

■ Il direttore generale dell'Enav, Rizzi, all'IFSC

«Auspicio un quadro normativo e legislativo che faccia chiarezza»

«Sono qui da meno di sei mesi e ho potuto constatare in quale nicchia di eccellenza lavori questa società, avendo acquistato un credito internazionale comune anche alle altre componenti nazionali operanti nel settore del trasporto aereo». Ora «auspicio che il quadro normativo e legislativo nazionale, ancora in fase di definizione, faccia chiarezza nelle competenze, missioni e responsabilità tra i vari attori operanti nel settore del trasporto aereo». Così l'ing. **Raffaele Rizzi**, direttore generale di Enav SpA all'assemblea dell'Italian Flight Safety Committee (IFSC) che è stata ospitata proprio dall'azienda italiana dell'assistenza al volo (v. in altra parte del fascicolo).

Questo il motivo per cui l'assemblea, la 27ª, dopo il saluto del presidente dell'ISFC, **Daniele Carrabba**, è stata introdotta da **Maurizio Scholze**, rappresentante Enav presso lo stesso Committee. Scholze, componente dello Steering Committee dell'IFSC, cui Enav aderisce dal 2002, ha illustrato l'adozione, in via sperimentale, della tecnica CISM (Critical Incident Stress Management) in Enav. Mediante tali procedure l'Enav, in linea con le raccomandazioni formulate da Eurocontrol dopo la collisione in volo sopra Costanza, intende dotarsi di un meccanismo per supportare il personale operativo incorso in eventi che potrebbero aver cagionato sindromi di tipo post traumatico. La tecnica è già utilizzata con successo dal DFS (l'ATM Service Provider tedesca).

Per quanto attiene al Confidential Vo-



Raffaele Rizzi

luntary Reporting System (CVRS), anch'esso in via di sperimentazione in Enav sulla scorta delle best practices internazionali, Scholze ha precisato che l'obiettivo primario è di individuare con congruo anticipo ed in una logica di safety proattiva, qualunque indice precursore di criticità operativa.

Nel suo intervento Rizzi ha sottolineato l'importanza di implementare, in conformità alle best practices e guidances internazionali, il Safety Management System (SMS). In tal senso Enav ha recentemente emanato ed adottato l'Enav Safety Policy come "mission": non solo l'impegno dello staff e del management nel raggiungimento di sempre più elevati standard di sicurezza ma

«Nicchia di eccellenza che ha acquistato un credito internazionale»

Un progetto sperimentale per aumentare la sicurezza

anche la necessità di ricercare il coinvolgimento e la partecipazione di tutto il personale nel raggiungimento degli obiettivi strategici inerenti la safety. In tale ottica si è dato corso ad un primo progetto sperimentale sul Confidential Voluntary Reporting System mediante il quale stimolare il personale della linea operativa nella individuazione degli indici precursori di ogni potenziale criticità.

Della Runway Safety ha parlato **Massimo Garbini**, responsabile Enav della torre di controllo di Malpensa, che ha presentato il "Runway Incursion Prevention Plan" dell'hub milanese (localizzazione delle più probabili incursioni in pista, ottimizzazione del radar di superficie, pubblicazione in AIP della low visibilità procedures chart insieme ad una serie di studi sull'"uso preferenziale delle vie di circolazione", e la realizzazione di un opuscolo informativo contenente i contenuti del piano di prevenzione da distribuire a tutti i vettori).

IL "PROBLEMA MALPENSA"

INOLTRE IN AGGIUNTA a quanto realizzato, ed in accordo alle raccomandazioni della "European Action Plan of Runway Incursion" Garbini ha parlato dell'istituzione (su suggerimento di Enav e totalmente condiviso dalla direzione aeroportuale locale), presso lo scalo milanese, del "Malpensa Runway Safety Team" (MRST) che sarà composto da rappresentanti di Enac, Enav, Sea e vettori compresi piloti, controllori del traffico aereo ed autisti che operano nell'area di manovra. Il ruolo dell'MRST è quello di informare i responsabili dei vari settori aeroportuali circa potenziali problematiche inerenti la sicurezza delle piste e di raccomandare le misure idonee. ●

APPROVATA LA PROPOSTA DI DIRETTIVA

Sicurezza degli aerei di Paesi terzi: l'ultimo sì del Parlamento

Il Parlamento europeo ha approvato (primo aprile), in terza lettura, l'accordo raggiunto il 27 gennaio in seno al comitato di conciliazione (composto da rappresentanti del Parlamento e del Consiglio) sulla proposta di direttiva sulla sicurezza degli aerei di Paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (cfr. AIR

PRESS, Fasc. 4/04, pag. 118). Grazie alla nuova normativa – che attende ora di essere pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea – saranno istituiti sistemi di controllo, ispezioni e scambio di informazioni sugli apparecchi per garantire elementi di conoscenza aggiornati agli Stati e alla Commissione.

