

La Sindrome della Successione di Pietro Colucci

La contesa sul futuro della televisione pubblica sta tenendo banco sui mezzi di informazione, ed impegna i politici in dibattiti nella ricerca di soluzioni.

Il Paese è in ansia per le sorti del sistema di intrattenimento nazionale e per la pluralità dell'informazione.

Mentre tutto questo succede in un altro settore si stanno verificando eventi di cui pochi si occupano, solo l'11 settembre e l'8 ottobre 2002 sono le date che hanno portato all'orizzonte delle notizie questo comparto, molto sensibile al rispetto delle regole ed alla correttezza, quando questo viene meno il sistema cade e rivela le sue debolezze.

L'Aviazione Civile è il settore che, di norma, viene ignorato dalla massa delle persone, ma che le terrorizza quando se ne parla, e se ne parla solo per sottolinearne i rischi e le inefficienze.

La crisi internazionale ha solo reso visibile la sua delicatezza, ma si continua a dare per scontato che esso continui a funzionare indipendentemente dalle risorse di base impiegate.

Le strutture governative si preoccupano più che i segnali televisivi e telefonici arrivino ovunque, che negli aeroporti ci siano o meno gli apparati necessari ad operare in piena sicurezza.

Analizzando i vertici degli Enti, preposti a tali scopi, si può rilevare in che modo essi siano occupati da soggetti politici, invece che da esperti di gestione tecnica dei campi specifici, come se gestire un Ente tecnico fosse presiedere un organismo politico, dove quello che conta sono le opinioni orientate alla corrente che va per la maggiore.

I perché di tali scelte possono essere molteplici: dal concedere una posizione di sottogoverno a qualche amico di partito, al collocare l'elemento giusto che orienti gli appalti verso ditte o prodotti di società favorite.

Il mercato clientelare del lavoro fa da contorno a questi primi piatti

Non è altro che il tipico scenario nazionale che si ripropone anche in un ambito che non dovrebbe essere affetto da tali difetti, vista l'assoluta necessità di etica che dovrebbe assicurare la sicurezza delle operazioni.

L'unica possibilità per uscire da questo "impasse" è di sollecitare gli organi di governo affinché si interessino in maniera efficace delle problematiche che affliggono il settore ed impostino delle effettive politiche di sviluppo.

Per fare questo è necessario superare gli interessi particolari delle categorie che, tutte insieme, concorrono a far funzionare il "sistema volo", le divisioni tra gli operatori sono le scusanti che vengono sfruttate per non risolvere i problemi di fondo che penalizzano lo sviluppo dell'Aviazione Civile italiana, a differenza di quello che avviene in altri paesi europei.

Nel nostro Paese dopo anni di sprechi immotivati, la parola d'ordine è "tagliare!", dove per tagliare si intende di fare a meno di tutte le cose che non si comprendono, come le spese necessarie per le forniture tecniche e la manutenzione.

E' un dato caratteristico della classe politica nazionale, il rifiuto di ogni tecnicismo, quasi per la paura di far le cose proprio come dovrebbero essere fatte.

E mentre nel mondo si diffondono i Sistemi Qualità, per garantire gli utenti sui metodi di produzione di beni e servizi, nel nostro paese tali sistemi vengono adottati, solo in senso burocratico, producendo tonnellate di documenti ma lasciando sostanzialmente invariata la mentalità corrente, ossia "l'arte di arrangiarsi".

La cultura tecnica, per non parlare di quella aeronautica, viene combattuta con la scusa del classicismo culturale *che apre la mente*, mentre l'intento più o meno velato, è quello di fare in modo che i consumatori utenti siano sempre meno a conoscenza dei loro diritti e soprattutto dei rischi derivanti dall'uso di servizi e prodotti di cui non capiscono la tecnologia ed i metodi.

Un consumatore esperto ed informato è anche critico nei confronti del fornitore ed è capace di scegliere, di orientare il mercato, di eliminare le aziende che non forniscono prodotti di qualità.

In un certo capitalismo di maniera c'è, invece, solo l'interesse a piazzare dei prodotti, a prescindere dalla loro affidabilità, per puntare solo sul profitto senza venire incontro alle effettive necessità di miglioramento di qualità della vita.

Si creano così delle false esigenze, dove si approfondono impegni e risorse, dando luogo ad una vera raccolta di soldi, come nella telefonia mobile o nella raccolta di fondi di investimento con il miraggio di favolosi rendimenti, tutte attività in cui il consumatore riceve un servizio virtuale e quindi di basso costo a fronte delle entrate.

Non si può fare altrettanto nel campo aeronautico, il prodotto che il cliente pretende, anche se immateriale, è concreto ed indispensabile: la sicurezza.

La sicurezza si ottiene con mezzi e con metodi adeguati, ove ciò non è possibile è inutile intraprendere attività di volo, nella speranza che tutto vada per il meglio, non si opera con le speranze ma con le certezze.

