.

Il contratto è stato siglato con MIA (Malta International Airport), la società di gestione dello scalo maltese. Quest'ultima ha svolto il ruolo di **procurement entity** per l'ANSP locale, MATS (Malta Air Traffic Services), che di fatto rappresenta "l'utente" ed "il manutentore" del sistema, quindi una sorta di **Enav e Techno Sky integrate**. Techno Sky e MIA per questo progetto hanno collaborato strettamente per garantire delle **soluzioni tecniche orientate** a massimizzare le prestazioni dei nuovi sistemi di Nav aids, minimizzando allo stesso tempo **l'impatto operativo delle attività**. Techno Sky ha erogato tutte le attività **dall'installazione fino all'avviamento operativo**.

Definita la **configurazione del nuovo impianto** (localizzatori da 20 elementi alti 3,5 m e guide planate da 15 m con 3 elementi radianti, per entrambe le piste), è iniziata una **pianificazione condivisa** con un'attenta analisi degli scenari possibili, da parte di tutti gli stakeholder.

Terminata la pianificazione, siamo passati alla fase esecutiva. Vista la delicatezza e l'importanza del progetto, le linee territoriali e logistiche Techno Sky hanno subito collaborato mettendo a **disposizione le risorse più idonee** a formare il team, nonché tutte le strumentazioni e le **attrezzature necessarie** per rappresentare Techno Sky sul territorio melitense.

Visti i **vincoli di progetto** ma soprattutto operativi, considerando che la "legge di Murphy" ci ha portati ad iniziare a ridosso dell'estate con l'isola flagellata da turisti/studenti di mezza Europa, è stato convenuto che avremmo realizzato tutte le **nuove strutture radianti** alle spalle delle esistenti.

Con questa soluzione, al termine delle installazioni, MIA e MATS hanno quindi dismesso il sistema legacy per **consentire il setting-up** e l'allineamento dei nuovi sistemi, minimizzando il down-time delle piste "strumentali" (7 gg per pista, con **grande riconoscenza** del personale operativo).

Iniziate le installazioni, il morale del team Techno Sky è stato subito molto alto. Il personale era motivato e consapevole che stava lavorando ad un **progetto unico nel suo genere** (primo ILS all'estero per l'azienda romana), faticoso ma allo stesso tempo stimolante. Ognuno ha portato le



proprie **esperienze e competenze** in un team formato da sette tecnici assolutamente eterogeneo, anche dal punto di vista della provenienza geografica.

Arrivati sul campo, non appena è stato scaricato tutto il materiale da installare in ogni postazione dei due ILS (LOC e GP), ci siamo resi conto della mole del lavoro. I 4 shelter da 6 m per apparati ed impianti tecnologici, le 76 casse, spediti da Thales via nave, **mettevano tanta soggezione**. La domanda che ognuno si poneva guardando quella mole di materiale era: "...e noi dovremmo montare tutta questa roba?".

Nel "fresco" giugno maltese, sono quindi iniziate le installazioni, con **piena collaborazione del personale locale**, forse anche grazie alla vicinanza culturale che accomuna i paesi del Mediterraneo. Le due squadre, che lavoravano in parallelo su due spot alla volta, erano **co-stantemente** seguite dal personale locale, che da una parte collaborava per tutti gli aspetti logistici e dall'altra verificava ogni componente installato dai nostri tecnici. Praticamente abbiamo sostenuto un collaudo **"in corso d'opera"** per tutta la durata del programma: 3 mesi.

Dando sempre il massimo per risolvere **gli inconvenienti e le richieste** del cliente, negli ultimi giorni di luglio la squadra messa in campo da

Techno Sky ha completato tutte le installazioni degli shelter apparati, dei cablaggi RF e dei sistemi d'antenna.

La **peculiarità nell'installazione** di sistema ILS consiste nel fatto che si tratta di strutture relativamente pesanti (pali e tralici) da installare con una precisione assoluta (tolleranze di 2 cm), visto che ogni elemento del sistema contribuisce alla corretta propagazione del campo EM in aria, garantendo la categorizzazione della pista strumentale.

Inoltre, **vista l'intensità del vento di grecale** e la prossimità dei nuovi sistemi alla soglia di ogni pista, si è reso necessario adottare un sistema di **stralli ad hoc** tra il palo anteriore e quello posteriore di ogni antenna, per aumentare la **resistenza al vento** ed al **jet blast** generato dagli aerei in decollo.

Ad ottobre, con un'isola che offriva un clima decisamente **più clemente** e meno mondano, abbiamo portato a termine tutti i setting-up e gli allineamenti, prima di chiamare ufficialmente il "pronti al collaudo".

Infine, il **flight check** ha confermato le prestazioni e la bontà dell'installazione del sistema, dando così a tutti noi la certezza di aver superato una nuova sfida con un ottimo risultato. ■

Il nuovo certificato di aeroporto secondo il Regolamento Ue 139/2014

di **Vittorio La Penna D'Orazi** responsabile Normativa ATS, MET e Validazione Operativa

Il 28 dicembre scorso, con la **firma** del **DG Enav** dell'Accordo Quadro con SEA per gli aeroporti di Malpensa e di Linate si è concluso l'iter per permettere all'aeroporto di Roma Fiumicino, al sistema aeroportuale di Milano e agli aeroporti di Venezia, Napoli e Bergamo di ottenere la **conversione del certificato di aeroporto da certificato nazionale in certificato europeo** secondo le stringenti tempistiche dettate da Enac, fine 2016, in **anticipo di un anno** esatto rispetto a quanto previsto in applicazione della normativa comunitaria introdotta dal Regolamento (UE) n. 139/2014.

