

L'aeroplano è come la nostra auto. Un mezzo meccanico composto da numerosi elementi. Di tanto in tanto uno di questi elementi va in avaria, si rompe. Sulla nostra auto possiamo avere problemi con gli indicatori di direzione, con il tergicristallo, con le luci. Le avarie a questi impianti o sistemi possono essere apparentemente poco significative.

Le luci non vanno? non fa nulla, l'auto almeno di giorno funziona ugualmente. Il tergicristallo non va? basta che non piova! Queste avarie diventano significative solo in determinate condizioni: di notte, in galleria oppure sotto la pioggia. In una bella giornata estiva possiamo anche decidere che il nostro tergicristallo non sia necessario. Decidiamo dunque di andare fuori porta, salvo accorgerci che il parabrezza ci impedisce una chiara visione a causa dei moscerini che abbiamo impattato lungo la via. A questo punto dobbiamo fermarci e potremo proseguire solo dopo aver rimosso l'ostacolo ad una chiara visione.

Analogia situazione sugli aeroplani. Con alcuni impianti o sistemi in avaria gli equipaggi, a volte aumentando il carico di lavoro, possono gestire il loro velivolo. A differenza della nostra auto, però, non ci si può fermare a "pulire il parabrezza" e la situazione va esaminata nel dettaglio prima di partire.

L'avaria ai sistemi di bordo viene considerata sistema per sistema e sulla documentazione del velivolo troviamo informazioni importanti quali:

- Se il sistema in avaria consente l'utilizzo del velivolo;
- Gli accorgimenti che l'equipaggio dovrà seguire decidendo di volare con quel sistema in avaria;
- Per quanto tempo possiamo utilizzare il velivolo dal momento in cui quel dato sistema va in avaria.

Questa lista relativa alle "avarie compatibili" (chiamata anche [MEL](#)) viene redatta in fase progettuale del velivolo o sulla base delle esperienze vissute, purtroppo. Purtroppo, perché a volte avarie che non erano in lista, o che erano in lista ma con contromisure all'avaria non adeguate, hanno causato problemi gestionali all'equipaggio e, in alcuni casi, incidenti e vittime. Questa la premessa, anzi,

a premessa maggiore

La premessa minore.

Oggi giorno l'economia, ci piaccia o meno, è il cardine della società. Il mercato competitivo impone regole ferree riguardo l'impiego delle risorse. Uno sfruttamento delle risorse ai massimi limiti ammessi dalla legge consente un risparmio economico, che si traduce in un maggiore utile o in una minore perdita e questo può fare la differenza tra rimanere o meno sul mercato.

Le regole di gestione di un'azienda debbono essere subordinate a verifiche, attuate dallo Stato attraverso specifici enti di controllo, al fine di tutelare l'utente circa i minimi livelli di sicurezza accettabili. Questi controlli non possono che avvenire a campione; in campo aeronautico lo sforzo per controllare le operazioni di volo, volo per volo, sarebbe enorme e non affrontabile dai predetti enti.

Tutelare l'utente impone dei costi economici a carico dell'azienda. D'altro canto "non tutelare", violare, impone altri costi: penali e a carico di chi non rispetta la tutela; in primis ai manager.

La possibile conclusione.

Ma quale strategia, manager molto orientati al risultato, definiamoli spregiudicati, potrebbero essere tentati a seguire? Quella di ridurre tutti i costi, anche quelli relativi alla tutela dell'utente. Così comportandosi rimarrebbe loro il problema dei "costi penali". È vero che la statistica dice che per ogni potenziale incidente solo una piccola percentuale si trasforma in reale incidente, ma un "abile manager" cercherebbe di dribblare questo rischio personale. Come? Per esempio lasciando cadere la responsabilità della "mancata tutela degli utenti" a specifici soggetti.

In una compagnia aerea questi soggetti potrebbero essere identificati nei Piloti, che oltretutto, nel caso nefasto di un incidente di volo, sono difficilmente interrogabili da un magistrato e facilmente imputabili come responsabili.... il classico "errore umano".

Ma come riuscirebbero questi "abili manager" a convincere i piloti ad assumersi queste responsabilità? Soldi? Benefits? Contratti non tutelati che "costringono" il pilota a partire? Altro?

Quasi un sillogismo

Scritto da Roberto Ciocca

La domanda.

E' ipotizzabile che "un pilota che teme di perdere il posto di lavoro a seguito della giusta scelta di non accettare un velivolo con determinati sistemi in avaria", possa decidere di fare una scelta diversa, omettere la segnalazione dell'avaria, e partire?.

Lascio alla vostra interpretazione la risposta a questo quesito: vi dico solamente che negli ultimi "rinnovi contrattuali piloti" di molte compagnie europee sono stati rivisti, in negativo, e cottimizzati sia retribuzioni che benefits...

...e vi [rimando al caso](#) di un comandante che, proprio per timore di perdere il proprio posto di lavoro, ha nascosto una situazione di stress emotivo legato ad una situazione personale che si era dolorosamente conclusa con la perdita, pochi giorni prima di un mancato incidente, del figlio di soli tre mesi di età.

(1 febbraio 2010)