

DARIO CATALISANO*

IL PUNTO DI VISTA DELL'ESPERTO DI SICUREZZA AEREA

L'attuale scenario operativo può essere ricostruito tenendo conto di tre importanti eventi del passato.

Il primo, il disastro di Chernobyl, risalente al 26 aprile 1986, determinato da un errore umano, una violazione, o – come direbbe il prof. Catino – da una vera e propria “normalizzazione della devianza”. Un processo umano aveva causato una contaminazione globale, anche se ancora si era in una fase di pre-globalizzazione, e la notizia arrivò con qualche giorno di ritardo. In seguito a tale disastro il mondo restò paralizzato.

Il secondo evento, l'attacco terroristico alle Torri Gemelle dell'11 settembre 2001 che ha creato una paralisi totale del traffico aereo.

Il terzo, l'eruzione del Vulcano Eyjafjöll del 14 aprile 2010 che, per una mancanza di modelli e di un adeguamento di struttura, ha anch'esso paralizzato il settore dell'aviazione.

Minimo comune denominatore di questi tre eventi è il concetto di resilienza che ne costituisce al tempo stesso la comune risposta per fronteggiare le crisi di settore.

Il sistema aeronautico rappresenta un'organizzazione complessa, laddove per «organizzazione» si intende una unità sociale deliberatamente costruita e dotata di una struttura, di ruoli funzionali volti al perseguimento di determinati fini, e con il termine «complessità» si richiama l'esigenza di un nuovo approccio al sapere, orientato alla comprensione di sistemi fortemente interconnessi, che si basano su

* *Safety Manager, Accident Incident Investigator.*

tre leggi fondamentali:

1) legge dell'apertura, secondo cui tutti i sistemi complessi sono aperti, scambiano materia energia ed informazioni con l'esterno;

2) legge del riorientamento, per cui i sistemi complessi adattativi hanno l'importante caratteristica di riuscire a riorientarsi in seguito alle discontinuità improvvise che sperimentano;

3) legge dell'equilibrio dinamico tra continuità e discontinuità, che evidenzia come le organizzazioni complesse ricerchino come obiettivo un articolato equilibrio dinamico. La continuità è raggiunta mediante l'instaurarsi di relazioni con tutti i possibili attori rilevanti per l'eccellenza operativa. La discontinuità è data dalla ricerca dell'improbabile sotto forma di innovazione radicale. La continuità e la discontinuità sono sinergiche tra di loro.

Ciò posto, giova richiamare un modello di analisi, predisposto dalla IATA nel 2018, che già si focalizzava su quelli che potevano essere i maggiori fattori di cambiamento. Infatti faceva riferimento a "*infectious diseases and pandemics*".

Pertanto, si rende necessario individuare una situazione di equilibrio tra il "*risk assessment*" e il concetto di resilienza, in quanto i due strumenti sembrano un po' collidere.

La IATA, nella raccomandazione n. 7 al paragrafo 3.3. (*Security and Borders*), prevede che "con il crescente rischio di pandemie, un approccio globale alla gestione delle malattie infettive diventa sempre più importante. Mentre le compagnie aeree devono essere vigili e preparate, la IATA dovrebbe anche sottolineare il ruolo sempre più importante che tutte le parti interessate, in particolare i governi, devono svolgere, per garantire che tali risposte siano in linea con la guida dell'OMS e con le normative sanitarie internazionali".

È quanto sta accadendo attualmente in un contesto di pandemia.

Per questo occorre richiamare il concetto di resilienza che, stando alla definizione della *National Academy of Science*, consiste nella "capacità intrinseca di un sistema di adattarsi al cambiamento ovvero di adattarsi alle mutate condizioni d'uso e di modificare il proprio funzionamento prima, durante e in seguito ad un cambiamento o ad una perturbazione in modo da continuare ad offrire il servizio richiesto".

Ipotizzando la ricostruzione dell'evento su un ipotetico piano cartesiano, laddove si tengono in considerazione le *performances* e lo scorrere del tempo, nel momento in cui si verifica uno *shock* improvviso il livello delle *performances* si abbassa e nel caso in cui si sia in presenza di organizzazioni non resilienti, si determina il collasso della struttura.

In questo contesto, ciò che più dà speranza e certezza è che tutti i

sistemi e le organizzazioni complesse — tra cui anche il settore aeronautico — hanno il vantaggio dell'innovazione, che in un primo momento porta solo ad una breve ripresa, ma che nel lungo periodo comporta l'aumento del flusso di crescita.

In conclusione, la riflessione che può essere espressa è la seguente: se il modello di resilienza ha funzionato in occasione di quegli eventi drammatici prima richiamati, con ogni probabilità potrà funzionare come meccanismo di risposta all'emergenza pandemica, tenuto conto dell'organizzazione complessa su cui si fondano queste strutture.

L'innovazione, nel prossimo futuro, permetterà di ritornare a volare.



Publicato online in giugno 2021
© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti - Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.
Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0
APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti
Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche
Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514
DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.97-99