Entro la fine del 2017 tutti gli altri aeroporti italiani soggetti a certificazione **dovranno ottenere la medesima conversione** nel rispetto dei requisiti stabiliti dalla regolamentazione europea. I certificati attuali, infatti, rilasciati da Enac con riferimento al proprio Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, dovranno essere **convertiti**, o **rinnovati** se in scadenza, a fronte dei nuovi requisiti.

Il numero dei restanti 30 aeroporti nazionali, in cui **Enav fornisce i propri servizi**, che devono ancora essere interessati da tale processo, rende l'idea delle attività che attendono la Società per tutto l'anno in corso. Attività che dovranno essere **completate secondo un criterio di priorità**, indicato da Enac che segue il principio di maggior traffico, in **termini di movimenti**, a partire dagli aeroporti strategici e quelli di interesse nazionale di cui al DPR n. 201 del 17 settembre 2015.

Sulla base dell'esperienza fin qui maturata, considerato l'impegno che, ad oggi, ha dovuto sostenere la Società (34 riunioni di alto livello nell'arco di sette mesi, calcolando solo quelle del **gruppo di lavoro principale**, senza contare gli incontri dei 6 sottogruppi di lavoro tecnici istituiti con ogni singolo Gestore Aeroportuale) sia a livello di **Corporate** (Affari Legali e Societari; **Amministrazione Finanza e Controllo** con la fun-

zione **Pianificazione e Controllo**) che di **Direzione Generale** (Safety - DSNA con le funzioni AIS, CET, NVO, Operazioni di Aeroporto e PSA), al fine di **ridurre al minimo l'effort richiesto** al personale delle strutture coinvolte, per i lavori futuri verranno proposti ai restanti Gestori Aeroportuali formati **standard di riferimento** ormai consolidati che, fatte salve particolari specificità da verificare caso per caso, agevoleranno sicuramente il **prosieguo delle attività**. Attività che rimarranno comunque gravose, in particolare per gli aspetti di **competenza delle funzioni** Operazioni di Aeroporto e Coordinamento ed Esercizio Tecnico.

Un sentito ringraziamento va a tutti i singoli appartenenti alle funzioni che hanno fornito al lavoro fin qui svolto un contributo determinante, senza il quale le **società di gestione aeroportuale**, principali destinatarie del Regolamento, non sarebbero riuscite a raggiungere questo **loro fondamentale obiettivo**.

Di seguito, più nel dettaglio, alcuni riferimenti normativi.

Il Regolamento (CE) n. 216/2008, comunemente denominato "Regolamento Basico", recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, prevede che gli Stati Membri dell'Ue siano **obbligati ad adottare regole comuni nel settore dell'aviazione civile** aventi come scopo, tra l'altro, il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza.

Il "Regolamento Basico" definisce gli **obiettivi da perseguire** in termini di Requisiti Essenziali (Essential Requirements - Ers) e stabilisce, inoltre, che le modalità attuative vengano dettagliate in specifici "Regolamenti di attuazione" (Implementing Rules - IRs). Nel dominio degli aeroporti le IRs sono state adottate con la pubblicazione del Regolamento (UE) n. 139/2014. Regolamento per mezzo del quale gli aeroporti europei, e quindi anche gli scali nazionali, sono **caratterizzati da importanti aspetti**



innovativi di ampia e complessa portata che **investono l'intero settore aeroportuale**: da quello gestionale e tecnico operativo a quello normativo regolamentare.

I destinatari del Regolamento sono: gli Stati Membri, le competenti Autorità dell'aviazione civile, gli aeroporti che rientrano nell'applicabilità del "Regolamento Baseico", i relativi gestori ed i fornitori dei **servizi di gestione del piazzale**, che devono assicurarne la rispondenza entro il 31 dicembre 2017.

Il Regolamento (CE) n. 216/2008, nel sottolineare la centralità della figura del gestore aeroportuale nella **conduzione in sicurezza** dello scalo e del suo funzionamento, prevede che il gestore stipuli **appositi accordi** con organizzazioni operanti presso l'aeroporto quali appunto, tra gli altri, il **fornitore dei servizi di navigazione aerea**.

Le citate previsioni, di cui al "Regolamento Baseico", trovano conferma e adeguati strumenti di implementazione nel Reg. (UE) n. 139/2014. In particolare, il gestore aeroportuale, in sede di **domanda di certificazione**, deve dare evidenza degli accordi in essere con altre organizzazioni, al fine di **garantirne il rispetto dei requisiti previsti**, laddove servizi rilevanti per la certificazione non vengano da lui forniti direttamente.

