

([segue](#)) II - Molti sono gli ambiti, ivi compreso quello lavorativo, in cui si può provare un senso di felicità o viceversa percepire un certo grado d'infelicità. E questa infelicità può esplicitarsi in uno stato umorale, tutto sommato normale, di malessere temporaneo, ma anche trasformarsi in una patologia.

Il grado di tolleranza individuale dell'infelicità e le strategie di gestione di questi stati d'animo affettivi avversi, di natura non patologica, possono indubbiamente poggiare su basi biologiche ma sono importanti anche le modalità di reazione funzionale o disfunzionale apprese e strutturate nel tempo, la resilienza. Oltre alla psicobiologia, i tratti di personalità, ci sono il temperamento, gli stili cognitivi, credenze personali, i valori, le motivazioni, i bisogni di realizzazione individuale, ecc...

La personalità di base fa molto, ed i piloti vengono scelti anche attraverso test come l'MMPI che riesce a descrivere la personalità di stato e di tratto. Ma questo non è tutto.

Se usciamo dalla sfera individuale ci sono i cambiamenti intervenienti a qualsiasi titolo e livello, all'interno di ogni sistema che sia familiare/amicale o di gruppo di lavoro, organizzazione del lavoro, politiche nazionali e/o sovranazionali ecc... Il navigante non è una monade ed è costretto ad una ristrutturazione continua ad aggiustamenti veloci e pressanti alla ricerca di un nuovo equilibrio. Questi meccanismi possono logorarsi in seguito all'azione congiunta di molti stressors.

La felicità non essendo un'emozione primaria come la gioia, ad esempio, contempla in sé anche componenti di natura cognitiva. Ecco che la felicità si costruisce anche scientemente alla luce di nuovi vincoli, opportunità ed energie residuali.

Se è vero che Lubitz era "strutturalmente infelice" o se invece è vero che la sua era un'"infelicità dovuta a condizione medica recente", in un caso o nell'altro ha potuto portare a termine quell'azione terribile senza che i sistemi di controllo in essere siano riusciti ad intercettare in alcun modo la gravità estrema e distruttiva del suo malessere.

Il modello sistemico che viene usato nell'analisi di un accident aereonautico non si basa solo semplicisticamente sulla ricerca della colpa di qualcuno, su un capro espiatorio, ma esistono corresponsabilità nella garanzia della *safety*, a tutti i livelli fino ad arrivare ai sistemi legislativi, linee guida sulle Job regulations, indirizzi di macro economia del mondo del lavoro, ecc...

Alla luce di questa complessità è triste vedere trapelare brandelli di notizie ufficiali e ufficiose sulla vita del pilota e la sua "malattia", *news* che vengono date in pasto ai voraci media ma, come una fiera mai sazia, gli organi di stampa inghiottono veloci senza masticare e sputano spesso frammenti di verità discordanti e incongruenti, assemblati in modo superficiale ora in un modo ora al suo opposto, generando molta confusione nell'opinione pubblica.

La "felicità" e i sistemi complessi - II

Scritto da Silvana Lovera

La visione dei media è per sua natura molto parziale, cerca lo scoop e crea un capro espiatorio. La catena dell'errore è una cosa chiara invece a tutti i naviganti. Sul caso del volo Germanwings 9525 si è detto molto e molto si sentirà ancora fino al *final report* da parte degli organi competenti d'investigazione, quando verrà messo un punto.

In base all' *Aircraft Accident Report* verrà conseguentemente ufficialmente formulata la causa del disastro aereo e saranno stilati dei *Findings* più generali e delle *Recommendations* che dovrebbero essere adottate in modo che nel sistema aeronautico internazionale possa essere rafforzata la *safety* ad ogni livello. (*fine*)

(19 maggio 2015)