

## Safety “Low Cost”

La prevenzione è da sempre un business complicato. Non tanto per le metodologie e gli strumenti disponibili, sempre più innovativi ed efficaci, quanto per i vincoli e gli impedimenti di natura economica, normativa e culturale. L'implementazione del safety management system nel mondo aeronautico italiano è alle porte per i vettori aerei, le ditte di manutenzione e per il controllo del traffico aereo, ed è in parte già realtà per i gestori aeroportuali. Si affrontano temi complessi come la valutazione e gestione del rischio, la cultura aziendale ed il completo ed efficace coinvolgimento del management aziendale. La direzione indicata dall'ICAO, con la revisione di numerosi Annessi, è già realtà in molte autorità aeronautiche nel mondo e si sta concretizzando anche in tutta Europa. Fin qui tutto bene, in teoria.

Sul mercato si stanno affacciando nuovi strumenti che dovrebbero aiutare il mondo aeronautico ad amministrare la safety con metodologie quantitative spesso complesse e costose. Si procede celermente verso nuovi metodi gestionali del rischio, dall'analisi dei dati alle riorganizzazioni della struttura aziendale degli operatori, dando per consolidata la stabilizzazione di elementi fondamentali di un qualsiasi “safety programme” ieri e di un “safety management system” domani. La strada è ormai intrapresa, è solo una questione di tempo e di denaro. Ed è qui il punto.

Il sistema del trasporto aereo nazionale non si è fatto molte nuove amicizie negli ultimi anni: i profitti, quando ci sono, sono sempre più esigui ed i ripetuti tagli ai bilanci stanno riducendo molte aziende all'osso. Tutto sembra muoversi in un frenetico sforzo per sopravvivere in un mercato sempre più brutale. Questa situazione porta il trasporto aereo ad essere ancora più fragile e poco resistente a qualsiasi nuovo elemento di disturbo, come ad esempio l'inaspettato e repentino aumento dei costi del carburante.

I bilanci potrebbero quindi far rallentare la velocità con la quale il sistema del trasporto aereo sta percorrendo la strada verso il nuovo metodo di gestione della safety. Non che la safety in generale ne risentirebbe, ma quel cambiamento culturale, alla base del safety management system, potrebbe essere ritardato e con esso l'implementazione dei nuovi metodi di gestione che trasformeranno la safety dal vecchio concetto di “safety first” a quello di collante di tutte le attività aziendali, finanziarie incluse. Il nuovo processo trova le sue origini nel “safety programme” e nel “quality management system” ma a differenza di questi non è più un processo reattivo ma basato fundamentalmente sull'analisi di dati per conoscere e contenere il rischio a livelli accettabili.

Il possibile rallentamento nell'implementazione di questi nuovi processi fa riemergere la necessità di focalizzarsi su attività di prevenzione basilari; ovvero il sistema di raccolta ed analisi delle segnalazioni del personale di front-line, il conosciuto “safety reporting system”. E' il metodo più a buon mercato che consente un'efficace determinazione dei pericoli e di misurazione dei rischi a questi associati. Pura prevenzione low-cost.

Ultimamente però questo metodo di raccolta dati a basso costo sta perdendo qualche colpo per tre diversi motivi. Il primo: i detrattori del sistema di raccolta delle segnalazioni inconvenienti considerate soggettive, datate e reattive. Il secondo: le sempre minori garanzie di tutela da usi impropri che sembrano avere in tutto il mondo le segnalazioni del personale di front-line. Il terzo: i sostenitori della norma. Questi ritengono che l'ampliamento dell'obbligatorietà della segnalazione - attraverso la creazione di sistemi nazionali ed internazionali di raccolta dei safety reports obbligatori, volontari e confidenziali - sia condizione sufficiente a garantire l'afflusso di illimitate informazioni. Analizziamo nel dettaglio questi tre ostacoli al consolidamento ed allo sviluppo del safety reporting system.

Purtroppo in molti ritengono che il reporting system sia uno strumento di prevenzione datato perché considerato fundamentalmente reattivo. Il sistema reagisce dopo che un'occorrenza si è verificata con conseguenze più o meno importanti, dimostrando quindi l'incapacità proattiva e predittiva dello strumento. Dove si posiziona in realtà il reporting system in una strategia preventiva? I rapporti sugli incidenti e gli inconvenienti gravi sono sicuramente reattivi e dimostrano inconfutabilmente una capacità preventiva limitata. In realtà la parte predittiva e proattiva del reporting risiede nelle "routine occurrences" ovvero in tutte quelle segnalazioni senza conseguenze che possono contenere i precursori di un futuro incidente, criticità latenti del sistema non ancora individuate e nuovi "hazards".

I dati raccolti per essere efficaci devono essere però protetti da usi ingiustificati e senza garanzie per procedimenti giudiziari o per azioni disciplinari intraprese dall'operatore o dell'autorità aeronautica. Non esiste veleno più potente contro il reporting e la libera circolazione delle informazioni di safety, di un sistema che non tuteli e che non protegga le persone che fanno i safety reports e le aziende e le autorità aeronautiche che li custodiscono e li analizzano. Non è sufficiente ampliare l'obbligatorietà del reporting, dando generiche garanzie di riservatezza non sostenute però da chiari passi legislativi, per convincere il personale di front-line ad un riporto libero e senza condizionamenti. Così come non è sufficiente la risoluzione dell'Assemblea ICAO del settembre 2004 per convincere tutti gli Stati membri sull'efficacia preventiva delle segnalazioni di inconveniente modificando opportunamente i codici. Ancora per troppi Stati il rispetto della norma, attraverso la minaccia della sanzione, garantisce sicurezza e prevenzione all'intero sistema del trasporto aereo.

Infine l'aver istituito un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi affidato all'Enac e un sistema di segnalazione volontaria e confidenziale degli eventi affidato all'ANSV, in ottemperanza del decreto legislativo n.213 del 2006, che recepisce nell'ordinamento italiano la direttiva europea 2003/42, non garantisce da solo un flusso adeguato di segnalazioni. Per spiegare questo concetto è possibile fare riferimento all'esperienza accumulata da diversi operatori aerei negli ultimi decenni nella gestione di safety reporting systems aziendali: il numero delle segnalazioni non è assolutamente proporzionale alla presenza di norme e obblighi. Il solo "driving factor" è la cultura aziendale, la cultura del reporting e la cultura della non punibilità disciplinare legata al reporting. Sono ad esempio visibili e conosciute le differenze anche notevoli nel numero di segnalazioni obbligatorie che esistono tra i diversi operatori: e non è certo meno "safe" il vettore aereo che più riporta. La carenza e a volte l'assenza di inconvenienti e di segnalazioni sono solo la mancanza di adesione del personale di front-line alla cultura del reporting che evidentemente poco appartiene a quell'azienda.

Non sprechiamo l'opportunità offerta da uno strumento fondamentale del safety management system per la raccolta di dati essenziali alla valutazione del rischio. Sosteniamo la validità della cultura del reporting e della libera circolazione delle informazioni e contrastiamo coloro che affermano che la protezione e la non punibilità sia solo la ricerca di immunità e segno di poca responsabilità. Chi ne troverà certamente beneficio sarà l'interesse della collettività ed i bilanci degli operatori: la safety low-cost è alla portata di tutti.

Com.te Giuseppe Borgna  
Segretario Generale IFSC