

Germanwings i la gestió del risc

30/03/15 02:00 - DIRECTOR DE RELACIONS INSTITUCIONALS DE L'INSTITUT CERDÀ - **DANIEL ORTIZ I LLARGUÉS**

Un cop viscuts i assimilats l'impacte de la notícia, el dolor i la solidaritat davant la tragèdia del vol de Germanwings, cal iniciar un exhaustiu procés d'investigació i reflexió. En aquest sentit, quins comentaris es poden fer de la gestió i la responsabilitat empresarials?

En primer lloc, cal posar el focus en el factor humà. A hores d'ara són moltes les preguntes sense resposta a la taula dels responsables de selecció de personal i prevenció de riscos laborals. Les proves, les avaluacions i els reconeixements mèdics que es fan als aspirants i als pilots professionals són suficients i prou adequats? Una cosa és segura: en aquest cas, els controls van ser incapaços de detectar a temps els problemes de salut mental del copilot.

Tant des del punt de vista del compliment normatiu com també de la responsabilitat corporativa, tota empresa està obligada a estudiar els riscos associats a les diferents tasques i llocs de treball. Aquesta anàlisi s'ha de fer amb la capacitat d'adaptar-la a l'evolució del lloc de treball i el seu entorn laboral al llarg del temps. L'objectiu final és determinar quins són els llocs de treball crítics, sobre els quals el servei de vigilància de la salut ha de ser extremadament rigorós, i adoptar les mesures necessàries per tal de prevenir i minimitzar aquests riscos. No cal dir que quan es tracta de posicions amb elevades responsabilitats, de les quals sovint depenen moltes vides, tots aquests elements adquireixen encara molta més importància, i requereixen costosos programes de detecció precoç que s'han d'aplicar de manera continuada, exhaustiva i rigorosa.

D'altra banda, des del punt de vista organitzatiu, resulta sorprenent que els protocols d'actuació de la companyia no impedissin que la cabina quedés, encara que fos transitòriament, en mans d'una sola persona. Un principi elemental de la gestió del risc, no només en l'àmbit professional, sinó també en activitats de lleure (alpinisme, submarinisme, etc.), és anar sempre acompanyat.

En segon lloc, cal ser conscients que una de les paradoxes de la seguretat és que sovint les mesures preventives des del punt de vista de la *security* (seguretat patrimonial) van en detriment de la *safety* (seguretat de les persones). Per exemple: quan decidim posar reixes en una finestra perquè els lladres no entrin a robar, estem dificultant l'evacuació en cas d'incendi. En el cas que ens ocupa, el blindatge de la cabina va facilitar que el copilot s'hi atrinxerés.

Finalment, tan sols un apunt sobre una qüestió que requereix un ampli debat social: si el transport aeri és un servei públic fonamental que vertebrava els territoris i fa possible la lliure circulació dels ciutadans, fins a quin punt és legítim que el mercat influeixi sobre la seva regulació? O, amb altres paraules, estem disposats a acceptar que la necessitat de reduir costos (perquè les empreses han de ser competitives i també perquè els ciutadans exigim vols barats) pugui tenir alguna afectació sobre el nivell de seguretat aèria, atès l'elevat volum d'inversió que es requereix per garantir una excel·lent formació i avaluació dels pilots i un manteniment òptim dels aparells?



Un avió en miniatura enmig d'espelmes i flors a la seu de Germanwings a Colònia Foto: OLIVER BERG / AFP.