

La rappresentanza professionale dei piloti è necessaria per un motivo molto semplice: da soli si possono risolvere problemi contingenti, piccole necessità quotidiane, stando alle regole che reciprocamente si concordano. Ma che succede quando le regole sono esse stesse “sbagliate”?

Prendiamo ad esempio i limiti di servizio massimi. Essi sono stati introdotti come regole da rispettare in tutto il mondo per garantire la sicurezza. Infatti, vi sono stati nel passato (e secondo l'FAA ci sono ancora) degli incidenti dovuti all'eccessiva stanchezza dei piloti che ha portato a perdita di controllo dell'aereo, per distrazione o per i riflessi non abbastanza pronti a reagire a delle necessità di pilotaggio.

Occorre ricordare che i limiti esistono anche per altre categorie di lavoratori che operano nei trasporti, come tranvieri, ferrovieri, auto-trasportatori... e qui viene il bello.

E già, perché un tranviere può guidare per cinque ore e mezzo, mentre un ferroviere per otto ore. Se non sbaglio gli auto-trasportatori per undici ore.

I piloti, invece, per più di tredici ore. Per un marziano sarebbe veramente difficile comprendere quali siano le motivazioni di queste disparità nei limiti di servizio. E se tanto mi dà tanto, viene naturale affermare che gli astronauti non li abbiano...

Ora, l'assunzione di fondo che bisogna capire è che queste regole vengono fatte in luoghi e con dinamiche non accessibili ai comuni mortali. Nelle sedi europee, dove si decide la normativa applicabile alla navigazione aerea, sono presenti le lobbies delle compagnie aeree, ma in misura molto minore i rappresentanti delle associazioni professionali dei piloti.

Quindi, nell'eterno conflitto *production versus protection*, cioè la tensione insita nei sistemi socio-tecnici ad alta complessità tra esigenze di produzione, che mirano al profitto, ed esigenze di protezione provenienti dagli operatori di

front line

, la negoziazione avviene in maniera sbilanciata dalla parte del profitto.

Rappresentatività e regole

Scritto da Antonio Chialastri

Se in queste sedi si decide il limite massimo oltre il quale un pilota non garantisce più la sicurezza, le autorità nazionali, che dovrebbero recepire queste linee guida, spesso non fanno altro che adeguarsi a ciò che si è deciso in Europa. A loro volta, le compagnie si adeguano a ciò che l'autorità nazionale ha deciso.

Quindi, una norma fatta male a monte, lontano dagli occhi dell'opinione pubblica, delle rappresentanze professionali titolate a dare un giudizio di merito sulla fattibilità tecnica, degli altri *stakeholders* presenti nel mondo dell'aviazione, si riverbera a valle senza più nessun filtro.

Quindi la sicurezza diventa sinonimo di aderenza formale alle norme e non a caso, nella letteratura relativa allo *human factor*, si parla di *safety as compliance*.

Si perde così di vista cosa è un limite: se c'è scritto che 13 ore sono il limite massimo, non vuol dire che si devono fare 13 ore, ma che in casi eccezionali si può raggiungere quel valore, senza intaccare indebitamente il livello di sicurezza.

Oggi, ci troviamo di fronte al paradosso che le norme permettono di superare addirittura questo limite e le compagnie, nella loro spasmodica ricerca del profitto, stanno applicando alla lettera i limiti per programmare la serie di voli di un avvicendamento. Quindi, metaforicamente, il limite è diventato non più una rete elettrificata dalla quale stare alla larga, ma un numero che ha perso il suo significato originale.

Prossimamente, verranno discussi i presupposti delle norme in generale e delle cause storiche che hanno portato all'introduzione dei limiti di servizio di volo.

(9 dicembre 2009)