

Il ministro Lunardi al convegno dell'Italian Flight Safety Committee

«La sicurezza del volo è una delle priorità della mia agenda»

■ Attuare tempestivamente il processo di riforma del comparto aereo
 ■ Necessario raccogliere esperienze nazionali ed internazionali

GIULIO ALATI

“Don't kill the messenger”: questo è in estrema sintesi il messaggio uscito dal convegno internazionale sulla sicurezza del volo che si è svolto venerdì 12 aprile presso il Centro Congressi Alitalia a Roma (cfr. AIR PRESS, Fasc. 15/02, pag. 557). L'iniziativa è stata promossa dall'Italian Flight Safety Committee, l'associazione italiana di esperti di sicurezza del volo presieduta dal comandante **Silvano Manera**.

Specialisti internazionali hanno affrontato la tematica dell'Aviation Safety Reporting System, processo attraverso il quale il personale di front-line (equipaggi di volo, controllori del traffico aereo, personale aeroportuale e tecnici di manutenzione) riporta gli inconvenienti occorsi che hanno pregiudicato in qualche modo la sicurezza del volo. Per la prima volta in Italia a tutti i soggetti del trasporto aereo è stata data la possibilità di confrontarsi senza inibizioni sulle problematiche della sicurezza.

Prova ne è la partecipazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Pietro Lunardi** che, con il suo intervento al convegno, ha voluto «testimoniare l'interesse del governo a questa seria iniziativa» organizzata per promuovere un'omogenea cultura di safety e per migliorare i metodi di monitoraggio dei livelli di sicurezza del volo. «La sicurezza del volo è una delle priorità della mia agenda» ha affermato il ministro. Questo significa attuare tempestivamente il processo di riforma del comparto aereo intervenendo con attenzione sugli equilibri delle tre componenti che deter-

minano la sicurezza: uomo, macchina ed ambiente operativo. È necessario raccogliere esperienze nazionali ed internazionali, ascoltare le critiche degli esperti ed accogliere i contributi propositivi di tutti gli operatori del settore.

L'esempio britannico

Lunardi ha assicurato l'impegno del governo italiano ad affrontare il massiccio incremento del traffico aereo (Euro-

procedure di salvaguardia giuridica che creino tra chi effettua i reports e chi li raccoglie e li analizza un clima di fiducia e di riservatezza.

La giornata congressuale ha testimoniato la comunità d'intenti di tutti coloro che a differenti livelli si occupano di safety: governo, manager dell'industria, attraverso le parole di **Francesco Mengozzi**, amministratore delegato dell'Alitalia, piloti e specialisti della sicurezza del volo. Questi ultimi come relatori, da punti di vi-



Il ministro Lunardi al convegno dell'IFSC

control prevede il raddoppio nei prossimi 20 anni), con investimenti nelle infrastrutture per ovviare all'obsolescenza tecnologica dei sistemi di controllo sia del traffico aereo sia del traffico a terra a partire dai grandi hub. Il ministro ha, infine, garantito che con l'approvazione della direttiva europea sull'occurrence reporting, saranno introdotte al più presto regole comuni per gli Stati europei sui reports. Non solo, tutti gli Stati membri dovranno dotarsi di

sta diversi, sono stati i portatori di questo messaggio condiviso: la sicurezza del volo si realizza unicamente in un clima non punitivo per chi fornisce informazioni ed è possibile solo in un ambiente in cui tutte le parti del sistema si parlino.

È in concordanza con questa logica che **Ian Weston**, responsabile Safety Investigation della Civil Aviation Authority britannica, è intervenuto ricordando come il programma di riporto obbligato- ➤

➤

rio (MORS, Mandatory Occurrence Reporting Scheme) è stato adottato per assicurare che i dati fossero raccolti, analizzati e diffusi affinché producano azioni migliorative per la sicurezza. Il programma MORS, inserito nella legislazione britannica, incoraggia un reporting non sanzionatorio e prevede anche la ricezione di rapporti volontari e riservati. L'Authority britannica riceve 12000 rapporti l'anno, attraverso i quali ha visibilità su tutti gli eventi significativi per la sicurezza e la possibilità di investigare se necessario. Più in generale i dati vengono utilizzati per studiare specifiche problematiche di safety, diffonderne i risultati, dare indicazioni all'industria, rivedere i regolamenti.

Sempre dal Regno Unito proviene l'intervento di **Tom Croke**, comandante alla Air Lingus e presidente dell'UK Flight Safety Committee, che ha messo in luce i punti salienti di come gestire la safety all'interno della singola organizzazione e di come la singola organizzazione non può da sola fare sicurezza. Deve raccordarsi con gli altri soggetti dell'industria e ricevere il supporto delle istituzioni, governative e giuridiche, per la creazione di un contesto che favorisca la ricerca delle cause degli eventi di rischio e non quella delle responsabilità individuali. Con questo approccio nasce nel 1959 in Gran Bretagna l'UK Flight Safety Committee. Un'associazione di esperti della sicurezza provenienti da compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, ATC, società di manutenzione che ha costruito negli anni un rapporto di scambio e di collaborazione con l'ente regolatore britannico.