L'Enac, per gli aeroporti dove la nostra Società fornisce i **servizi della navigazione aerea**, ad esito di un tavolo di lavoro con Enav ed Assaeroporti, ha reso disponibile, sotto forma di linee guida, uno schema di Accordo Quadro finalizzato a facilitare la **dimostrazione di rispondenza** ai requisiti normativi fissati nel "Regolamento Baseico" e nel Reg. (UE) n. 139/2014. In considerazione del carattere non regolamentare delle linee guida, la **conformità degli accordi** allo Schema di Accordo Quadro non è considerata obbligatoria, ma costituisce "**acceptable means of compliance**" ai fini della conversione del Certificato di aeroporto.

In tale contesto sono state avviate le attività di confronto tra Enav e le società di gestore aeroportuale. Attività strutturate, con ciascun gestore, in un gruppo di lavoro di alto livello che ha curato in particolare la stesura dell'**Accordo Quadro**, nonché in una serie di sottogruppi di lavoro tecnici che hanno elaborato nove **Allegati**

Tecnici, parte integrante dell'Accordo:

- **Fornitura dei dati e delle informazioni aeronautiche**;
- **Facilities** (relativo a ruoli e competenze in merito a servizi operativi aeroportuali, impianti e installazioni, aiuti visivi ed impianti elettrici aeroportuali);
- **Surface Movement Guidance and Control System** (SMGCS);
- **Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e Operazioni in condizioni meteorologiche avverse**;
- **Operazioni in condizioni di visibilità ridotta** (AWO);
- **Ordinato movimento degli aeromobili, mezzi e persone sui piazzali**;
- **Monitoraggio degli ostacoli alla navigazione aerea**;
- **Scambio di informazioni** (relativo ai domini del Piano di Emergenza Aeroportuale, Regolamento UE 376/2014 e Wildlife strike);
- **Change Management** (modifiche).

L'impegno profuso, sicuramente significativo in termini di *effort* e risorse coinvolte, ha consentito il **conseguimento di alcuni importanti obiettivi** per Enav.

In termini generali, è stato evitato che l'**impianto regolamentare europeo** si traducesse in un sostanziale stravolgimento del consolidato assetto nazionale attraverso una "**interpretazione normativa**" che facesse del gestore una nuova autorità aeroportuale, ponendo il fornitore ANS di fronte a forme di duplicazione degli obblighi già in essere verso l'autorità nazionale di vigilanza Enac per la **certificazione in ambito Cielo unico europeo**. Si è invece affermato il principio del mantenimento, per quanto possibile, di procedure e interfaccia esistenti, integrando quanto necessario in un'ottica di aumentata collaborazione e **scambio di informazioni**.

Nello specifico, si è colta l'occasione per portare a compimento processi già avviati o **concordare elementi operativi** di interesse societario, al tempo stesso scongiurando che ad Enav fossero attribuiti oneri e compiti connessi a **responsabilità** che il legislatore nazionale prima ed europeo poi pongono in capo alle società di **gestione aeroportuale**; si pensi in particolare all'ambito del monitoraggio ostacoli. ■

Nuovo Presidente IBAR



Benito Negrini, Regional Manager Italy di Luxair, è stato eletto all'unanimità nuovo Presidente IBAR. Negrini, che vanta una lunga e vasta esperienza nell'aviazione commerciale, rimarrà in carica per due anni come prevede lo statuto dell'Associazione. La carica di Segretario Generale dell'Associazione,

anch'essa biennale, è stata rinnovata a Luciano Neri. L'IBAR, Italian Board Airline Representatives, ha completato, con la nomina del nuovo Presidente, il rinnovo delle cariche sociali iniziato a settembre con l'elezione degli appartenenti al Comitato Esecutivo. Il Presidente uscente, Araci Coimbra, General Manager Italy and Greece di TAP Portugal, è stata richiamata all'Head Office della Compagnia per un nuovo incarico in qualità di Director Global Leisure Sales and South & West European Markets.

Enac pubblica le FAQ sui velivoli a pilotaggio remoto, droni e affini

Enac pubblica sul proprio sito le FAQ, cioè le risposte alle domande più frequentemente poste sui droni: lo stesso Ente li definisce in questo modo anche quando li associa al termine tecnico professionale SAPR. All'interno del loro sito le numerose risposte contengono link a normative, regolamenti e documenti necessari in materia di APR (Aeromobile a Pilotaggio Remoto).



Manutenzione alla pista 1 di Fiumicino

L'operatività della pista 1 (denominata 16R/34L) dell'aeroporto Leonardo da Vinci è sospesa fino alle ore 6.00 di venerdì 3 marzo p.v. per consentire interventi di manutenzione e innovazione tecnologica dell'infrastruttura. I lavori riguarderanno il rifacimento della pavimentazione della pista e delle superfici adibite al rullaggio degli aeromobili. Verrà inoltre completamente sostituito e rinnovato l'intero impianto di illuminazione, sia attraverso l'impiego di innovative lampade a LED (in un'ottica di miglioramento della visibilità e di risparmio energetico) sia grazie all'installazione di un nuovo sistema di monitoraggio delle luci. Completeranno



l'intervento i lavori sulla rete idraulica della zona Ovest in area piste, con la realizzazione di un nuovo collettore per il deflusso delle acque piovane dalle superfici aeroportuali. L'investimento per questo slot di attività è di circa 5 mln di euro. Al fine di ridurre al minimo eventuali impatti sull'operatività dello scalo, è stato svolto un importante lavoro di coordinamento tra AdR, Enav, Enac, Assoclearance e le compagnie aeree che operano su Fiumicino. Il periodo scelto per i lavori, essendo il meno trafficato nella media annuale, minimizza la possibilità di riflessi sull'operatività dello scalo. I passeggeri saranno costantemente informati attraverso tutti i canali di comunicazione disponibili (monitor in aeroporto, sito, piattaforme social, ecc.).

