

Il segretario generale di IFSC ad AIR PRESS

La sicurezza del trasporto aereo si raggiunge con la conoscenza e l'analisi di dati omogenei

«La sicurezza del trasporto aereo si raggiunge attraverso la conoscenza e l'analisi di dati omogenei». Lo afferma il comandante **Giuseppe Borgna**, segretario generale dell'Italian Flight Safety Committee (IFSC), facendo riferimento al processo di Aviation Safety Reporting System avviato nei giorni scorsi e che lo stesso Borgna ha spiegato ad AIR PRESS illustrando le attività in cui l'IFSC è impegnato.

Com.te Borgna, che cosa è il processo di Aviation Safety Reporting System?

Così come previsto dalla normativa nazionale ed internazionale, il processo si fonda sull'attività di riporto - da parte di piloti, controllori del traffico aereo, addetti alla manutenzione e alle operazioni a terra - degli eventi che hanno compromesso o avrebbero potuto compromettere la sicurezza e la qualità delle operazioni di volo. Per quanto concerne l'acquisizione delle informazioni, è necessario utilizzare un modulo (Safety Report), strutturato per raccogliere ogni tipo di evento (esempio bird strike, runway incursion, etc.), che dovrà poi pervenire al safety department aziendale. Il processo di gestione si suddivide fondamentalmente in due fasi: Input e Output. La fase di Input consiste nel raccogliere ed inserire in un database dedicato tutte le possibili informazioni afferenti l'evento, al fine di catalogarlo e valutarne il rischio potenziale. La fase di Output invece riguarda l'elaborazione di trend e grafici per produrre statistiche, verificare gli andamenti, analizzare le aree di maggior criticità, attivare le azioni correttive da parte delle società.

Riguardo al processo che ci ha descritto, quali sono le attività in cui l'IFSC è attualmente impegnato?

Qualche giorno fa è partito il progetto IFSC Safety Database System, finanziato dall'IFSC e dai suoi soci, che prevede l'elaborazione e lo sviluppo di un software database per la raccolta, classificazione e gestione di inconvenienti aeronautici occorsi nel campo delle operazioni volo, di manutenzione e di terra. Questo database è uno strumento per fare prevenzione, la cui peculiarità sta nel "linguaggio" adottato per



Il progetto dell'Italian Flight Safety Committee di un software database per raccolta, classificazione e gestione di inconvenienti aeronautici occorsi nelle operazioni di volo, di manutenzione e di terra

l'inserimento delle informazioni pervenute durante le attività di volo. Sarò più chiaro. In generale, la validità di un'analisi statistica è data dalla standardizzazione del linguaggio con cui si definisce un fenomeno, un evento. Allo stesso modo, in campo aeronautico affinché si raccolgano dati validi è necessario che un evento per esempio di runway incursion venga uniformemente classificato sul tutto il territorio nazionale ed internazionale. In questo nostro progetto, l'uniformità di classificazione di cui ci avvaliamo è la tassonomia Adrep 2000, elaborata dall'Icao (Doc.9156-AN/900: Accident/Incident Reporting Manual - Adrep Manual). Questa tassonomia è il linguaggio standard, internazionalmente adottato per definire gli inconvenienti aeronautici.

Concretamente, l'IFSC in che modo sta sviluppando questo progetto?

Abbiamo creato tre sottocomitati: Flight, Ground e Maintenance. L'obiettivo di questi gruppi di lavoro è, per ciascuna area di competenza, fornire il "know how aeronautico" alla società informatica che svilupperà il software database. I partecipanti sono tutti professionisti provenienti da società

ed enti associati all'IFSC; piloti, ingegneri della maintenance e della ground, rappresentanti dell'autorità dell'aviazione civile e del centro di ricerca della Commissione europea (JRC). Ritengo doveroso enfatizzare questo aspetto metodologico del lavoro: abbiamo "messo insieme" professionisti che quotidianamente lavorano in

prima linea con chi per missione deve vigilare che le attività siano svolte in sicurezza per condividere un linguaggio di comunicazione chiaro fornito da un organismo soprannazionale quale l'Icao. Uniformità, condivisione e standardizzazione: queste sono le parole chiave di questo nostro progetto.

Quali sono i tempi di realizzazione e quale sarà lo scenario futuro una volta concluso il lavoro?

È nostra intenzione concludere il lavoro entro la fine dell'anno. Riguardo alla sua seconda domanda è necessario rivelare un altro importantissimo beneficio di questo lavoro: il flusso di comunicazione soprattutto tra gli operatori e l'autorità dell'aviazione civile. Fra un anno grazie a questo strumento ci sarà la possibilità che queste comunicazioni avvengano in modo informatico, con risparmio di tempi e costi. Ciò in quanto l'E-nac, come altre società associate all'IFSC, adotterà il database.

L'IFSC-Safety Database System è forse la panacea di molte criticità dell'aviazione civile italiana?

Assolutamente no. Un passo importante è che tutti parlino la stessa lingua. L'altro passo indispensabile è convincere i soggetti coinvolti a parlare. Mi riferisco alla problematica relativa alla carenza di garanzie penali, civili e disciplinari per il personale di front line che fornisce informazioni indispensabili per la conoscenza e la gestione dei rischi potenziali prima che questi possano causare un incidente o un inconveniente grave. Anche su questo versante ci stiamo impegnando e daremo diffusione di queste ulteriori attività molto presto. ●