

Legittimo sospetto

Crediamo che, ai fini di una corretta comprensione, sia bene mettere in chiaro in ogni rapporto le proprie motivazioni, in particolare quando si fanno dichiarazioni e si propongono considerazioni che sono delle critiche **senza mezzi termini** all'operato, o meglio al non operato, di gruppi di persone o di singoli con funzioni che fanno loro assumere la responsabilità di un gruppo.

Le nostre motivazioni sono state sempre chiaramente espresse ed evidenti, in ogni articolo che abbiamo proposto ai lettori del nostro sito.

1 - Vogliamo mettere a disposizione del professionista coscienzioso la nostra visione dell'aviazione civile e della sicurezza delle operazioni perché sappiamo che queste informazioni, insieme ad alcuni concetti fondamentali, vengono proposte raramente, semmai lo sono, dalle compagnie o da altre organizzazioni di formazione del personale di condotta.

2 - Vogliamo dare per quanto possibile, semplificando il linguaggio, informazioni al passeggero consapevole e giustamente esigente, affinché non ceda a lusinghe tariffarie o ad altri "magheggi" da deregulation e si formi una coscienza critica di utente educato per manifestare le giuste istanze nei confronti dei fornitori del servizio, compagnie aeree e gestori aeroportuali, e dello Stato riguardo alle leggi sul comparto e ai controlli sull'affidabilità del servizio.

Affidabilità nel senso di poter affidare la propria **incolumità** (il primo significato del termine **safety**) ad un sistema di trasporto, non più d'élite da molto tempo, di cui non si può fare a meno.

3 - Non vogliamo alcun coinvolgimento con organizzazioni che ci offrano di "salire a bordo" per scopi che **non coincidano con i due sopraindicati obiettivi**.

4 - Non aspiriamo ad alcun incarico di formale prestigio o di "remunerata acquiescenza" in organizzazioni o enti ove qualcuno ritenesse essere questo un nostro obiettivo recondito.

5 - Funzioniamo a "pacchetto", **crediamo** che i suddetti obiettivi possano essere perseguiti solo finché siamo **gruppo** e **vogliamo** continuare a prendere a bordo solo persone esperte, affidabili e che credono agli stessi obiettivi.

6 - Infine, vorremmo poter trasferire le nostre conoscenze a risorse più fresche, correttamente motivate, per garantire la continuità dell'impegno e perché **vorremmo** godere la meritata pensione.

Ed ora passiamo alle riflessioni su alcuni fatti, con considerazioni e commenti critici.

Considerazioni sulle responsabilità meno evidenti del disastro di Linate

Nel commentare l'**Indagine Conoscitiva del Parlamento sulla Sicurezza del Trasporto Aereo in Italia** [[airmanshponline.com aprile 2002](http://airmanshponline.com/aprile_2002)], avevamo posto l'accento sulle manipolazioni di fatti e circostanze da parte di alcuni tra i personaggi ascoltati dai parlamentari, le cui asserzioni furono contestate da altri già in sede di audizione.

Nella stessa edizione di aprile indicammo alcuni «**tesori dilapidati**» che furono patrimonio del modo di fare sicurezza della compagnia di bandiera.

Qualche giorno fa ci è stato segnalato un articolo comparso sul quotidiano "OSTIA OGGI", molto letto da persone che lavorano nella grande struttura aeroportuale di Fiumicino, che propone una tesi estremamente appropriata riguardo alle responsabilità meno evidenti del disastro di Linate e che si coniuga, per molti aspetti, con i commenti che abbiamo sopra richiamato.

Quindi, prendendo a prestito quanto scrive Angelo Perfetti, autore dell'articolo, forniremo qualche nota di approfondimento alla tesi.

Se dovessimo considerare completo il quadro delle responsabilità per il disastro di Linate basandoci sui rilievi del Consulente Tecnico d'Ufficio, oppure sulle risultanze dell'investigazione tecnica dell'ANSV, diversi soggetti che hanno contribuito sostanzialmente, pur se con comportamenti diversi, al meccanismo causale, ne resterebbero formalmente fuori.