Sita, le irregolarità connesse al volo costano 23 miliardi di euro l'anno

Per l'industria del trasporto aereo i piccoli e grandi imprevisti che influiscono sulla regolarità del volo sono un costo. Maltempo, ritardi nella preparazione dei velivoli, un disguido nelle operazioni di imbarco e sbarco,



smarrimento dei bagagli sono solo alcuni degli esempi di eventi che tutti insieme pesano sul comparto 25 miliardi di dollari l'anno (circa 23 miliardi di euro). È quanto emerge dal Report The Future is Predictable di Sita. La risposta del settore secondo Sita è la tecnologia: intelligenza artificiale, cognitive computing, analisi predittiva e altre soluzioni tecnologiche possono aiutare a prevedere e preparare le aeree e gli aeroporti non solo a correggere, ma soprattutto a prevenire le cause di tali irregolarità, per migliorare le performance del settore e l'esperienza di viaggio dei passeggeri. La metà delle compagnie aeree e degli aeroporti adotterà strumenti predittivi nei prossimi dieci anni. Ad esempio poter informare il passeggero direttamente sul telefonino sull'esatta posizione del proprio bagaglio, oppure quanto manca esattamente al suo imbarco considerato il livello di affollamento del terminal, così da invitarlo ad accelerare il passo o a prendersela comoda. Un'esperienza di viaggio senza intoppi per il passeggero, dal marciapiede all'imbarco, è un importante obiettivo anche per l'aeroporto di Gatwick: qui diverse aree di attività sono tracciate in modo da misurare le performance. Diversi poi sono i modi con cui gli operatori del settore gestiscono questi eventi. Meridiana ha un servizio di notifica via e-mail in cui informa il cliente in caso di un'anomalia del suo volo, dandogli la possibilità di cambiare prenotazione o chiedere il rimborso con un semplice click. KLM consente da febbraio ai passeggeri in transito su Schiphol di cambiare volo via whatsapp in caso di anomalie significative.

Icao, crescita del traffico e profitti delle compagnie aeree nel 2016



Le statistiche preliminari diffuse dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (Icao) indicano che il numero totale di passeggeri trasportati da voli commerciali nel 2016 ha raggiunto 3,7 miliardi, cifra che rappresenta un aumento del 6% rispetto allo scorso anno. Il numero delle partenze, a livello globale, è salito approssimativamente a 35 milioni e il traffico mondiale passeggeri ha registrato un aumento del 6,3%, con circa 7,015 RPK (revenue passenger-kilometres).

Questa crescita rappresenta comunque un rallentamento rispetto al 7,1% raggiunto nel 2015. Tutte le regioni, eccetto Africa e Medio Oriente, hanno registrato una crescita di passeggeri più lenta rispetto al 2015. Le compagnie low cost hanno coperto circa il 28% dei passeggeri globali, che nel 2016 hanno superato quota 1 miliardo. In particolare, in Europa le compagnie low cost hanno trasportato il 32% dei passeggeri totali; seguono Asia-Pacifico e Nord America, rispettivamente con il 31% e 25%. La crescente presenza delle compagnie low cost, in particolare nei paesi emergenti, ha contribuito in maniera significativa alla crescita globale dei passeggeri. Il carburante ha pesato per circa un quinto sui costi di gestione dell'industria del trasporto aereo nel 2016; nel 2015 aveva rappresentato un terzo dei costi. La significativa diminuzione dei prezzi del carburante ha aiutato le compagnie aeree a mantenere i profitti allo stesso livello dell'anno precedente. L'industria dell'aviazione prevede di terminare il 2016 con un utile operativo record intorno a 60 miliardi di dollari e un margine di operatività dell'8%.

Magazine Contact

cleared

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

EDITORE
Enav SpA

Direttore Responsabile
Nicoletta Tomiselli

Comitato Editoriale
Corrado Fantini
Maurizio Gasparri
Mauro Iannucci
Luca Morelli
Umberto Musetti
Maurizio Paggetti
Iacopo Prissinotti
Vincenzo Smorto
Nicoletta Tomiselli

Coordinamento Editoriale
Luca Morelli

In Redazione
Gianluca Ciacci, Oriana Di Pietro
Mariapaola Lentini, Luca Morelli,
Maria Cecilia Macchioni (grafica)

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

Videoimpaginazione e Stampa
Paolo Lazzari - LITOGRAFTODI srl
Todi (PG)



La pioggia congelantesi o gelicidio

di **Isabella Riva** Gestione Operativa Meteo, UPM Milano

“**P**apà, la macchina è glassata!” Leonardo abita a Milano, e venerdì 13 gennaio (ma noi non siamo superstiziosi, vero?), come tutte le mattine, papà lo accompagna a scuola in macchina. **Quella mattina però la macchina era bellissima:** tutta ricoperta di una sottile glassa di zucchero! Ma no, che delusione, non era zucchero, era ghiaccio... Anche Francesco in genere fa un pezzetto di strada in macchina con la mamma, e lo **strato di ghiaccio** gli era piaciuto così tanto che se ne è preso un bel pezzetto, per farlo vedere ai suoi amici. Ma non ha fatto i conti con il caldo delle sue manine: quando è arrivato a scuola aveva solo i guanti bagnati!

