



AM / TROUPE AZZURRA

TECHNO SKY

L'azienda romana, controllata da ENAV, è diventata una delle maggiori realtà europee nel settore tecnico e manutentivo del controllo del traffico aereo.

MARCO IAROSSI

Techno Sky è nata nel 2007 a seguito dell'acquisizione da parte di ENAV del ramo d'azienda di Vitrociset che da oltre 40 anni si occupava della gestione operativa e della manutenzione di impianti e infrastrutture dedicate al controllo del traffico aereo. Il ramo d'azienda, Vitrociset Sistemi, è stato trasferito nell'azienda di nuova costituzione Techno Sky che oggi è completamente autonoma sul piano organizzativo e gestionale, rappresentando una delle più importanti realtà europee del settore, con una struttura di circa 550 tra ingegneri e tecnici altamente qualificati.

Il principale compito di Techno Sky è quello di assicurare la gestione tecnica e la manutenzione, per conto della capogruppo ENAV, di 4 Centri regionali di Controllo d'Area (ACC), 36 aeroporti, 9 sistemi di radar di rotta, 3 Secondary Surveillance Radar (SSR), 15 sistemi radar di avvicinamento, 21 centri di telecomunicazione remoti, 36 centri per telecomunicazioni aeroportuali, 62 sistemi meteo, 71 sistemi software, 118 sistemi di aiuto alla navigazione aerea (ILS, VOR, DME) e 5 sistemi di aiuto visivo (AVL).

Oltre a questi importanti impegni, che comprendono sia la parte

hardware sia quella software, Techno Sky si occupa di logistica dei materiali, di sistemi informativi per la logistica integrata, di elaborazione dati (con un potente centro presso la sede), di riparazione e calibrazione degli strumenti, di ricerca e sviluppo (alla quale è dedicato il 10% del fatturato), di radiomisure e, in affiancamento con l'azionista ENAV, di sviluppo di nuovi sistemi per il controllo e la gestione del traffico aereo (ATC e ATM). In quest'ultimo caso, da citare il programma europeo SESAR (cielo unico europeo), il programma Galileo-Egnos per la navigazione aerea basata sul-

l'utilizzo di costellazione satellitare, il programma Blue-Med, dedicato al bacino del Mediterraneo, ed il programma Coflight, indirizzato alla realizzazione di un sistema avanzato di nuova generazione per l'elaborazione dei piani di volo.

La visita

Nella moderna ed elegante nuova sede romana di Techno Sky incontriamo l'amministratore delegato e direttore generale, Antonio Iozzino. Romano, classe 1945, Iozzino, come dimostra il ricco curri-



Sopra: Antonio Iozzino, amministratore delegato e direttore generale di Techno Sky. **Sotto:** la moderna sede romana dell'azienda del gruppo ENAV. **In apertura:** il Citation VI della Techno Sky in volo con un Typhoon.

culum, ha nel sangue la gestione del traffico aereo: laureatosi con lode in fisica nel 1970, entra subito in IBM dove partecipa alla realizzazione del sistema ATCAS (Air Traffic Control Automatic System), nel 1980 passa in Ciset, dove contribuisce alla messa a punto del contratto di manutenzione per ENAV e all'accordo commerciale con Alenia (oggi Selex Sistemi Integrati) per la realizzazione della componente FDP (Flight Data Processing) dei sistemi ATC della società. Nel 1998 viene nominato direttore generale di Vitrociset e nel 2006 diventa amministratore unico e direttore generale di Vitrociset Sistemi; quando, nel corso del 2007, quest'ultima diventa Techno Sky, Iozzino viene eletto amministratore delegato e direttore generale.

«Il passaggio del ramo d'azienda di Vitrociset ad ENAV - ci spiega Iozzino - è stato il naturale epilogo di una vicenda che era iniziata nel 1980 con la smilitarizzazione del controllo del traffico aereo. L'operazione riguardò però solo i controllori e non il personale tecnico dell'Aeronautica Militare, cosicché la neonata azienda per il controllo del

traffico aereo si trovò responsabile degli impianti senza avere il personale tecnico per fare fronte all'impegno. Per questo motivo fu chiesto alla società Ciset di occuparsi pro tempore della manutenzione specialistica degli impianti e questo impegno pro tempore è durato in realtà 27 anni».

