



Il presidente dell'IFSC, Silvano Manera, ad AIR PRESS

## Occorre proteggere la "non punibilità" delle informazioni sulla sicurezza del volo

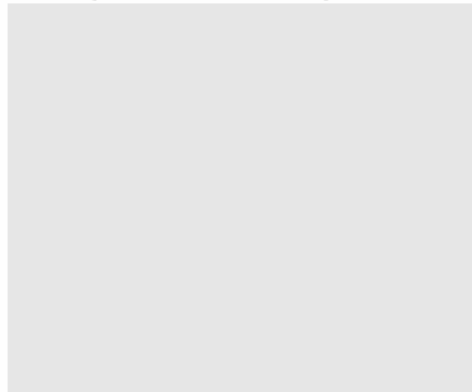
Questo quanto ribadito dalla conferenza a Roma del Gain  
 «Attività che non ha confini e che esige risposte a livello globale»

«G»ain nasce nel 1996 e nasce dalla consapevolezza di tutti, enti governativi e autorità dell'aviazione civile, industria del trasporto aereo, organizzazioni dei lavoratori, che occorre lavorare insieme per produrre sicurezza. E l'obiettivo che Gain si prefigge è quello di rafforzare la sicurezza attraverso uno scambio di informazioni a livello globale». Così il comandante **Silvano Manera** direttore Flight Safety & Quality dell'Alitalia nonché presidente dell'Italian Flight Safety Committee (IFSC) e componente dello steering committee di Gain o Global Aviation Information Network.

Questo dopo la conferenza mondiale sulle informazioni relative alla sicurezza delle operazioni di volo (safety) e sulle soluzioni da esplorare in merito di fronte alle nuove sfide tecniche, legali ed economiche che si è tenuta a Roma a metà giugno, ospitata dall'Alitalia e "sponsorizzata" dall'IFSC: oltre duecento i presenti, provenienti da ventiquattro paesi, compresi i rappresentanti di ventisei compagnie aeree, di autorità dell'aviazione civile, dal Canada all'Australia (Enac per l'Italia), dei costruttori, dei produttori di software, di associazioni dei lavoratori (piloti, tecnici, controllori di volo, assistenti di volo), di agenzie investigative (compresa la nostra Agenzia nazionale per la sicurezza del volo), degli enti di assistenza al volo (Enav compresa), di forze aeree e di gruppi universitari di ricerca.

### Un importante documento

Diffusione delle informazioni utili a migliorare la sicurezza del volo attraverso una raccolta dati da utilizzare anche e soprattutto a fini preventivi nella convinzione che la corretta conoscenza di ciò che è avvenuto, non solo in termini di incidenti, ma anche, e soprattutto, di inconvenienti o eventi di pericolo, è fondamentale per rendere ancora più sicure le operazioni dell'aviazione civile e del trasporto aereo in particolare. Facile? No, perché osserva Manera parlandone con AIR PRESS, la disseminazione di informazioni a livello globale è ancora resa difficile in molte nazioni «dalla



Il "poster" dell'IFSC, "sponsor" della conferenza Gain

mancanza di protezione dell'informazione confidenziale». E questo «è un impedimento legale-formale» come è emerso nei lavori della conferenza romana, sottolinea il presidente dell'IFSC, un ente, questo di cui è presidente, che lavora in Italia in presenza di un perdurante vuoto normativo.

Di notevole interesse è proprio uno dei tanti documenti prodotti da Gain in occasione del forum di Roma, preparato dal Government Support Team del Network: una lista aggiornata a giugno 2003 dei "Major Current or Planned Government Aviation Safety Information Collection Programs" che non solo fornisce una sintetica, ma esauriente informazione di quello che si fa o non si fa nel mondo (per l'esattezza le schede sono ventiquattro) al fine di tutelare la "confidenzialità" dell'informazione, ma che richiama l'auspicio, dello stesso Gain, di «promuovere e facilitare la "non punibilità" della raccolta e della disseminazione di informazioni sulla sicurezza a livello di comunità aeronautica mondiale», nonché di «facilitare la riduzione delle barriere legali e organizzative che scoraggiano la collazione e la disseminazione delle informazioni relative alla sicurezza».

Secondo Manera, per il quale quella relativa alla sicurezza «è un'attività che non ha confini perché è senza confini» e che, pertanto, «esige una risposta che deve essere a li-

vello globale», la «soluzione a breve è trovare una convivenza fra i due sistemi», quello giudiziario e quello della "safety" magari ricorrendo all'esempio americano ove i due sistemi «convivono» in maniera consolidata senza nessuna autentica norma giuridica in merito.

### Gli impegni economici

Altro «impedimento» sul quale si è discusso a Roma è, nota Manera, «un impedimento di tipo tecnico». Vale a dire «i dati raccolti

non sono omogenei», i metodi di raccolta variano da un'area all'altra e questo conduce poi ad un altro aspetto che crea difficoltà: «gli strumenti di analisi». Perché? Perché, spiega il presidente dell'IFSC, «anche se i dati fossero uguali, omogenei, ciò significherebbe poco perché un dato da solo "parla poco", mentre è utile se esso viene analizzato». Invece «manca uno strumento di analisi» vero e proprio a livello globale secondo standard comuni.

In sostanza, nella conferenza Gain di Roma tutti i temi toccati hanno evidenziato questi tre punti: «"freno" legale, disomogeneità dei dati, capacità di analisi» sottolinea Manera che vede una difficoltà nell'impegno economico per una corretta analisi delle informazioni.