Si tratta di responsabilità meno evidenti perché attribuibili a persone le cui azioni, od omissioni, sono lontane dall'evento nel tempo e nello spazio e non sono ricollegabili direttamente al disastro in base a palesi violazioni di normative primarie, bensì in seguito ad un'analisi di dettaglio che, andando a scavare in vecchie disposizioni, in regolamenti dimenticati o in documentazione relativa ai rapporti tra gli enti, metta in evidenza consuetudini al "lasciar perdere", al "tanto non succede mai", al "non è il caso di fare del terrorismo", e scopra aree di approssimazione, incompetenza, superficialità.

Sono le **falle latenti** del sistema, le *latent failures* della **Organizational Accident Theory** del Professor **James Reason**, una tipologia causale che rientra pienamente negli obiettivi dell'investigazione tecnica, come prescrive l'**ICAO**, e come viene attuato dalle agenzie di investigazione che operano in totale conformità agli **standards** e alle **recommended practices** della stessa Organizzazione.

Per opportuna conoscenza del lettore basti citare il Bureau of Aviation Safety Investigation (BASI) australiano, che da oltre tre anni è confluito nell'Australian Transport Safety Bureau (ATSB), e vedere le modalità dell'investigazione e del rapporto relativo al **B747-400 Quantas** finito fuori pista in atterraggio a **Bangkok il 23 settembre 1999**. (già, anche Quantas può avere qualche problema!)

Lo proponiamo tra le letture selezionate in lingua inglese affinché i lettori specializzati possano constatare il significato di **organizational factors**, e la la suddivisione della loro attribuzione alla compagnia **Quantas** e alla **CASA** (Civil Aviation Safety Authority, l'equivalente dell'ENAC). Invitiamo anche a vedere la **Part 6** del rapporto, ove compaiono le **Significant Active Failures** e le **Significant Latent Failures**. Ognuno potrà fare i debiti paragoni.

Ma torniamo alle falle latenti disseminate negli aeroporti nostrani.

Per far comprendere le complesse interazioni tra i molti elementi e i molti fattori che compongono il sistema "aeroporto internazionale" e per far comprendere il **peso causale** dei comportamenti di chi opera in un tal sistema, è comodo utilizzare il paragone semplificante, ma immediato, come quello dei rapporti tra gli abitanti di un grande complesso condominiale, suggerito dall'autore dell'articolo comparso sul quotidiano laziale.

Supponiamo che un'amministrazione stracciona ed una pletora di condomini riottosi o chiusi a qualsiasi forma di comunicazione e collaborazione, trascurino strutture ed elementi di un complesso residenziale in modo da creare varie possibilità di incorrere in danni personali per caduta diintonaci, arresti intempestivi e malfunzionamenti di ascensori, inefficienza di impianti di illuminazione, pericoli di incendi ed altre eventualità di pericolo, tanto da lasciar decadere la struttura nelle condizioni di una bidon-ville ben diversa da un complesso abitativo civile.

Supponiamo che un inconsapevole e sfortunato ospite in visita ad uno degli abitanti del palazzo subisca un danno che sia causato dalle **condizioni di degrado**.

Possiamo senz'altro individuare, ed il codice ce ne indica le modalità, la responsabilità, sia dell'amministratore che dei condomini, di non aver provveduto ad una necessaria manutenzione dello stabile.

Oltre alla titolarità del possesso anche la frequentazione abituale dei luoghi e la indiscutibile evidenza di aree di pericolo chiamerebbero ad una responsabilità civile tutti gli abitanti del complesso.

Un **aeroporto internazionale** vede diversi attori in condominio che vanno elencati tra gli enti e gli **operatori** dell'aeroporto.

Le **compagnie aeree** sono tra gli attori che debbono prestare una grande attenzione alla loro attività nella struttura e, dagli operatori di prima linea (piloti) ai dirigenti di livello intermedio e superiore delle compagnie, tutti devono attuare una sorveglianza continua per salvaguardare le loro operazioni da condizioni di degrado del sistema aeroportuale.

Ovviamente, individuate tali condizioni, lo strumento di primo intervento è la comunicazione con l'ente di gestione e con l'autorità amministrativa competente agli interventi correttivi, anche se costoro dovrebbero, comunque, rilevare autonomamente le condizioni di degrado.

E' anche evidente che c'è differenza sostanziale tra compagnie aeree.