Due bambini delusi, un solo fenomeno. Cos'è successo quella mattina su gran parte della Pianura Padana? Automobili, strade, panchine, alberi eccetera erano **ricoperti di un sottile strato di ghiaccio trasparente e croccante...** Si è verificato il fenomeno del gelicidio, o pioggia congelantesi, che per noi che ci occupiamo del **traffico aereo** è un termine molto più familiare. La pioggia congelantesi è precipitazione allo **stato liquido a temperature inferiori a zero gradi centigradi**. Capito bene, sì, acqua liqui-

da sotto gli zero gradi! In effetti zero gradi è sempre la **temperatura di fusione del ghiaccio**, ma non necessariamente la temperatura di congelamento dell'acqua. Fino a temperature negative di poche decine di gradi centigradi l'acqua infatti resiste, in atmosfera, allo **stato liquido** senza congelare. Si dice che è allo stato “sopraffuso”. Lo stato sopraffuso però è uno stato molto instabile, perché, non appena l'acqua trova una superficie su cui attaccarsi, congela. Il **processo del congelamento** dell'acqua infatti, oltre che di temperature negative, necessita di un nucleo di congelamento, in genere una particella che funga da nucleo di aggregazione, o attrazione, attorno al quale l'acqua inizia il cambiamento di stato da liquido a solido. In assenza di questi nuclei, che in genere sono costituiti da **pulviscolo atmosferico**, o da altri cristallini di ghiaccio, o microscopiche impurità in genere, l'acqua aspetta. Studiosi hanno dimostrato che all'interno delle nubi è possibile trovare acqua allo **stato sopraffuso** fino a temperature di circa -41°C .

La superficie che l'acqua usa per attivare il **processo di congelamento** però può essere una superficie solida qualunque, un ramo, una foglia,

il vetro di un'auto o anche **l'ala di un aereo**, e questo è il motivo per cui questo fenomeno è tanto pericoloso per il traffico aereo: in presenza di acqua allo stato sopraffuso, con l'incontro di un velivolo, si forma uno dei tipi di ghiaccio più pericolosi per il volo, il **ghiaccio vetrone**, trasparente, duro e difficile da rimuovere. Le situazioni più pericolose per un aereo in volo sono all'interno delle nubi, in presenza di **temperature negative** e di **gocce di nubi allo stato sopraffuso**. Uno strato di nube con acqua sopraffusa è facilmente presente alle nostre latitudini, in quasi tutte le stagioni, a qualche quota, essendo molto facile che le

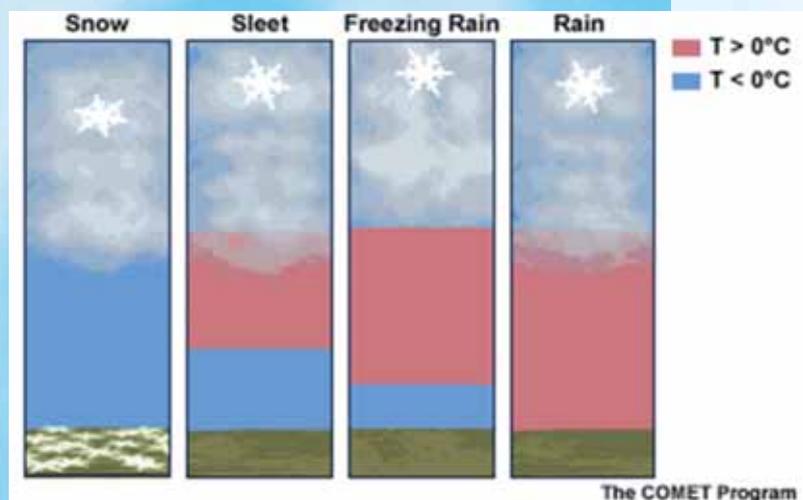


Fig. 1 Condizioni di temperatura in quota e formazione di neve, nevischio, pioggia congelantesi e pioggia.

nubi si estendano al di sopra dello zero termico. Meno pericolose sono invece le **nubi composte di soli cristalli di ghiaccio**, che tendono a rimbalzare sulla superficie dei velivoli oppure ad attaccarsi in **piccoli agglomerati bianchi**, perché composti di ghiaccio e aria; e proprio l'aria tra i cristalli permette a questo tipo di ghiaccio di venire rimosso più facilmente.

La pioggia congelantesi invece è un fenomeno meno frequente, non raro in Pianura Padana, dove in inverno è facile che si formi un **sottile strato di aria** in prossimità del suolo con temperature negative. Infatti, perché scenda pioggia congelantesi, bisogna che al suolo insista un sottile **strato di aria fredda** (con $T < 0^{\circ}\text{C}$) sovrastato da uno di **aria più calda** (con $T > 0^{\circ}\text{C}$), e ancora da uno freddo, **al di sotto dello zero termico**, come illustrato nella Figura 1.

