IASS 2026 – Sintesi complessiva per il Comitato 8 Ottobre

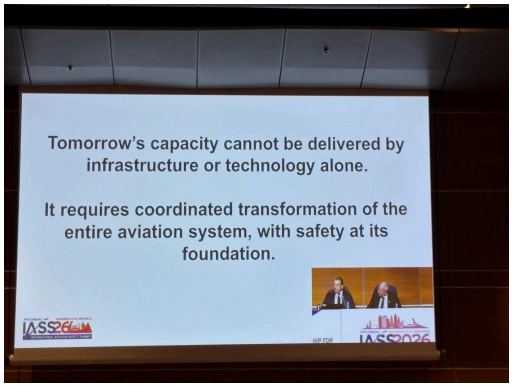
Flight Safety Foundation · ICAO, Montréal, 10–12 novembre 2026 · a cura di Mauro Schiro Paolo Migliavacca · 13 novembre 2026

In breve

Per tre giorni la domanda dello IASS 2026 è stata una sola: **l'aviazione è davvero pronta a crescere in sicurezza?** Il traffico è destinato quasi a triplicare, arrivano droni, nuovi velivoli e lanci spaziali, e una generazione di professionisti esperti va in pensione.

La risposta emersa dai relatori è prudente: **la crescita è sicura solo se crescono con lei le persone**, la condivisione dei dati e la collaborazione tra organizzazioni. La tecnologia, intelligenza artificiale compresa, aiuta solo se resta chiaro chi decide e chi risponde.

Il Comitato 8 Ottobre è l'unico portatore di interesse presente allo IASS che non appartiene all'industria aeronautica. Questa sintesi legge i tre giorni da quella posizione: non per giudicare, ma per individuare dove la voce dei familiari può sostenere in modo costruttivo l'azione della Flight Safety Foundation.



Conclusione della Track 2, 12 novembre.

> *«La capacità di domani non può arrivare solo dalle infrastrutture o dalla tecnologia. Richiede una trasformazione coordinata dell'intero sistema, con la sicurezza come fondamento.»*
>
> **— Track 2, IASS 2026 (slide)**
>
> Originale: "Tomorrow's capacity cannot be delivered by infrastructure or technology alone. It requires coordinated transformation of the entire aviation system, with safety at its foundation."

I temi trasversali

Sette temi hanno attraversato le tre giornate. La tabella li riassume, ciascuno è sviluppato con le voci dei relatori.

Tema	Chi ne ha parlato	Rilevanza per il Comitato
1. Le persone come limite della crescita	ICAO, NAV CANADA, panel Workforce, panel Ready to Perform	La sicurezza dipende da persone preparate, riposate e ascoltate
2. Segnalare ed essere ascoltati	FSF, IFALPA, Air Canada, Boeing	Ogni "weak signal" - segnale debole non raccolto è un'occasione persa
3. Sistemi che non si parlano	Airbus, UK CAA, Cargolux, ATCA, panel regionale	Gli incidenti nascono spesso da un mancato coordinamento tra un'organizzazione e l'altra
4. Pista e movimento a terra (Runway Incursion)	AFCAC, Japan Airlines, CANSO-ACI-IATA, Air Canada	È l'ambito proprio della tragedia di Linate

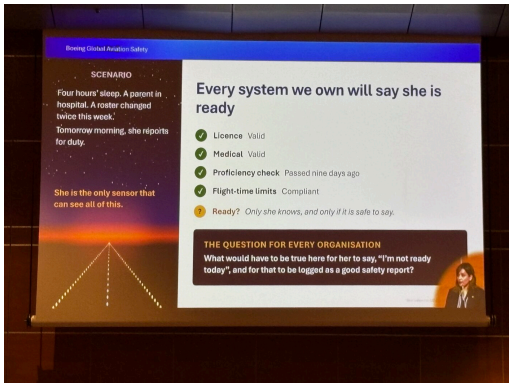
Tema	Chi ne ha parlato	Rilevanza per il Comitato
5. Indagini indipendenti e lezioni apprese	ICAO, AFCAC, FSF (lezione del CFIT)	Le indagini sugli incidenti e i loro risultati sono alla base di molti miglioramenti
6. Nuovi utenti dello spazio aereo	NAV CANADA, AIA	Aumento della complessità con lo stesso numero persone e gli stessi sistemi possono costituire un rischio
7. Intelligenza artificiale e responsabilità	ICAO, Comply365, United, Lufthansa, Delta	Gli strumenti nuovi non devono togliere chiarezza su chi decide

1. Le persone come limite della crescita

È il messaggio più ripetuto. L'ICAO ha aperto il summit dicendo che **la crescita sicura dipende dalle persone**. Il panel sul personale ha ricordato che serviranno centinaia di migliaia di piloti, tecnici e controllori, e che l'esperienza va trasmessa prima che chi la possiede vada in pensione. NAV CANADA ha messo in guardia che non si può crescere chiedendo alle persone di aumentare sempre di più il ritmo di lavoro.