«Abbiamo raggiunto una sostanziale omogeneità su come catalogare i dati e su quali strumenti usare», ma, osserva, l'impegno economico di cui devono farsi carico le Authorities dell'aviazione civile è notevole. Quindi per avere uno strumento di analisi soddisfacente «occorre arrivare all'unione di tutte le risorse di analisi disponibili». Il che sembrerebbe fattibile, mentre secondo il presidente di IFSC, «il processo più lento è quello di tipo legale».

In ogni caso, ribadisce Manera convinto fautore della "globalità" dello scambio e dell'utilizzo delle informazioni, «le risorse devono essere reperite a livello globale, al di là



Il Gain

## Una rete di informazioni aeronautiche globali

**G**ain (Global Aviation Information Network) è una coalizione internazionale nata a metà degli anni '90 con lo scopo di agevolare la raccolta volontaria, l'analisi e la condivisione di informazioni relative alla sicurezza del volo. Promosso nel 1996 dalla FAA statunitense incoraggia la condivisione dei dati a livello mondiale, principalmente tra le compagnie aeree, con lo scopo di ridurre gli incidenti e gli inconvenienti aeronautici attraverso l'utilizzo proattivo dei dati raccolti tramite il supporto di avanzate tecnologie. Una raccomandazione al riguardo è presente nell'Annesso XIII dell'Icao "to promote the establishment of safety information sharing networks among all users of the aviation system and [...] facilitate the free exchange of information on actual and potential safety deficiencies". I membri di Gain - presidente dello steering committee **Steven Predmore**, vice presidente per la sicurezza (safety) di JetBlue Airways Corporation - sono al momento 164 provenienti da tutto il mondo fra cui rappresentanti di compagnie aeree, autorità dell'aviazione civile e militare, associazioni professionali, agenzie investigative, controllori del traffico aereo, gruppi di ricerca universitari, produttori di software, costruttori

e altre organizzazioni aeronautiche. Ognuno di questi gruppi dispone già di programmi che utilizzano le informazioni in modo proattivo al fine di garantire maggiore sicurezza. Il Gain fornisce supporto a tali programmi dando strumenti per una migliore produzione di informazioni e per la loro condivisione (Flight data monitoring, Flight crew reporting).

**LA STRUTTURA** - Lo steering committee del Gain, di cui fa parte anche il comandante **Silvano Manera** direttore Safety & Quality dell'Alitalia - stabilisce le linee guida, emana un action plan e guida il programme office. Quattro gruppi di lavoro interdisciplinari industria-autorità affrontano argomenti tecnici specifici sulla base dell'Action Plan e la loro attività si svolge durante l'arco dell'anno anche in via telematica (e-mail, teleconferenze, etc) data la dislocazione in tutto il mondo dei partecipanti. Il Working Group A-Aviation Operator Safety Practices condivide e migliora le "best practices" dell'industria e finora ha prodotto un Cabin Safety Compendium e un Operator's Flight Safety Handbook. Il Working Group B-Analytical Methods and Tools identifica e migliora i metodi e gli strumenti di analisi esistenti. Ha prodotto una

Guide to Analytical Methods & Tools for Airline Flight Safety Analysis e un Survey of Analytical Processes & Requirements for Airline Flight Safety Management. Il Working Group C-Global Information Sharing Systems sviluppa prototipi di sistemi per la condivisione delle informazioni. Ha prodotto il Near Real-Time Airline Safety Event Sharing System Prototypes. Il Working Group E-Flight Operations/Air Traffic Operations Safety Information Sharing incoraggia la collaborazione sullo scambio di informazioni fra operazioni volo e operazioni del traffico aereo. Ha prodotto un Survey of Pilot-Controller Collaboration Initiatives. Compongono infine la struttura di Gain un Programme Office, che gestisce il coordinamento del supporto tecnico e amministrativo, e GST (Government Support Team) che lavora per ridurre gli ostacoli organizzativi, legali e normativi per la raccolta e la condivisione delle informazioni relative alla sicurezza. Il GST è costituito da rappresentanti sia delle autorità e degli enti preposti all'investigazione di incidenti sia delle istituzioni plurigovernative (Icao, JAA, etc.).

dei confini perché questi sono problemi uguali per tutti per cui risposte e sinergie devono essere globali». Mentre per quanto riguarda l'Italia «le capacità italiane devono essere presenti in campo internazionale più fattivamente e non solo a livello formale».

In Gazzetta Ufficiale

### Ristrutturazione dell'industria della difesa: pubblicata la legge

La ratifica da parte dell'Italia dell'Accordo quadro sulla ristrutturazione dell'industria europea per la difesa è una realtà. È stata infatti pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale di giovedì 26 giugno, serie generale n. 146, la legge n. 148 del 17 giugno "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra la Repubblica francese, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica italiana, il Regno di Spagna, il Regno di Svezia e il Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord relativo alle misure per facilitare la

ristrutturazione e le attività dell'industria europea per la difesa con allegato, fatto a Farnborough il 27 luglio 2000, nonché modifiche alla legge 9 luglio 1990, n. 185". Con la ratifica (approvata in via definitiva dalla Camera il 3 giugno), come ha dichiarato il sottosegretario alla Difesa **Filippo Berselli**, intervistato per l'occasione da AIR PRESS (cfr. AIR PRESS, Fasc. 23/03, pag. 880 e pag. 882), finalmente «si mettono ora le nostre industrie della difesa in condizione di operare sullo stesso piano dei nostri partner europei» con evidenti vantaggi anche per gli addetti delle aziende di settore.