

Roma, 16 giugno 2016

APERTURA DEL WORKSHOP

- *Com.te Marco Alberti, Responsabile Relazioni Esterne IFSC - Italian Flight Safety Committee*
- *Ing. Benedetto Marasà, Vice Direttore Generale ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*
- *Dott.ssa Maria Teresa Bocchetti, Segretario Generale Assaeroporti*

M. ALBERTI: Buongiorno a tutti e benvenuti a questo workshop. Ringrazio l'ENAC e Assaeroporti per aver collaborato con l'IFSC all'organizzazione di questo evento. Il tema è di grande interesse e la vostra numerosa partecipazione lo dimostra. L'obiettivo del workshop è di stimolare un confronto perché sono molti gli aspetti dell'argomento che vanno definiti, compresi e, soprattutto, applicati. Quindi, con l'intento di non perdere ulteriore tempo, vi anticipo che il Dott. Alessio Quaranta, Direttore Generale dell'ENAC, con dispiacere non sarà presente in quanto già impegnato. Pertanto passo la parola al Vicedirettore Generale dell'ENAC, Ingegnere Marasà, che farà un saluto.

B. MARASÀ: Grazie Marco. Buongiorno a tutti e benvenuti in ENAC, ancora una volta in questa nostra struttura congressuale. Questo evento opportunamente organizzato dall'Italian Flight Safety Committee, con la collaborazione di Assaeroporti per discutere un argomento che ormai sono anni che è in fase di dibattito, che è quello del Safety Management System in generale. Poi ho visto dalla scaletta che gli argomenti si dirigeranno verso alcune applicazioni del Safety Management System, in particolare quella che qualcuno ritiene una novità che è il compliance monitoring, che è stato inserito dalle normative EASA nell'ambito appunto del concetto di safety management. Parlare di safety management è quantomeno opportuno perché è l'ultimo ritrovato di tipo normativo per fare in modo che la sicurezza aerea aumenti. È inutile che faccia un po' la storia di come si è arrivati al safety management, durante gli interventi della mattinata ci saranno colleghi che esploreranno e faranno la storia di come si è arrivati al safety management, però è ovvio che, soprattutto dopo l'emissione da parte dell'ICAO dell'Annesso 19, il safety management è il punto di riferimento per tutti e non solo le organizzazioni aeronautiche che lo devono applicare, in particolare e prima di loro anche le autorità dell'Aviazione Civile, che hanno il compito non solo di guardare all'applicazione delle regole, ma di prevedere esse stesse un sistema di gestione della sicurezza che sia tarato sugli stessi principi.

Roma, 16 giugno 2016

L'Italian Flight Safety Committee mi invita regolarmente, durante i corsi che svolge di safety management, a parlare degli aspetti normativi e io ribadisco in pratica ormai da quattro, cinque anni la stessa cosa, cioè c'è un parallelo importante e imprescindibile tra il sistema di gestione della sicurezza delle aziende e lo State Safety Programme, che invece è richiesto dall'Annesso 19 per le autorità. E faccio vedere, utilizzando delle slide che risalgono ai corsi che all'epoca venne a fare l'ICAO anche in Italia, che proprio c'è un ponte tra le attività previste per lo Stato, quindi per le sue autorità e non solo chiaramente l'autorità dell'Aviazione Civile, nel sistema di gestione che è configurato con lo State Safety Programme e le attività che vengono svolte e che devono essere svolte dagli stakeholder, dai service provider, come li chiama l'Annesso 19. Quindi l'argomento è ovviamente caldissimo, nel senso che ormai da qualche anno stiamo, sia a livello di autorità che a livello di provider, mettendo in atto questi concetti e ovviamente nell'ambito europeo lo facciamo tenendo conto di quelle che sono le regole europee. Non c'è una distinzione di merito tra quello che ha strutturato l'ICAO con quello che sta facendo l'Unione Europea, anche se certe volte la terminologia è diversa, se si usano delle applicazioni di tipo diverso, lo scopo è sempre quello, cioè fare in modo che il governo della sicurezza sia basato sui concetti appunto del safety management. E l'anno scorso, alla fine dell'anno, l'Unione Europea, dopo una serie di elaborazioni, ha pubblicato quella che si chiama la European Aviation Safety Strategy, che prevede in maniera ancora più diretta e ancora più puntuale l'applicazione dei principi dell'Annesso 19 dell'ICAO. Questa strategia ovviamente va poi messa in atto sulle documentazioni e sulle norme che derivano dall'applicazione dei concetti strategici previsti dall'Unione Europea. In particolare il Regolamento di base, il famoso 216 del 2008, che tutti sappiamo è in fase di recast, come si dice, di revisione a cura della Commissione Europea e quindi anche del Consiglio e poi passerà in Parlamento, insomma tutto il meccanismo legislativo dell'Unione, per adeguarlo principalmente, dopo dieci anni quasi, otto anni di applicazione, in maniera un po' più puntuale ai concetti di safety management. Peraltro sia la strategia che la bozza di Regolamento che sostituirà il Regolamento 216 prevede i due concetti che ci sono nell'Annesso 19, cioè che ogni Stato abbia il suo programma della sicurezza e che ogni stakeholder abbia il suo programma di gestione della sicurezza. Non solo, ma prevede anche che questi programmi, oltre a essere dichiarazioni di principio, perché normalmente lo stesso Annesso 19 letto anche in maniera attenta non dà elementi applicativi se non definire quelli che sono i concetti di

