

Dopo una lunga esperienza lavorativa svolta in Alitalia per 28 anni prima come pilota e poi come comandante, ricoprendo anche incarichi dirigenziali, attualmente mi trovo in SEA, la società di gestione degli aeroporti di Milano, dove ho ricoperto l'incarico di direttore operazioni dal 2002 al 2007.

Questa breve premessa solo per spiegare da dove derivino alcune mie riflessioni che desidero proporre in questo spazio.

Passando dall'esperienza maturata in una compagnia aerea ad una società di gestione non potevo non notare la grande differenza di attenzione verso il tema della safety. Differenza che esiste, peraltro, rispetto a quasi tutte le attività diverse dal volo.

L'abbiamo visto insieme ai medici nell'ultimo Convegno di Modena.

Per questo motivo avevo caldeggiato, ancora consulente, presso l'allora Presidente dottor Fossa, l'iscrizione di SEA ad IFSC ottenendo di essere, con AdR, la prima società di gestione associata.

Sono convinto, infatti, che il ruolo dell'attività dell'aeroporto, nel sistema trasporto aereo, si debba evolvere verso un approccio più aeronautico a causa dello sviluppo del traffico, delle tecnologie, delle deleghe sempre più ampie rilasciate dalle compagnie aeree prevalentemente per motivi economici.

Il soggetto che risente maggiormente di questa evoluzione del ruolo è il gestore aeroportuale ma tutti i soggetti che svolgono la loro attività in aeroporto devono prenderne atto.

E' innegabile che il miglioramento così rapido della safety nel trasporto aereo sia dovuto, più che alla tecnologia, alla capacità di analizzare le cause degli incidenti per trarne importanti indicazioni di prevenzione come pure saper leggere i segnali premonitori.

Sappiamo come si stia lavorando per facilitare le segnalazioni anche garantendo coloro che riportano e non mi voglio dilungare sull'argomento già da altri opportunamente affrontato ma devo sottolineare la differenza enorme, a livelli di cultura e sensibilità, esistente fra le attività di volo e quelle di terra.

Occorre investire pesantemente nella creazione di questa cultura ed, a tal fine, ritengo che condividere le logiche, le metodologie di chi da "sempre" ha affrontato efficacemente i temi legati alla sicurezza sia una utilissima forma di divulgazione e non solo per i soggetti che lavorano in aeroporto.

Certamente, dopo il 2001, c'è stata una nuova attenzione rivolta, dall'Autorità, a tutte le attività di supporto al volo. Sono state richieste certificazioni, sono state elaborate normative, sono stati identificati nuovi soggetti, sono state ridefinite responsabilità. Con questo non voglio dire che sia tutto chiaro o coerente, certamente rimane molto strada da fare ma credo sia comprensibile qualche sfasatura in un percorso ancora giovane.

Certo, lo sforzo normativo contribuisce notevolmente all'incremento della safety ma non può prescindere dalla necessità di creare quelle sensibilità che solo possono modificare nel profondo le modalità di lavoro, le procedure, le attenzioni, la consapevolezza che, anche nello svolgimento di un'attività apparentemente banale, dobbiamo ricercare i massimi livelli di sicurezza sia direttamente nell'attività che svolgiamo sia nelle conseguenze su altre successive.

Per essere più chiaro mi riallaccio al tema dei danneggiamenti di aeromobili, affrontato da Pino Borgna, questa volta da un punto di vista "terrestre".

La parte più evidente di un danneggiamento è il costo di riparazione che vedo spesso sottovalutato perché coperto dalle assicurazioni e tralascio il tema della indisponibilità dell'aeromobile.

Quasi sempre non ci si preoccupa del perché sia accaduto, è molto più facile dare banalmente la colpa ad un autista. Se poi lo si punisce indiscriminatamente, abbiamo posto le basi perché l'evento possa ripetersi.

E' molto più complicato capire perché una persona formalmente addestrata abbia commesso un errore. Dovremmo cominciare a mettere in discussione l'addestramento.

Dovremmo vedere se si siano avuti segnali premonitori che, se ben interpretati, avrebbero potuto evitare l'evento ma per far questo dobbiamo creare un clima di fiducia che stimoli la segnalazione, il confronto, se possibile, o almeno una segnalazione anonima.

Cercare la colpa apparente è una facile scorciatoia. L'obiettivo dovrà essere quello di un'analisi approfondita dell'accaduto finalizzata ad evitare che l'evento si possa ripetere, visto che non siamo stati abbastanza bravi da prevenirlo, solo così potremo contare sull'indispensabile collaborazione che nasce dalla consapevolezza che, tutti insieme, lavoriamo per lo stesso fine: l'aumento della safety nostra e di chi ci sta intorno.

Marco Alberti