Quando l'azienda di controllo del traffico aereo, divenuta nel frattempo ENAV, cresciuta e consolidata nelle sue attività, ha infine deciso di prendere in carico anche questo aspetto, peraltro già compreso tra i suoi compiti al momento della sua costituzione, si trovò davanti a di-



TECHNO SKY

Techno Sky

verse alternative, per esempio fare un concorso internazionale, ma poi si è scelto di non gettare al vento decenni di esperienza accumulata nel settore e perfezionata da Vitrociset. «Penso che sia stata la scelta più intelligente e razionale sotto tutti i punti di vista, tecnico, economico e politico, e che abbia chiuso la questione nel rispetto di tutte le parti sociali coinvolte in questa vicenda», spiega lozzino.

La missione di Techno Sky è quella di contribuire alla missione di ENAV, e cioè di garantire la sicurezza, la speditezza e l'economicità del traffico aereo, dando la garanzia di far funzionare le infrastrutture hardware e software con cui viene assolto il compito di ENAV. «Siamo la parte di ENAV che presidia la sicurezza del cielo tramite il presidio degli impianti» sintetizza il manager di Techno Sky. Una capacità tecnica di peso, riconducibile in buona parte a persone fisiche, ma anche a procedure, strumenti, know how, laboratori, automezzi ed un velivolo radio-misure Cessna Citation VI. Una capacità tecnica garantita giorno e notte per 365 giorni all'anno per mantenere funzionanti impianti di varia natura, varia tecnologia e vari costruttori, dispersi sul territorio nazionale spesso in luoghi impervi, come le cime dei monti o le isole, con problemi logistici e ambientali piuttosto impegnativi.



Ma non è tutto: «Techno Sky si pone anche come elemento di tecnico globale e quindi, andando oltre il puro fatto manutentivo, la società è in grado di sviluppare le capacità ingegneristiche sistemistiche di cui ENAV e qualunque service provider hanno bisogno nel momento della definizione dei requisiti e dei fabbisogni, nell'acquisizione dall'industria e nell'omologazione. Per ENAV rappresentiamo anche il braccio tecnico nei riguardi delle infrastrutture e dei mezzi tecnologici in Italia e in quello che sarà il cielo unico europeo, quindi con sistemi comuni, in-

teroperabili, definiti congiuntamente, confrontandoci con gli europei con pari capacità tecnica».

Nella missione di capacità sistemistica ingegneristica rientra anche la competenza nei settori dell'energia e delle comunicazioni, finora considerati un po' estranei all'azienda, in quanto acquisiti dall'esterno (ENEL e Telecom) e proprio per questo causa di sorprese in passato. «In questo caso - spiega lozzino - siamo stati in grado di rivedere le criticità presenti sul territorio e di immaginare una rivisitazione di intesa con i fornitori, in

modo di portare le sorgenti elettriche e comunicative allo stesso livello di affidabilità della tecnologia più peculiare».

Techno Sky ha ereditato da Vitrociset Sistemi anche una quota di attività rivolta a clienti terzi, impegno che è stato mantenuto e sviluppato all'atto della creazione della nuova azienda: Techno Sky può operare sul mercato in modo competitivo, potendo ricavare da questo aspetto fino al 20% del fatturato. «E lo stiamo già facendo», spiega lozzino. «Tra i nostri clienti figurano, in aeroporti dove non opera ENAV, le società di gestione che si prendono carico anche del servizio di controllo del traffico o di strumentazioni come gli ILS, per esempio Cuneo e Siena, ma anche gli aeroporti militari sui quali offriamo i nostri servizi all'Aeronautica Militare. Su altri scali, dove ENAV (e quindi Techno Sky) è già presente, forniamo alle società di gestione alcune attività specialistiche con il grande vantaggio di economicità per il committente al quale, essendo già presenti e strutturati per servire ENAV, possiamo garantire costi marginali».

Un altro importante filone di attività fornita a soggetti esterni è quello dei costruttori nazionali di tecnologia ATC, quali il gruppo Finmeccanica e Thales Italia, ai quali Techno Sky fornisce capacità tecniche al momento dell'installazione e dell'integrazione del siste-



TECHNO SKY

Il principale compito di Techno Sky è quello di assicurare la gestione tecnica e la manutenzione degli impianti della capogruppo ENAV.



A sinistra: Techno Sky dispone di un Cessna 650 Citation VI per svolgere le attività di radiomisure. **In basso:** tecnici Techno Sky al lavoro. La società è presente su tutto il territorio nazionale.

de locali e, in qualche caso, anche con Vitrociset stessa. «Si tratta di un buon volume di lavoro, - commenta lozzino - che al momento ci garantisce contratti, principalmente nel settore dei radar, in una decina di paesi nel mondo, quali Cina, Libia, Lussemburgo, Malesia, Malta, Pakistan, Siria, Turchia, Ucraina».