> *«L'aviazione crescerà in sicurezza solo alla velocità con cui le sue persone potranno crescere in sicurezza.»*
>
> **— Juan Carlos Salazar, Segretario Generale ICAO**
>
> Originale: "Aviation will scale safely only as fast as its people can scale safely."

Il panel sulla salute mentale ha discusso sull'organizzazione e sulla preparazione personale per ciascun turno di lavoro: una persona può essere in regola con tutte le previsioni normative (licenza, esperienza recente, visita medica, addestramento e check) ma non essere comunque pronta per l'attività quotidiana a causa di fattori esterni.



Boeing, panel «Ready to Perform», 10 novembre.

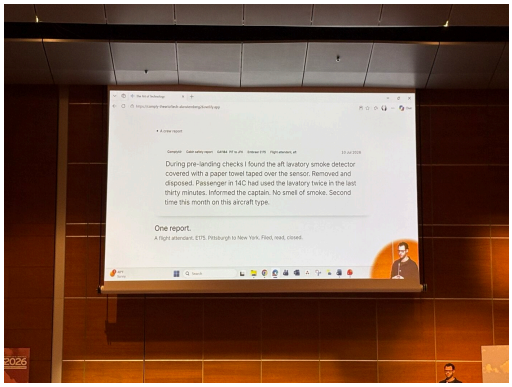
> *«Ogni sistema che abbiamo dirà che è pronta. […] Cosa dovrebbe essere vero perché lei possa dire «oggi non sono pronta», e perché questo venga registrato come una utile segnalazione di sicurezza?»*
>
> **— Dr. Rithi Baruah, Boeing (slide)**
>
> Originale: "Every system we own will say she is ready. […] What would have to be true here for her to say "I'm not ready today", and for that to be logged as a good safety report?"

2. Segnalare ed essere ascoltati

La cultura della segnalazione è tornata in ogni giornata. Chi segnala deve sentirsi protetto e ricevere un riscontro, anche quando si decide di non cambiare nulla; un calo delle segnalazioni è uno dei primi segnali che il rapporto di fiducia tra persone e sistema si sta incrinando.

> *«La cultura della sicurezza non nasce dalle dichiarazioni d'intenti.»*
>
> **— Hassan Shahidi, Presidente e CEO FSF**
>
> Originale: "Safety culture is not created by statements of intent."

Il terzo giorno uno dei punti interessanti ha riguardato l'applicazione dell'intelligenza artificiale nell'analisi di grandi quantità di dati, mostrando il motivo per cui ogni segnalazione conta: in una recente analisi riguardante la verifica di segnalazioni su eventi a bordo, ha identificato 35 ricorrenze scritte da equipaggi diversi, in anni diversi, che prima nessuno aveva messo in relazione tra loro, definendo quindi un "pattern".



Comply365, Session 15, 12 novembre.

> *«Nessuno ha presentato una segnalazione che dicesse questo. Trentacinque persone ne hanno segnalato ciascuna un pezzo. Questo è uno schema ricorrente.»*
>
> **— Alan Sternberg, Comply365 (slide)**
>
> Originale: "Nobody filed a report saying this. Thirty-five people each filed one piece of it. That is a pattern."

3. Sistemi che non si parlano

Molti relatori hanno descritto, con parole diverse, lo stesso problema: ogni organizzazione può funzionare bene da sola mentre il sistema nel suo insieme fallisce. Airbus ha indicato le interfacce come punto debole; Cargolux ha mostrato che lo stesso evento, registrato in un solo sistema interno, resta invisibile agli altri; in America Latina il rapporto tra autorità e industria è stato descritto come una relazione alla «Tom & Jerry».



ATCA, Track 2, 11 novembre.