Milton Wylie, in qualità di Technical Officer della sezione Accident Investigation and Prevention dell'Icao, ha ricordato l'attività della International Civil Aviation Organization, quale organo regolatore dello sviluppo dell'aviazione civile internazionale attraverso la diffusione di standard e l'elaborazione di manualistica e circolari per gli Stati membri. Successivamente, ha focalizzato la sua attenzione sul concetto di sicurezza proattiva sottolineando l'importanza del Reporting System quale strumento attuativo di un buon sistema di safety management. Il reporting deve coinvolgere tutti gli aventi parte in causa nel sistema dell'aviazione civile con modalità operative di trasparenza, semplicità di compilazione e senza che a fronte di un rapporto segua un man-

cato intervento. L'Allegato XIII alla Convenzione di Chicago sancisce il fine dell'investigazione tecnica e lo individua nella sola ricerca delle cause dell'evento indagato e non delle probabili colpe o responsabilità.

L'opinione di Stajano

Ernesto Stajano, presidente della commissione Trasporti della Camera nella passata legislatura, ha effettuato una panoramica storica sui «difficili» rapporti tra indagine tecnica e giudiziaria in Italia alla luce di eventi occorsi nel passato, rimarcando l'importanza della nazionalizzazione della Direttiva europea che ha consentito l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Il giurista, essendo stato uno dei relatori del decreto istitutivo dell'ANSV, ha illustrato secondo quali principi giuridici è nata l'Agenzia, soprattutto in relazione agli attuali problemi presenti nella comunità aeronautica italiana: la «commistione» tra indagine giuridica e tecnica. Il professore ha affermato che le due indagini concorrono a verità diverse, altre. Non è possibile una unitarietà tra le due indagini; le differenze sono di carattere logico, metodologico e finalistico. Purtroppo, ha continuato l'ex presidente della commissione Trasporti, eventi recenti hanno sconfessato le convinzioni del legislatore: dopo l'incidente di Linate l'ispettore dell'Agenzia è divenuto contestualmente consulente tecnico del magistrato, compromettendo la terziarietà e l'indipendenza dell'Agenzia stessa. «C'è bisogno di norme puntuali per escludere ambiguità»: limitazione delle competenze (l'ispettore tecnico non può essere nominato CTU del magistrato), istituzione del segreto d'ufficio per l'ispettore tecnico (al pari di medici ed avvocati) ed in generale garanzie giuridiche per chi dà informazioni utili alla sicurezza. Parallelamente, Stajano ha rimarcato la necessità di una diffusa consapevolezza sul fatto che la sicurezza del volo si realizza attraverso un lavoro comune, non attraverso azioni coercitive. «È necessario ristabilire un atteggiamento di fiducia tra gli operatori e l'Agenzia, tra l'Agenzia e l'Autorità aeronautica».

Della necessità di un documento d'intesa tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ne ha parlato anche l'ingegner

Giuseppe Spinelli, del dipartimento Sicurezza Enac, che individua nel suo ente di appartenenza e nell'Agenzia i due principali organismi operanti nell'ambito della sicurezza volo in Italia: il primo con la funzione di ente normatore, il secondo con quella di ente tecnico investigativo.

Con l'introduzione delle Jar-Ops, l'Enac ha necessariamente rivisto alcune regolamentazioni, implementando i casi in cui a fronte di un rapporto è necessaria la notifica all'autorità. Per ogni evento l'autorità italiana produce infine un rapporto per il data base ECCAIRS (European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System), che costituisce un validissimo strumento di creazione di statistiche e di studi per l'individuazione di fattori preventivi degli incidenti. In tema di investigazione, l'Enac in caso di incidente richiede all'Agenzia di accreditare uno o più esperti per cooperare con l'investigatore ordinato d'ufficio dall'autorità. Per questo motivo è fondamentale la creazione di un memorandum d'intesa tra i due enti, al momento assente. In seguito ad un'investigazione, il Dipartimento di Sicurezza Enac può formulare direttive di sicurezza o semplicemente diffondere informative di sicurezza.

Cultura "non punitiva"

Stuart Matthews, presidente della statunitense Flight Safety Foundation (organizzazione dal 1945 dedicata al miglioramento della sicurezza del volo), nel ripercorrere il costante progresso nello sviluppo di norme e criteri per realizzare la sicurezza del volo, ha delineato la sfida che spetta nel prossimo futuro al mondo aeronautico internazionale. La media degli incidenti gravi ogni milione di voli deve essere ridotta più velocemente dell'aumento del traffico aereo e ciò è realizzabile attraverso una "no-punitive culture".

Matthews ha ricordato che l'85% degli incidenti hanno come origine il fattore umano e che l'uomo per sua natura commette errori. In un sistema complesso come quello del trasporto aereo l'errore umano è il segnale di un problema, e solo se c'è un «messaggero» che segnala questo problema è possibile adottare le misure migliorative. In assenza di un clima che consente queste comunicazioni l'errore di oggi potrà divenire un incidente domani. ▲