Le immagini ai due estremi della figura rappresentano i casi di temperature positive (immagine a destra) e negative (immagine a sinistra) in tutta la colonna d'aria: nel caso di destra si avrà **precipitazione allo stato liquido** (pioggia), perché al di sopra dello zero non c'è mai congelamento, nel caso a sinistra la neve, perché i **cristalli riescono a raggiungere** il suolo allo stato solido, così come si formano. I casi intermedi invece rappresentano il caso della **precipitazione congelantesi** (*freezing rain*), che è quanto accaduto al nord Italia venerdì 13 gennaio, e il **nevischio** (*sleet*). Nel secondo di questi ultimi due casi infatti la neve che scende dalla nube, dopo essersi sciolta nel passaggio nello strato caldo (rosso), incontra uno strato freddo al suolo abbastanza ampio da permettere un nuovo congelamento, e raggiungerà il suolo sot-

to forma di **piccoli cristalli di ghiaccio**. Nel primo caso invece lo strato freddo a ridosso del suolo è troppo sottile, e l'acqua non fa in tempo a ricongelarsi, ma resta liquida. Quando incontra il suolo però, o un albero, un velivolo parcheggiato o un'automobile, **congela immediatamente**, formando una crosta di ghiaccio vetrone che sembra **glassa di zucchero**. Il nome gelicidio è un sinonimo, non troppo felice, ma indica il medesimo fenomeno.



Fig. 2. L'ala di un velivolo ricoperta da un sottile strato di ghiaccio provocato dal fenomeno del gelicidio.

La precipitazione congelantesi è stata effettivamente cifrata anche dagli **operatori delle stazioni meteorologiche** di Linate, Malpensa, Bergamo e Bologna, nella notte tra il 12 e il 13 gennaio, come dimostrano questi pochi esempi:

- METAR LIML 130050Z 18003KT 2500 - FZRA BR BKN004 BKN020 M01/M01 Q1009 NOSIG=
- METAR LIMC 130350Z VRB01KT 3000 - FZDZ BR BKN005 OVC020 M01/M01 Q1004 NOSIG=
- METAR LIME 130350Z 26006KT 1300 R28/P2000N -FZRA BR SCT002 BKN010 MO0/M01 Q1004=
- METAR LIPE 130920Z 28007KT 250V310 1000 R12/1900VP2000 -FZRA BR OVC004 MO0/M00 Q1001 REFZDZ=

Il fenomeno era stato favorito da una serie di **giornate fredde**, che avevano garantito la presenza di un **sottile cuscinetto d'aria fredda** sulla pianura, e dall'arrivo di una **perturbazione atlantica relativamente calda** (perché proveniente da zone temperate), che ha portato aria più calda in quota, come nella situazione di Figura 2. ■



Aireon: dopo il lancio la certificazione

*Enav fondamentale nel percorso
per la certificazione della normativa*

di **Maurizio Mancini** responsabile Valutazione e Gestione del Rischio
di **Patrizio Vanni** Iniziative Satellitari

Se il lancio dei primi 10 satelliti della costellazione Iridium per il sistema ADS-B satellitare è stato il primo passo di Aireon verso una **piena operatività**, il successivo è senza ombra di dubbio l'attivazione del **processo di certificazione europea** in qualità di fornitore del servizio di sorveglianza.

Ufficialmente nato lo scorso giugno 2016 con l'incontro presso la sede EASA a Colonia fra i rappresentanti della società Aireon ed EASA (che, in forza dell'art. 22bis del Reg. CE 216/2008 e successive modificazioni e integrazioni, è l'unico **Organismo certificatore** per chi intende fornire Servizi ATM/ANS a livello paneuropeo), il percorso, presumibilmente non prima del 2018, condurrà il **service provider** statunitense a conseguire la prevista certificazione per operare sul territorio europeo.

Si tratta di un processo avviato anche grazie al **prezioso contributo di Enav** che, sin dal no-

vembre del 2015, ha agito come facilitatore tra le due organizzazioni.

Nello specifico, le attività di certificazione prevedranno due macro attività: **la certificazione di Aireon come organizzazione ATM/ANS** service provider per i servizi ADS-B satellitari (in linea con le prescrizioni del regolamento UE 1035/2011 e ss.mm.ii.) e **la certificazione d'interoperabilità del sistema Aireon stesso** in base al Reg. CE 552/2004 e ss.mm.ii.

Le **due attività procederanno ovviamente in parallelo**, sia per ottimizzare i tempi, sia per trarre vantaggio dalle non trascurabili economie di scala insite soprattutto nell'analisi degli aspetti sistemistici (analisi RAMS, **analisi delle common causes** e dei **single Point of Failure**, procedure di emergenza e di contingency, ecc.) cui EASA presterà particolare attenzione per la verifica della conformità ai numerosi standard regolamentari (es. Reg. UE 1207/2011), ivi



compreso l'Annesso 10. In tale ambito, il ruolo di Enav a supporto di Aireon, si configura come **strategico ed essenziale** per diverse ragioni tra cui, non trascurabile, la **necessità di armonizzare i differenti approcci metodologici** derivanti dalle differenti culture.