> *«Radice comune: nessuno è responsabile dell'intero sistema, così ciascuna parte ottimizza se stessa.»*
>
> **— ATCA (slide)**
>
> Originale: "Common root: no one owns the whole system, so each part optimises itself."

> *«La sfida è essere flessibili su come si raggiungono i risultati di sicurezza, senza diventare flessibili sui risultati stessi.»*
>
> **— UK CAA**
>
> Originale: “The challenge for me is to be flexible about how safety outcomes are achieved without becoming flexible about the outcomes themselves.”

4. Pista e movimento a terra

È il tema più vicino alla storia del Comitato. L’AFCAC ha indicato uscite e incursioni di pista tra le prime cause di incidente in Africa; Japan Airlines ha ricordato che oggi la maggior parte dei danni avviene a terra. Il terzo giorno la prima sessione di interventi ha concluso che i Runway Safety Teams sono il luogo dove costruire una visione condivisa del rischio di pista. CANSO, ACI e IATA hanno lanciato una chiamata comune all’azione sulla sicurezza di pista.



Track 1, 12 novembre.

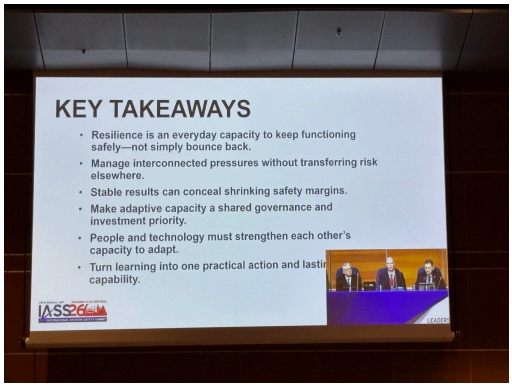
> *«Le linee guida da sole non migliorano la sicurezza. Si ottengono progressi reali solo quando diventano azioni tempestive, decise e coordinate.»*
>
> **— Track 1 (slide)**
>
> Originale: “Guidance alone does not improve safety. Meaningful safety gains are achieved only when guidance is translated into timely, decisive and coordinated actions.”

Al termine della prima sessione, i relatori hanno proposto anche una dichiarazione d’impegno sulla sicurezza, preparata da un gruppo guidato dalla FSF e firmata dai vertici dell’industria, con obiettivi e tempi su uscite di pista e riattaccate, sulla scorta di quanto già realizzato per analoghi interventi (GAPPRI).

5. Indagini indipendenti e lezioni apprese

Il Segretario Generale ICAO ha indicato come priorità elevata la necessità che gli Stati mantengano capacità indipendenti di investigazione, con esperti qualificati. Il panel regionale ha ricordato che in Africa meno di cinque Stati hanno organi investigativi solidi.

La FSF ha richiamato la lezione degli anni ’90 contro gli CFIT – Controlled Flight Into Terrain e la recente realizzazione del GAPPRI – Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursion, in cui industria e ICAO insieme con la supervisione di FSF hanno permesso di migliorar la consapevolezza sul rischio, impattando in modo significativo sull’addestramento, producendo procedure migliori e infine portando allo sviluppo di tecnologie adeguate. Un altro elemento di riflessione ha riguardato il permanere della sicurezza in ambito di risultati buoni e stabili: in questo contesto i margini di sicurezza si possono ridurre a causa della sottostima in buona fede del rischio.

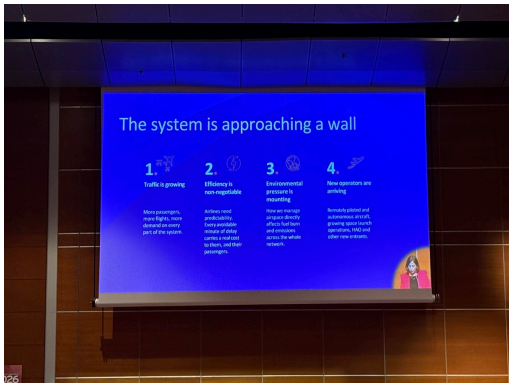


Track 3, 12 novembre.

> *«Risultati stabili possono nascondere margini di sicurezza che si riducono.»*
>
> **— Track 3 (slide)**
>
> Originale: “Stable results can conceal shrinking safety margins.”