■ A Roma il 31 marzo

Le incursioni in pista punto centrale della 27^a Assemblea dell'IFSC

Si è svolta il 31 marzo scorso la 27^a Assemblea dell'IFSC (Italian Flight Safety Committee), l'Associazione no profit che dal 1999 si occupa di sicurezza del volo riunendo, intorno ad un unico tavolo, tutti gli attori del settore al fine di contribuire al miglioramento della safety partecipando allo sviluppo delle professionalità e proponendosi come interlocutore nel dialogo costante e costruttivo avviato con le autorità aeronautiche. I lavori sono stati ospitati dall'Enav e sono stati aperti proprio dal direttore generale dell'Enav, **Raffaele Rizzi**, che, oltre ad aver dato il benvenuto ai partecipanti ha fatto un rapido excursus sull'attuale funzionamento del settore. Il presidente dell'IFSC, **Giuseppe Daniele Car-**

rabba, ha convenuto, a nome dell'associazione, sulla necessità di un'ulteriore armonizzazione dei processi e della normativa ai fini di promuovere la cultura della sicurezza volo, in un contesto finalmente e pienamente condiviso che agevoli il funzionamento dell'intero sistema del trasporto aereo. Durante la giornata si sono alternati vari interventi di aggiornamento e confronto sui recenti inconvenienti occorsi agli operatori presenti. Particolare attenzione è stata posta alla problematica delle incursioni di pista dal punto di vista dell'operatore, del gestore del traffico aereo e dell'autorità.

A questo proposito Carrabba, in qualità di direttore centrale coordinamento circoscrizioni aeroportuali dell'Enac, e di concer-

to con l'Enav, inviterà alla prossima riunione dei 21 direttori delle Circostrizioni aeroportuali, i corrispettivi direttori del controllo del traffico aereo. L'iniziativa rappresenta un primo passo per la realizzazione delle raccomandazioni contenute nell'European Action Plan for the prevention of Runway Incursions, task force costituita in ambito europeo che l'IFSC si sta impegnando a diffondere nella comunità aeronautica italiana. Il presidente ha inoltre annunciato la prossima partecipazione dell'IFSC a corsi universitari e master post universitari a riconoscimento del ruolo che l'associazione ha assunto nel panorama nazionale della formazione e nel costante aggiornamento in materia di aviation safety. ●

■ Organizzato da Flight Safety Foundation ed ERA

A Barcellona un seminario sulla sicurezza del volo

"Safety without borders" è stato lo slogan del 16^o Seminario europeo sulla sicurezza del volo (EASS) che si è svolto a Barcellona dal 15 al 17 marzo, riunendo oltre 300 specialisti dell'industria aeronautica, che si sono confrontati sulle problematiche più cogenti nell'ambito della sicurezza.

Organizzato da Flight Safety Foundation, una delle più autorevoli organizzazioni al mondo che si occupano di sicurezza del volo, congiuntamente all'ERA, l'Associazione delle compagnie aeree regionali, il seminario è stato l'occasione per affrontare le questioni di sicurezza del volo, sia quelle specifiche relative all'Europa sia quelle generali che riguardano l'intera comunità dell'a-

viazione. Gli interventi hanno riguardato le iniziative più recenti della FSF quali il programma di prevenzione degli incidenti che possono verificarsi a terra nei piazzali, raccordi e piste (GAP, ground accident prevention) e il programma di riduzione degli incidenti in fase di atterraggio (ALAR, approach-and-landing accident reduction).

Sono stati inoltre affrontati i temi che la FSF ha sollevato da tempo: il programma, incentrato sull'adozione di procedure e apparati tecnologici avanzati, per ridurre ulteriormente il rischio di incidenti cosiddetti "controlled flight into terrain" (impatto con il terreno a seguito di volo apparentemente controllato); l'analisi e l'uso proattivo dei dati operativi; l'analisi dell'interazione fra fattore umano e strumentazioni di bordo specifiche, quali il rilevamento dell'altitudine, finalizzata ad un perfezionamento tecnologico; l'analisi delle operazioni volo in condizioni meteo particolarmente difficili e l'illustrazione di progetti internazionali congiunti; i miglioramenti tecnologici per facilitare le operazioni di recupero da assetti di volo inusuali; programmi efficienti di addestramento per i controllori di volo. La delegazione italiana è stata rappresentata da **Carlo Occhiato**, **Fulvio De Masi** (Alitalia), **Alessandro Gulisano** (Alitalia Express), **Luciano Di Renzo** (Eurofly), **Massimiliano Mascioni** (Meridiana), **Gianluigi Guarzioli** (Agenzia nazionale sicurezza volo). ●

Da sinistra Gulisano, Mascioni, Guarzioli, De Masi, Occhiato e Di Renzo



La delegazione italiana è stata rappresentata da **Carlo Occhiato**, **Fulvio De Masi** (Alitalia), **Alessandro Gulisano** (Alitalia Express), **Luciano Di Renzo** (Eurofly), **Massimiliano Mascioni** (Meridiana), **Gianluigi Guarzioli** (Agenzia nazionale sicurezza volo). ●