Roma, 16 giugno 2016

base, poi l'ICAO ha emesso il Safety Management Manual che invece, nella sua corposità e anche nei dettagli, contiene tutti gli elementi di carattere applicativo. Lo stesso fa la strategia e lo stesso farà il Regolamento nuovo, quello che sostituirà il 216 del 2008. Quindi prevedere da parte dello Stato l'emissione di un programma di sicurezza e da parte di ciascuno stakeholder l'emissione di un programma di safety, un safety plan. Qui per evitare di confondersi nelle definizioni l'hanno chiamato in un altro modo, l'hanno chiamato EPAS, European Plan of Aviation Safety, che chiaramente parte dalle autorità ma arriva poi alle singole entità a cui si applica. I concetti fondamentali dell'SSP e del Safety Management System, come sappiamo e come dicevo prima, sono gli stessi. È importante considerare che tra questi concetti ce n'è uno che noi ci stiamo approcciando ad applicare, e se vogliamo è una novità, quantomeno per alcune categorie di provider, ed è quello del risk management. Uno può dire, ma noi il risk management lo applichiamo da sempre. È vero, non dico di no, soprattutto nell'industria delle costruzioni aeronautiche si parla di risk management ormai da tantissimo tempo, tutte le norme che regolano la costruzione degli aeromobili e delle parti sono basate sul concetto di rischio. Il concetto di probabilità o severità di un evento sono insiti, tant'è che sono parametrati in termini anche numerici, soprattutto quelli della probabilità, ma anche quelli della severità, tant'è che determinate elaborazioni che sono comuni nell'ambito dell'industria del trasporto aereo per esempio, le MTBF, le MTBUR, non sono altro che l'applicazione di questi concetti di rischio fatti con una metodologia chiaramente che parte dalla conoscenza dei fenomeni, dai dati che sono a disposizione oppure, se non ci sono i dati, da una serie di elaborazioni di tipo concettuale e probabilistico. Quindi niente di nuovo sotto il sole? Insomma, alla fine se vogliamo il merito del concetto di Safety Management System è proprio quello di fare in modo che queste attività di valutazione dei rischi, di indicazione degli obiettivi e dei risultati sia fatta in maniera sistematica e anche in modo tale per cui il giudizio individuale sia superato dall'individuazione di un metodo di tipo tecnico, di tipo scientifico, che possa garantire in maniera il più oggettivo possibile che i rischi che ci sono nelle attività aeronautiche siano intanto individuati, valutati e poi mitigati opportunamente. E questo non basta perché sappiamo benissimo che qualunque attività di mitigazione del rischio va poi in qualche modo misurata, va verificata perché non è detto che gli elementi di mitigazione, che le misure di mitigazione siano quelle più efficaci, quindi bisogna ogni volta fare un'attività di carattere ciclico che porta a una rivalutazione periodica dei rischi, quindi delle misure di mitigazione dei