Enav può infatti **vantare un'esperienza decennale** per quanto concerne le attività di certificazione in quanto certificata e designata, come fornitore dei servizi ATM/ANS, sin dal 2007. A questo dato vanno aggiunte anche le **attività di supporto** fornite a ESSP (unico service provider paneuropeo attualmente certificato come fornitore di servizi di **navigazione satellitare** – EGNOS – anche se, la certificazione, venne rilasciata dalla NSA francese e poi fatta propria dall'EASA), sempre nell'ambito della certificazione come **provider del servizio di sorveglianza**.

Aireon, consapevole delle tempistiche e della complessità del **ruolo di fornitore dei servizi di sorveglianza**, si sta dotando di un proprio sistema di gestione della sicurezza tecnico- operativa (SMS) al fine di ottemperare a uno dei **principali requisiti previsti**. Com'è noto, l'architettura di un SMS è il Safety Management Manual e, su questo, Enav ha attivato una sorta di **task force di**

supporto in modo garantire l'aderenza non solo all'Annesso XIX, ma anche al succitato Reg. UE 1035/2011. Una **compliance** che oltretutto dovrà essere ottenuta anche riguardando quanto previsto dal Reg. UE 2016/1377 che dal 2019 sostituirà proprio il Reg. UE 1035/2011 e altri regolamenti Europei (Reg. UE 1034/2011, Reg. CE 482/2008, ecc.) In altre parole, Enav si è data il non facile compito di **armonizzare la documentazione americana** con la normativa europea, attuale e futura.

Come si può ben capire, si tratta di un **percorso alquanto ambizioso**, poiché è la prima volta che un'organizzazione americana intraprende un processo di certificazione paneuropeo.

Dai diversi incontri preliminari con il team Aireon, si è avuta la **percezione** che la ferma volontà di tutti di garantire la sicurezza nei cieli europei, rappresenta un collante straordinario, nonostante si provenga da culture aeronautiche con differenti visioni ed approcci.

E raggiungerlo anche grazie al prezioso supporto di Enav sarà **doppiamente soddisfacente**: un'occasione di crescita senza dubbio, ma anche un riconoscimento implicito come organizzazione e **service provider mondiale**. ■



La parola a... Nicola Privato

Regional Manager Southern Europe & Africa DNV GL Business Assurance

Lei è a capo di DNV GL, uno degli enti di certificazione più importanti a livello mondiale, per tutto il Sud Europa e l'Africa. Ci aiuta a capire quale è il vero valore della certificazione?

Le norme internazionali sono "la spina dorsale" della nostra Società. Garantiscono la sicurezza e la qualità dei prodotti e dei servizi, facilitando il commercio internazionale ed aiutando a migliorare l'ambiente in cui viviamo. Il vero valore della certificazione è che l'attestazione di conformità ai requisiti delle norme internazionali instaura un legame di fiducia fra le parti interessate, siano essi consumatori finali o aziende, assicurando che prodotti, sistemi e organizzazioni siano sicuri, affidabili e rispettosi dell'ambiente. Negli ultimi anni la percezione delle certificazioni da parte delle aziende è molto cambiata, passando dall'essere vissuta come un processo di adempimento di obblighi, siano essi volontari o legislativi, a essere vista come uno strumento utile per il controllo dei processi produttivi e una guida per la cultura gestionale. Sempre di più infatti osserviamo che le aziende stanno integrando il loro sistema di gestione nel modello di Business traendone molti vantaggi in termini di integrazione dei processi ed efficienza delle attività. Per un'azienda, in effetti, la certificazione rappresenta una garanzia del proprio operato e un passaporto importante per il mercato, oltre ad offrire una serie di vantaggi specifici che dipendono dal tipo di standard di riferimento adottato. Inoltre, la certificazione contribuisce a rafforzare la reputazione, visto che conferma la capacità dell'azienda di tenere sotto controllo i rischi e di gestirli in modo coerente, evidenziando l'impegno per il miglioramento continuo. Aspetto centrale soprattutto oggi che l'attenzione alla sostenibilità è sempre più alta, tanto che anche gli standard sia di prodotto, sia di sistema hanno inglobato specificamente aspetti di sostenibilità, come avvenuto nella recente evoluzione della norma di gestione della qualità più conosciuta e usata al mondo: la ISO 9001. **ISO 9001: come è cambiata con la revisione del 2015? È ancora la norma di riferimento per la gestione della qualità?**

C'era chi la vedeva come una norma "in declino" già 10 anni fa, ma oggi la ISO 9001 è più viva che mai. Nata 30 anni fa - proprio quest'anno cade il suo trentennio - ha avuto una massiccia diffusione anche in Italia, tanto da farne il secondo paese con il maggior numero di certificati emessi. Nel mondo, infatti, i certificati sono più di un milione ed ancora oggi è la norma più apprezzata e rappresenta la base per tutte le norme di gestione per la qualità. La revisione del 2015 ha apportato modifiche che impongono una maggiore attenzione al contesto in cui le aziende operano e ai rischi che possono minacciare la sostenibilità del loro business. L'obiettivo di focalizzarsi sul contesto è duplice: individuare i rischi potenziali da un lato, ma anche cogliere le opportunità determinate dalle situazioni specifiche, tenendo conto delle aspettative e delle necessità di tutte le parti interessate, dall'altro. Si è dunque assistito a un'evoluzione del concetto di qualità. Il cliente e la sua soddisfazione sono sempre centrali, ma si è passati dalla qualità intesa come conformità a una serie di requisiti, alla qualità che non prescinde dalla sostenibilità. La qualità diventa, dunque, la capacità di coniugare il buon esito delle performance aziendali con il rispetto del mondo e con la creazione di valore condiviso per il contesto in cui si opera ed, in ultima analisi, per la Società.