Nel 1944 qualcuno ha cercato di stabilire tali certezze: l'ICAO, l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile.

Ancora oggi questo Ente emette delle norme che sono la somma delle esperienze di tutti i paesi che vi aderiscono, affinché tutti le condividano nell'interesse superiore della sicurezza del volo.

Oggi, da quello che succede, sembra che tutto debba essere reinventato, come se nessuno avesse l'esperienza per condurre il sistema aeronautico entro i limiti dovuti, lasciandolo ad una deriva incontrollata.

La giustificazione, direbbe qualcuno, sta nell'aumento del traffico aereo ma l'analisi degli eventi critici evidenzia che avvengono solo in presenza di negligenza, per distrazione o per mancanza di supporti e controlli adeguati.

La disamina della situazione non è facile ma la verità affiora con l'osservazione, e si ricava l'impressione che lo scenario è cambiato per il turnover generazionale, ossia si è preda di quella che può essere definita la "sindrome della successione".

Una definizione sotto cui si possono identificare una serie di comportamenti classici che caratterizzano il passaggio da una generazione all'altra, come quando un rampollo di famiglia eredita la fortuna costruita dal padre e non riesce a fare altro che dilapidarla.

Un atteggiamento dovuto al fatto di non aver costruito con i sacrifici il patrimonio e non attribuendogli il giusto valore, non solo non riesce a mantenerlo ma lo dissolve in attività inutili e sconsiderate.

Quando questa sindrome si riproduce in settori «sensibili» avviene la dispersione del know how tecnologico e gestionale da parte delle nuove classi dirigenti e delle nuove maestranze, con la conseguenza di dover reinventare la "ruota" e ripercorrere tutti gli ostacoli ed i rischi che erano stati già superati dalle generazioni precedenti senza trarne le necessarie esperienze.

Il motore del progresso dell'umanità è stato il bisogno, quando si hanno dei bisogni si trovano i metodi e i mezzi per soddisfarli.

Se i bisogni superflui sono già appagati non c'è più la necessità di dover progredire, tantomeno di prestare attenzione alle attività consolidate, con l'errato concetto che le cose "ormai" vadano da sé.

La caduta di attenzione e di stimoli al miglioramento sono tra le cause maggiori dei disastri e degli incidenti, ma anche dei semplici disservizi che caratterizzano la vita quotidiana.

La mancanza di formazione nel settore aeronautico non potrà far altro che accentuare queste tendenze, il personale, che non ha un interesse specifico nel campo, lavorerà soltanto in modo ripetitivo ed acritico, senza percepire la tipicità del compito che deve svolgere, senza curarsi dell'etica che deve essere il valore essenziale in ogni attività in cui è messa a repentaglio la vita umana e l'ambiente.

La soluzione? Banale, "l'uomo giusto al posto giusto", naturalmente identificando le caratteristiche dell'uomo giusto.

Da un punto di vista tecnico la questione è stata già risolta da JAA, le Joint Aviation Authorities, che ha emanato delle regole europee per garantire la sicurezza del volo, ad esempio che tutto il personale addetto alle operazioni sia qualificato, ossia che deve essere a conoscenza dell'impatto che il proprio lavoro potrebbe avere sulla esecuzione dei voli.

Il "Quality System" è un altro strumento, previsto da JAA per attuare i propri scopi, un sistema di controllo dei metodi applicati per assicurare la correttezza delle operazioni.

I manager dei vari enti a cui è stata delegata la funzione di controllo delle operazioni, **devono avere un substrato culturale aeronautico e non solo amministrativo**, è una condizione irrinunciabile per il corretto funzionamento del sistema.

Si deve uscire dalla logica del potere e del profitto nel management delle aziende di trasporto aereo per acquisire un concreto spirito di servizio per rendere questo settore sicuro, efficiente ed in espansione per lo sviluppo del Paese.

Manca, ancora, una vera volontà politica che riconosca la necessità di omologare gli enti di controllo e gli operatori aeronautici alle norme che sono già operanti negli altri paesi europei.

Non si parla quindi di rivendicazioni ma di un mutamento culturale, difficile ma indispensabile, che deve essere metabolizzato dalle classi politiche e dal governo, a prescindere dai loro orientamenti, per garantire che l'Aviazione Civile Italiana possa competere nelle sfide che sono in atto a livello europeo ed internazionale.

Pietro Colucci è istruttore presso la divisione addestramento del gruppo Alitalia, ha volato in Avionova e conosce come pochi altri la normativa JAA.

Ha già contribuito al sito con altri articoli riguardanti aspetti professionali e sociali dell'aviazione civile. Ha funzioni di rilievo nell'Associazione dei diplomati degli Istituti Aeronautici, **ANPTA** (Associazione Nazionale Periti Trasporto Aereo).