Techno Sky guarda con interesse al mercato estero sul quale conta di consolidare la propria presenza, sia insieme ad ENAV e all'industria nazionale, offrendo cioè la capacità manutentiva a seguito dei loro contratti, sia offrendo direttamente tale capacità ad operatori del controllo del traffico aereo. I mercati ai quali si guarda con maggiore interesse sono quelli mediterranei e balcanici, aree nelle quali l'operatore nazionale non ha le strutture per fare in proprio le manutenzioni e si rivolge a soggetti privati per appaltare i lavori. Diverso invece il caso per quei paesi che hanno bisogno di ammodernare tutta la struttura ATC, spesso obsoleta, dove va ridisegnato l'intero sistema, strutturati gli spazi aerei, concepiti i centri di controllo e introdotta nuova tecnologia: si tratta di un mercato perseguibile come

sistema paese, in affiancamento con ENAV e con l'industria nazionale, e non come fornitore di un singolo anello della catena.

Chiediamo infine al manager di Techno Sky se, nel settore delle radiomisure, l'attuale coesistenza all'interno dello stesso gruppo di due strutture simili (con relative flotte aeree), quella di ENAV e quella di Techno, non richieda un intervento di razionalizzazione. «Beh, in questo caso devo nascondermi dietro il segreto professionale, o meglio, industriale. - risponde lozzino - Sicuramente è un aspetto che va preso di petto: non è ottimale avere una frammentazione in due realtà che sono tra loro collegate in modo strettissimo. Sicuramente ci saranno novità da parte di ENAV nel prossimo futuro. Va detto però che, comunque, già adesso esiste una specializzazione che razionalizza le operazioni. Il nostro aereo e la nostra struttura operano prevalentemente per conto dell'Aeronautica Militare e sul mercato estero, mentre flotta e personale ENAV operano principalmente nell'attività istituzionale e quindi sulle apparecchiature proprie. In qualche caso noi andiamo ad integrare il lavoro di ENAV ed in altri ENAV da una mano a noi sul mercato estero. Quindi oggi le radiomisure funzionano già con un coordinamento operativo, ma sicuramente qualcosa di più può essere previsto e sarà valutato».

ma nel sito fisico dove si trova. Per quanto riguarda gli impianti venduti in Italia, tra l'altro, quegli stessi impianti, poi presi in carico da ENAV, passeranno sotto la manutenzione di Techno Sky e quindi partecipare già alla fase di installazione, integrazione e avviamento rappresenta un'ottimizzazione di tutto il processo sia per il committente ENAV, sia per il costruttore.

Anche per quanto riguarda le vendite degli impianti italiani all'estero, i costruttori acquisiscono capacità manutentiva da terzi, ma in questo caso Techno Sky si trova spesso in competizione con azien-



TECHNO SKY

Techno Sky was born in 2007, when ENAV, the Italian ATC agency, took over Vitrociset Sistemi, the branch of Vitrociset that manages the equipment and infrastructures for Italian air traffic control. Techno Sky is an independent company that employs 550 engineers and highly qualified technicians. Its main task is to manage and support, on behalf of ENAV, four Area Control Centers (ACC), 36 airports, 9 route radar systems, 3 Secondary Surveillance Radar (SSR) sets, 15 radar approach systems, 231 remote communications centers, 36 airport communications centers, 62 weather systems, 71 software systems, 118 navigation aid systems (ILS, VOR, DME) and five visual aid systems.

Together with ENAV, Techno Sky also participates in new projects, such as SESAR, the European common program, the Galileo-Egnos program, Blue-Med, for the Mediterranean, and Coflight, for the creation of an advanced system for the processing of flight plans. CEO is Antonio lozzino, formerly director of Vitrociset Sistemi, who comments on the mission of the company, operating 24/7 ensuring maintenance and acting as the technical branch of ENAV for what concerns infrastructures and technologies. It uses a Cessna Citation VI for calibration. The company inherited a share of work for third parties, and it operates competitively in the market, from which it gets 20% of its revenues.

It provides to the national manufacturers of ATC technology, such as the Finmeccanica group and Thales Italia its technical capacities during the installation and integration of the systems, to which it will provide maintenance, and optimizes the process, both for the customer ENAV and for the manufacturer. Techno Sky is interested in the foreign markets, both together with ENAV and the industry, and directly, offering its capabilities to ATC operators. Optimization of the two parallel structures is progressing, as Techno Sky operates mainly for the Aeronautica Militare and on the foreign markets, while the fleet and personnel of ENAV operate mainly for their institutional activity.