Roma, 16 giugno 2016

risultati dei rischi, per ricominciare un percorso di miglioramento della sicurezza. Tutto questo ovviamente applicabile a tutto il sistema di gestione della sicurezza. Si parla, ho visto anche nella scaletta, si parla di che cos'è la performance, come si misura la performance di sicurezza. Bene, è un concetto in effetti che va approfondito perché stabilire dei target di performance significa avere a disposizione una serie di parametri che ne consentono l'individuazione e anche la misurazione, e questo significa avere, come dicevo prima, una serie di dati che vanno raccolti, che vanno classificati, che vanno analizzati, da cui bisogna poi tirare fuori quelli che sono gli elementi di misura stessa, quindi avere degli indicatori, porsi dei target e poi aspettare i risultati e ovviamente ricominciare questo ciclo. Questo se vogliamo in maniera generale è il concetto di safety management che oggi si approfondisce durante questo workshop. Io volevo anche dare un paio di informazioni rispetto a dove siamo nell'ambito nazionale, in particolare con riferimento alla nostra attività sia di autorità che nei confronti di coloro che devono applicare le regole. Per quanto riguarda l'SSP, come sapete lo abbiamo pubblicato ormai da tre anni, abbiamo fatto una seconda edizione l'anno scorso, siamo in procinto di partire con un'edizione 3, abbiamo tenuto circa un mese fa la riunione del Safety Board dell'SSP, quindi con la partecipazione delle varie istituzioni e degli enti di maggiore rilevanza, e abbiamo progettato l'emissione di una edizione 3 che ricomprenda quegli elementi che ancora non abbiamo, che l'SSP non basta pubblicarlo, poi bisogna anche applicarlo, quindi l'individuazione di quelli che vengono definiti come gli indicatori di sicurezza e da quelli per definire un percorso di verifica dell'applicazione di questi indicatori per tirare fuori gli elementi che poi sono quelli caratteristici del safety management, cioè i risultati delle performance. Per quanto riguarda il safety plan, il primo ciclo è finito, il nostro plan pubblicato nel 2013 si è concluso alla fine dell'anno scorso e quindi siamo in procinto dell'individuazione di un nuovo safety plan, ovviamente come il precedente traguardando quella che è la dimensione europea, la stessa cosa si sta facendo a livello di Unione Europea, quindi individuando quelli che sono gli obiettivi di sicurezza e quindi le azioni che devono essere fatte per rispettare, per raggiungere questi obiettivi, ovviamente un piano nazionale di sicurezza non può non tener conto e traguardare gli obiettivi europei. Per quanto riguarda le norme, come sapete, l'implementazione dei primi due Regolamenti comunitari che parlano di SMS è conclusa, quindi sia sulle organizzazioni di addestramento, le organizzazioni che gestiscono i simulatori, i centri aeromedici sono l'applicazione del Regolamento e quindi anche dei concetti di

Roma, 16 giugno 2016

safety management è stata completata, quantomeno in termini programmatici, poi sapete benissimo, anche l'ICAO lo dice, per mettere in piedi, per rendere efficace un Safety Management System ci vogliono quattro anni, non possiamo pensare che dall'oggi al domani qualunque organizzazione metta in piedi un sistema che si rivela poi efficace da un punto di vista degli obiettivi di sicurezza. Sul Regolamento 965 la stessa cosa, almeno per gli operatori di trasporto aereo il processo di rivisitazione della normativa e quindi della sua applicazione si è concluso ormai a metà del 2014, quindi siamo nella fase attuativa piena. Per quanto riguarda invece il Regolamento 139, sappiamo benissimo, anche questo è oggetto di vari approfondimenti, convegni, l'ultimo che abbiamo tenuto organizzato da Assaeroporti è importante, diciamo che noi arriviamo in tempo a mettere in atto tutta la normativa. Io ritengo, come ho detto più volte, che non è difficile, non è un Regolamento così complesso come probabilmente era il 965, è vero che il 965 derivava dalla normativa JAA, però nel nostro sistema nazionale la certificazione degli aeroporti con anche l'applicazione del concetto del safety management c'è già, chiaramente bisogna fare un fine tuning perché ci sono delle novità che ovviamente gli aeroporti, i gestori aeroportuali devono recepire. Per quanto riguarda le Performance Based Oversight, che è anche argomento di oggi, qualche mese fa abbiamo approvato il documento interno che ne prevede l'applicazione, quindi abbiamo lo strumento, perlomeno per tutti gli operatori aerei è già previsto il piano di sorveglianza basato sulla valutazione del rischio, ovviamente anche questo richiede tempo, cioè non si passa da un sistema di tipo rigido quale può essere uno schema che si basa solamente sugli aspetti temporali, a quello di tipo più flessibile che invece è il sistema di sorveglianza basato sulle performance. Ultimo punto che è importante sottolineare, la parte promotion. Su questo noi stiamo facendo parecchio, con sforzo ovviamente perché le risorse sono quelle che sono, però forse questa è la parte se vogliamo un po' meno evidente, cioè l'ICAO ci punta molto, nel Safety Management Manual se ne parla molto di promotion, che vuol dire? Vuol dire praticamente agire a tutti i livelli per fare in modo che i concetti di cultura della sicurezza, di consapevolezza della sicurezza, di "just culture", ecc., siano non solo scritti ma siano applicati, e questo significa chiaramente un'importante attività di tipo formativo e di tipo divulgativo che ovviamente non deve essere fatta soltanto a livello di autorità, noi lo stiamo facendo, soprattutto quando si parla di raccolta di dati, abbiamo messo in piedi, come sapete, il sistema di raccolta dei dati di sicurezza, l'eE-MOR, che c'era già ma l'abbiamo abbondantemente

Roma, 16 giugno 2016

rinnovato, e chiaramente uno dei punti più importanti è proprio quello di far comprendere alle organizzazioni e alle persone quanto sia rilevante raccogliere, avere la consapevolezza degli eventi non solamente in termini personali, ma diffondendo le informazioni, anche a livello volontario, riservato, con tutte le precauzioni del caso, però senza una solida banca dati sugli eventi è chiaro che lo stesso concetto di SMS va per conto suo. Mi fermo qua, sicuramente questi argomenti che ho elencato in maniera breve saranno oggetto di ulteriore approfondimento e vi auguro buona giornata.