La **compagnia nazionale** che effettua il maggior numero di operazioni su un aeroporto internazionale è in grado di rilevare condizioni di degrado molto più tempestivamente ed efficacemente di una compagnia straniera che vi operi solamente con un paio di voli giornalieri.

La compagnia nazionale deve, naturalmente, essere attrezzata per soddisfare questa esigenza attraverso metodologie di comunicazione interna e verso l'esterno e mediante norme di comportamento degli operatori di prima linea.

«Sono metodologie che fanno parte di un sistema qualità.» (da Ostia Oggi)

Le **compagnie straniere** beneficerebbero di questa funzione ricevendo immediata comunicazione dello stato del sistema aeroportuale attraverso opportuni strumenti e modalità di incontro. La funzione sarebbe reciproca, ovvero le compagnie straniere svolgerebbero questo ruolo nei loro aeroporti nazionali aperti al traffico internazionale.

Questa attività di sorveglianza realizzata dalle compagnie non sarebbe sostitutiva dell'attività che compete all'autorità aeroportuale ma contribuirebbe ad una maggior efficacia del processo di rilevamento, adeguamento e correzione di eventuali condizioni di degrado.

«Il disastro di Linate ha colpito due operatori stranieri che non potevano certo considerarsi frequentatori assidui della struttura aeroportuale.

E' evidente che se fosse stato un aeromobile Alitalia ad impattare con il Cessna forse si sarebbe scavato maggiormente nei processi interni di compagnia e nelle modalità di adempimento alla sua funzione di maggior "condomino" sulla struttura aeroportuale di Linate, intesa come ambiente fisico e ambiente normativo.

Allora la necessità di scavare maggiormente in questi aspetti è un dato non collegabile all'emotività di un disastro scampato per miracolo, di cui altri hanno fatto le tragiche spese, ma collegato alla condizione di maggior operatore dell'aeroporto.» (da Ostia Oggi)

Riteniamo che allo stesso modo vadano individuate le stesse corresponsabilità in altri operatori nazionali di rilievo che effettuano molteplici voli da e per lo scalo milanese.

I concetti sopra esposti che ravvisano una serie di comportamenti logici da parte delle compagnie nazionali per la prevenzione degli incidenti in aeroporto, ed in particolare per le intrusioni in pista, trovano una razionalizzazione applicativa per mezzo di precise norme e di strumenti di comunicazione perfettamente regolamentati.

Le **JAROPS1** individuano in un **Quality System**, di cui è responsabile un **Quality Manager**, il riferimento organizzativo per la sicurezza delle operazioni della compagnia, intese come sorveglianza di tutto l'ambiente operativo (*fisico e normativo*).

Non ci dilungheremo in questa sede nella riproposizione puntuale di ogni norma e di ogni strumento di comunicazione a disposizione del Quality Manager per attuare la sua funzione di assicurare "safe operational practices".

Va inteso, comunque, che per ogni fattore causale prossimo o remoto (in termini di spazio e di tempo) che ha provocato l'incidente di Linate, *è possibile individuare dei contributi dovuti prevalentemente all'assenza del Quality System di Alitalia, e di altri operatori nazionali:*

- nel rilevare segnali di pericolo,
- nell'interpretare i rapporti e le segnalazioni di personale di prima linea,
- nel valutare l'applicazione di norme, regolamenti e circolari di autorità aeroportuali (Direttore d'aeroporto), autorità centrali (ENAC) o dell'ENAV,
- nell'attivarsi per individuare i fattori di rischio, per rimuovere quelli di propria competenza e per far rimuovere quelli di competenza dell'amministrazione e degli altri enti responsabili (SEA, ENAV) **attraverso la partecipazione ai Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa.**

Dei Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa parliamo diffusamente in margine al **rapporto ANPAC sugli aeroporti**.

Questo quadro delinea una responsabilità del **Quality Manager** e di una serie di suoi sottoposti nel **Quality System** che non può essere ignorata.

La valutazione degli aspetti civili o penali di tale responsabilità in relazione a norme internazionali, nazionali, regolamenti, circolari, ordinanze, per finire con le norme interne della compagnia, appartiene alla magistratura ma non per questo possiamo esimerci dall'esternare riflessioni **che ci competono per esperienza in determinati ruoli e per funzioni svolte.**

Infine, va considerato il fatto che colui che fallisce nel suo mandato per una compagnia privata a causa di incompetenza manifesta, dovrebbe avere impedito l'accesso, in maniera assoluta, a qualsiasi funzione di interesse pubblico.