6. Nuovi utenti dello spazio aereo

Droni per le consegne già nell’ordine dei milioni di voli l’anno, velivoli elettrici a decollo verticale, lanci spaziali in rapida crescita. In Canada si prevedono 50.000 operazioni giornaliere di mobilità aerea avanzata entro il 2045, contro le 9.000 operazioni tradizionali di oggi. I nuovi operatori chiedono di essere trattati con le stesse regole del trasporto commerciale; i rischi emersi sono il traffico che non trasmette la propria posizione e il disturbo del segnale GPS.



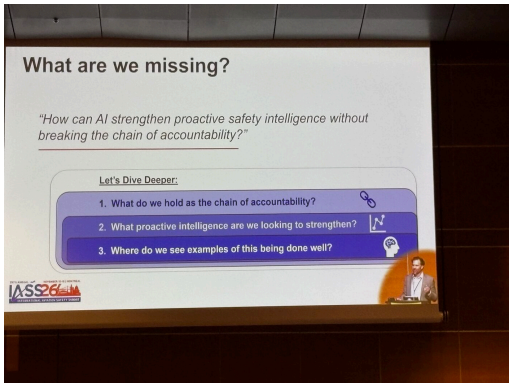
NAV CANADA, 11 novembre.

> *«L’integrazione va progettata, non improvvisata.»*
>
> **— Michelle Bishop, NAV CANADA**
>
> Originale: “Integration needs to be engineered, not improvised.”

7. Intelligenza artificiale e responsabilità

L’IA è già usata per leggere migliaia di segnalazioni, trovare schemi ricorrenti e individuare traiettorie anomale. Tutti i relatori hanno insistito sullo stesso punto: l’IA indica dove guardare, ma la decisione e la responsabilità restano alle persone. Caricare dati riservati in strumenti generici, senza regole, rischia di compromettere la fiducia di chi segnala.

> *«L’IA non è semplicemente uno strumento. Quando l’IA entra in una squadra, cambia la squadra.»*
>
> **— Tzvetomir Blajev, FSF**
>
> Originale: “AI is not simply a tool. AI when it joins the team it changes the team.”



Delta Air Lines, Session 15, 12 novembre.

> *«Come può l'IA rafforzare l'intelligence proattiva sulla sicurezza senza spezzare la catena delle responsabilità?»*
>
> **— Andrew Dunbeck, Delta Air Lines (slide)**
>
> Originale: "How can AI strengthen proactive safety intelligence without breaking the chain of accountability?"

Dove il Comitato può sostenere la FSF

Le proposte che seguono sono spunti da discutere all'interno del Comitato. Ciascuna parte da un'iniziativa o da una richiesta emersa allo IASS.

Cosa è emerso allo IASS	Come il Comitato può contribuire
La FSF propone una dichiarazione d'impegno dell'industria su uscite di pista e riattaccate	Esprimere sostegno pubblico all'iniziativa e offrire la testimonianza di Linate come ragione concreta per firmarla
Le linee guida da sole non bastano; servono Runway Safety Teams e azioni coordinate	Chiedere che negli aeroporti italiani i Runway Safety Teams siano attivi e che i loro risultati siano resi noti
L'ICAO chiede capacità investigative indipendenti	Sostenere questa priorità in Italia e in Europa, forti dell'esperienza delle indagini su Linate
Serve trasmettere esperienza e cultura della sicurezza alle nuove generazioni (panel Workforce)	Proseguire il Progetto Giovani e proporre alla FSF il modello degli istituti tecnici aeronautici italiani, dove la cultura della sicurezza entra già a 14–19 anni
La cultura della segnalazione regge solo se chi segnala è protetto e riceve riscontro	Portare nei forum FSF il punto di vista di chi ha subito le conseguenze dei segnali non ascoltati
L'IA cambia il lavoro sulla sicurezza, ma la responsabilità deve restare chiara	Chiedere trasparenza su come gli strumenti di IA vengono usati nell'analisi della sicurezza e su chi ne risponde

In tutti questi ambiti il valore del Comitato è proprio la sua posizione esterna: ricordare all'industria che dietro ogni dato, ogni procedura e ogni segnalazione ci sono persone, e farlo come alleato, non come controparte.

Fonti e limiti

- Registrazioni audio di 16 sessioni (10–12 novembre 2026), trascritte automaticamente e riviste, con l'attribuzione dei relatori; foto delle slide scattate in sala. Questo materiale sarà presto disponibile per la consultazione autonoma
- Le citazioni sono traduzioni automatiche, sotto ciascuna è riportato l'originale inglese.
- Alcuni nomi di relatori devono essere ancora verificati.