M. ALBERTI: Grazie, Benedetto, per questa ampia e approfondita analisi dello stato dell'arte, del quadro della situazione che certamente sarà utile come introduzione a quello che sarà poi il prosieguo dei lavori. Faccio una piccola parentesi che riprende un attimo gli aspetto dei saluti, invitando il Segretario Generale di Assaeroporti, Dottoressa Bocchetti, a fare un indirizzo di saluto. Assaeroporti si è recentemente associata ad IFSC, la cosa ci ha fatto molto piacere perché sapete che la logica di IFSC è quella di stimolare il confronto fra tutti i vari associati indipendentemente dalla loro attività di riferimento, possono essere compagnie aeree, aeroporti o quant'altro, proprio perché la condivisione degli eventi, delle esperienze possa dare un contributo alla safety. Quindi abbiamo apprezzato moltissimo questa nuova associazione e ti prego un attimo di fare un saluto agli associati. Grazie.

M.T. BOCCHETTI: Anch'io vorrei ringraziare l'IFSC per averci dato con l'odierno Convegno la possibilità di approfondire tematiche che per l'intero settore aeroportuale sono molto molto importanti e soprattutto di assoluta attualità. Non a caso il Dottor Marasà parlava molto approfonditamente della rilevanza che abbiamo dato anche con il Convegno Assaeroporti al 139, perché il fatto che il gestore diventa responsabile del funzionamento dell'aeroporto per l'organizzazione italiana di sistema è una rivoluzione copernicana. Quindi parlo da giurista, quello che ci ha molto colpito è che è vero che la normativa ICAO, la normativa EASA e la normativa italiana si muovono tutte nello stesso filone, però trattandosi di normative diverse l'intersecarsi di queste diverse normative crea dei problemi non indifferenti, problemi spesso causati anche con il ritardo col quale la normativa italiana si adegua alle nuove regole dell'ICAO e questo mi sembra molto rilevante. Non a caso, grazie allo sforzo profuso da ENAC, abbiamo messo a punto un tavolo in cui abbiamo studiato una serie di emendamenti indispensabili al Codice della Navigazione, che sono assolutamente necessari per far sì che il gestore e tutta la platea, che oggi abbiamo qui grazie all'IFSC, siano consapevoli di quanto debba cambiare

Roma, 16 giugno 2016

l'approccio rispetto alla situazione. Il coordinamento è l'approccio cardine di tutta la normativa, come giustamente si rifletteva, l'analisi di rischio è l'altro punto base, però quello che è importante è che ci si parli e si costruiscano insieme delle regole comuni, e per questo è assolutamente necessario che la modifica, concordata insieme all'ENAC e che il Senatore Filippi ha portato all'attenzione dei parlamentari, si traduca al più presto in un provvedimento governativo e prenda la luce. Scusate questo breve inciso che dico praticamente sempre, ma *repetita juvant*, quindi ho ritenuto di ripetere. Da questo punto di vista quindi ringrazio l'IFSC e ritengo che sia molto importante lavorare tutti insieme e per questo ho aderito ben volentieri alla partecipazione all'associazione stessa. Penso che tutti quelli che operano in termini di safety debbano studiare insieme la problematica, anche perché siamo di fronte a cambiamenti epocali, quando si parlava di safety e di analisi del rischio mi è venuto in mente quanto potrebbe essere importante in questo momento anche ragionare in termini di cyber security, nel senso che comunque il rischio aeronautico si deve connettere anche con il rischio informatico perché ormai tutto quanto è connesso con la materia informatica, in un approccio completamente diverso da quello che tutti noi siamo abituati a vivere e quindi questa costante esigenza di aggiornamento si può ottenere soltanto se un'associazione competente come IFSC ci segue e ci dà l'appoggio necessario per studiare tutti insieme le nuove normative, e in questo senso il tema dell'odierno incontro è molto importante, e quindi grazie per questo invito.

M. ALBERTI: Grazie. Allora adesso, facendo un ulteriore richiamo al rispetto dei tempi perché avete visto che la scaletta è molto intensa, siamo quasi in orario e quindi invito l'Ingegnere Banal a fare il suo intervento e certamente gli oratori avranno modo di evidenziare le loro doti di sintesi nella giornata di oggi. Grazie.