Da OSTIA OGGI del 1 dicembre 2002-12-01

(in prima pagina)

Aeroporto, dov'è il «Quality System»?

Mai più tragedie negli scali nazionali

SICUREZZA negli aeroporti, bisogna intervenire.

Per non ripetere tragedie come quella accaduta a Linate, la compagnia aerea Alitalia dovrebbe essere parte attiva e primaria del cosiddetto «quality system», ossia quella metodologia di comunicazione interna ed esterna che serve a prevenire gli incidenti.

L'assenza di questa metodologia realmente efficiente è un gap che va "assolutamente colmato, per tutti gli aeroporti nazionali. E in un momento in cui si parla di nuove nomine all'ENAC, Fiumicino deve assolutamente evitare gli errori dello scalo milanese. (Perfetti a pag.17)

Il caso

La sicurezza degli scali aeroportuali legata alla funzionalità del «Quality System»

Per non ripetere ...Linate. Vanno sensibilizzate anche le Compagnie

LA SICUREZZA degli scali nazionali ed internazionali è fondamentale per sostenere il comparto aeroportuale oggi in crisi a livello mondiale.

E tragedie come quella di Linate devono servire da monito a chi lavora negli altri aeroporti affinché certe tragiche «leggerezze» non si verifichino.

Fiumicino dunque, deve tenere alta la guardia. Ma come?

Il processo per l'accertamento delle responsabilità per il disastro di Linate ha evidenziato diverse altre responsabilità.

Quelle tecniche, certo, di chi all'interno dell'aeroporto era in quel momento destinato al controllo. Ma anche di chi quello scalo lo frequenta tutti i giorni, ed ha il compito di segnalare eventuali anomalie o «buchi» nel sistema di sicurezza che governa gli spostamenti degli aeromobili.

In questo senso la compagnia nazionale, l'Alitalia dovrebbe avere un ruolo di primo piano; dovrebbe essere parte attiva e primaria del cosiddetto «quality system», ossia di quella metodologia di comunicazione interna ed esterna che serve a prevenire gli incidenti.

Fiumicino deve assolutamente evitare gli errori di Linate. Nel dettaglio, il disastro di Linate ha colpito due operatori stranieri che non potevano certo considerarsi frequentatori assidui della struttura aeroportuale. Infatti l'Alitalia aveva in movimento, nell'arco orario in cui il Cessna tedesco era presente sull'aeroporto di Linate, un decina di aerei.

Ovviamente non può essere questa constatazione a determinare l'atteggiamento che si deve avere nei confronti dell'Alitalia e delle responsabilità che alcune sue componenti e alcuni individui, che in essa ricoprono specifiche funzioni, possano aver avuto nel meccanismo causale dell'incidente. Però è altrettanto evidente che se fosse stato un aeromobile Alitalia ad impattare contro il Cessna (ed il rischio concreto c'è stato,..) forse si sarebbe scavato maggiormente nei processi interni di controllo e prevenzione, e nelle modalità di adempimento della sua funzione di maggior usufruttore della struttura aeroportuale di Linate, intesa come ambiente fisico e ambiente normativo.

Insomma, il Quality System ha bisogno di Quality Manager qualificati, e negli ultimi tempi questa figura non si è certo dimostrata all'altezza della situazione.

I rischi Per Fiumicino sono enormi: la perdita eventuale di credibilità dello scalo locale produrrebbe devastanti effetti a catena, soprattutto in termini di occupazione.

La tragedia di Linate è un campanello d'allarme che non va assolutamente sottovalutato.

L'assenza di un Quality System di Alitalia che sia realmente efficiente è un gap che va assolutamente colmato; per Fiumicino, ma anche per il resto degli scali nazionali.

E in un momento in cui si parla di nuove nomine all'Enac, la valutazione sui singoli e sulle capacità dimostrate - oltre - ovviamente alla riorganizzazione del sistema di qualità e sicurezza - diventa un imperativo categorico.

(Angelo Perfetti per Ostia Oggi)