

A seguito delle nuove filosofie di volo delineate nelle precedenti puntate, la curva degli incidenti si è sensibilmente abbassata, e l'industria ne ha tratto giovamento. Purtroppo, la curva non ha mai raggiunto il valore zero: valore auspicabile ma, secondo alcuni studiosi, irraggiungibile.

Nonostante tutto, enormi sforzi sono stati fatti dall'industria in genere per mantenere il valore della curva più piatto possibile, poiché con il volume di traffico che ci aspettiamo nel mondo nel prossimo futuro, anche una percentuale bassissima di incidenti, a fronte di decine di milioni di decolli effettuati ogni anno, comporterebbe un valore assoluto inaccettabile per molti motivi.

Se pure è vero che il mezzo aereo è il più sicuro tra tutti i mezzi di trasporto, inteso come probabilità di essere vittima di un incidente, è anche vero che la risonanza mediatica che ha un incidente di volo si riverbera in tutto il pianeta.

III - Infatti, mentre se in Indonesia un camion incorre in un incidente mortale la notizia esce sui giornali, ma rimane circoscritta all'ambiente locale, non così avviene per un incidente aereo che fa il giro del mondo, ovunque esso accada.

Oltre ai costi umani, che interessano le famiglie delle vittime, i costi legali che derivano dall'accertamento di eventuali responsabilità ed economici per la perdita di immagine e di conseguenza di clientela in un mercato sempre più aggressivo, vi è un rischio di una distorta percezione sulla sicurezza del trasporto aereo in generale, che allontana dei potenziali passeggeri dal sistema aeronautico.

Da qualche tempo a questa parte la curva degli incidenti pare essersi leggermente rialzata e la causa principale individuata dagli esperti è legata di nuovo al *loss of control*, cioè la perdita di controllo che avevamo già visto anche negli anni '50.

Stavolta, però, il fattore che ingenera la perdita di controllo non è più la mancanza di ausili tecnologici, ma piuttosto la loro presenza pervasiva che rende il pilota un gestore di sistemi piuttosto che il comandante del mezzo. In caso di malfunzionamento degli impianti di bordo o degli strumenti primari di volo, talvolta il pilota non è in grado di subentrare efficacemente per riportare la traiettoria entro limiti di sicurezza. Si parla, in questo caso, in termini aeronautici, di "esclusione dal loop".

Nella ricerca delle cause scatenanti di questi incidenti, stanno emergendo delle nuove filosofie, collegate alla sicurezza del volo che si ramificano in diversi approcci alla sicurezza, dalle HRO (*Highly Reliable Organizations*

) alla

Resilience Engineering

, che affronta il problema ricorrendo a nuove concezioni dei sistemi complessi, come è l'industria del trasporto aereo mondiale.

Un po' di storia degli incidenti – III

Scritto da Antonio Chialastri

E' dunque evidente che la percezione della sicurezza è cambiata nel tempo, e così sono cambiati anche i modelli interpretativi delle organizzazioni, degli errori, e degli incidenti. Inevitabilmente, questi modelli risentono del modo di pensare di un'intera epoca, traducendolo in modelli pratici da applicare ai sistemi per ottenere risposte ad esigenze che provengono dall'industria. (fine)

antonio.chialastri(at)manualedivolo.it

(23 settembre 2011)

Leggi le puntate precedenti: [1](#) [2](#)