Si dice che una norma evolva quando è obsoleta. Lei cosa ne pensa? I processi di definizione delle norme internazionali ne prevedono la revisione a cadenza regolare, tipicamente ogni cinque anni, proprio per evitarne l'obsolescenza e rimanere al passo con i tempi, recependo le migliori pratiche disponibili a livello mondiale e tenendo conto dei bisogni e delle necessità del mercato e del mondo che cambia. Proprio per questo tipicamente il processo di aggiornamento di una norma parte proprio con un'indagine condotta su tutti gli utilizzatori, tesa a verifica-

re i punti di forza e di debolezza della versione in vigore. Un comitato di esperti internazionali provvede poi a definire i cambiamenti necessari; è un aspetto importante per garantire che le norme continuino a essere efficaci.

Cosa dovrà fare Enav per affrontare la transizione alla nuova norma ISO 9001: 2015?

La revisione della norma ha rinnovato e rimarcato il valore della leadership aziendale per il ruolo centrale che gioca nel coinvolgere tutti i livelli organizzativi nel sentirsi responsabili del futuro dell'organizzazione, introdotto il concetto di contesto come ambiente dove opera l'organizzazione e posto l'accento su quello che noi chiamiamo "risk based thinking", ossia la capacità di individuare rischi e opportunità per il business. Da questo punto di vista Enav ha un vantaggio poiché dispone già, per la natura intrinseca del suo "core business", una gestione del rischio fortemente integrata nei processi operativi, mentre per quanto riguarda la rispondenza ai nuovi requisiti, nel caso dei processi di supporto, potrà sfruttare le sinergie esistenti con il sistema di gestione dei rischi richiesto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate. I passi da affrontare sono poi ben riassunti in un documento (ID9) pubblicato da IAF (International Accreditation Forum) che raccomanda che le Organizzazioni che intendano applicare la nuova ISO 9001:2015, migrando il sistema strutturato secondo la vecchia versione, debbano: identificare i gap organizzativi, sviluppare un piano di implementazione, strutturare percorsi di formazione e sensibilizzazione, aggiornare il sistema e definire con l'Organismo di Certificazione, nel caso di Enav DNV GL, il piano di transizione.

Qual è la valutazione complessiva di DNV GL sui Sistemi di Gestione del Gruppo Enav?

Il percorso di Enav, dalla partenza del Sistema di Gestione per la Qualità nel 2007, è stato certamente degno di nota. Iniziato come risposta ai requisiti del Regolamento (CE) n. 2096/05 (allora in vigore) Enav ha poi saputo sfruttare le potenzialità offerte dal Sistema nell'integrazione sia di tutti i processi aziendali che delle società del Gruppo. Sin dall'inizio, inoltre, Enav ha saputo coniugare il *Safety Management System* con il Sistema di Gestione per la Qualità valorizzando ed armonizzando le caratteristiche di entrambi a beneficio dell'efficienza evitando inutili sovrapposizioni e ripetizioni. La scelta di certificare il Sistema di Gestione per la Sicurezza delle Informazioni nel contesto del *Security Management System* è stata, a mio avviso, strategica. Infatti uno dei "mega trend" che investiranno il mondo del business nell'immediato futuro è la trasformazione digitale. Le ultime verifiche hanno confermato che il Sistema di Gestione per la Qualità ha consolidato i processi e che, allargando il perimetro di controllo anche a quei processi non strettamente previsti dalla norma, è diventato un vero e proprio strumento di gestione. Potremmo definirlo in maniera più appropriata ed allargata un vero Business Management System.

Un ultimo cenno poi alle "persone Enav". Il sistema è vissuto dal personale come un set di regole per l'attuazione dei processi aziendali che supportano e aiutano nel lavoro quotidiano. Dimostrazione ne sono le discussioni, sempre intense e costruttive, che avvengono durante tutto il periodo della verifica e nella presenza e attenzione posta da tutta l'alta Direzione nel corso della presentazione dei risultati finali. Quest'anno "celebreremo" i 10 anni di certificazione. Sarà certamente un momento in cui avremo l'opportunità di fare un bilancio di come i sistemi abbiano aiutato Enav a raggiungere i propri obiettivi sistemizzando e supportando il miglioramento continuo dei propri processi. L'impegno di DNV GL continuerà ad essere quello di garantire il filo logico, di accompagnare la leadership aziendale in questo percorso di individuazione, salvaguardia e miglioramento continuo.



I-ENAV



ENAV

The ENAV logo is displayed on a white building facade. The logo features a stylized 'E' with a red arrow pointing upwards and to the right, followed by the word 'ENAV' in a bold, sans-serif font.



enav.it

