

INDICE

pag.

CAPITOLO I

RILIEVI INTRODUTTIVI. «DETERMINISMO TECNOLOGICO» E SISTEMI AD ALTO RISCHIO

1. Alcune premesse. «Innovazione», «potenziamento» e «sacralità» nell'«epoca del disincanto»	1
2. La ricerca ASGP-ANACNA. Una introduzione	4
3. Alcune specificazioni (I). Dinamiche di interazione nei sistemi ad alto rischio	7
4. Il «governo dell'inatteso». I principi dell'anticipazione e del contenimento nella riflessione di WEICK e SUTCLIFFE	9
5. Alcune specificazioni (II). Teorie organizzative e allocazione della responsabilità	14
6. Obiettivi della ricerca	16
7. Il metodo e le fasi. Indagine empirica e <i>practice-based studies</i>	18

CAPITOLO II

L'ANALISI EMPIRICA QUANTI-QUALITATIVA

1. Le analisi empiriche di tipo quantitativo e qualitativo	21
2. I risultati dell'indagine	24
2.1. L'importanza del <i>teamworking</i> e il meccanismo della « <i>ridondanza sociale</i> »	30
2.2. La gestione di minacce esterne inattese. In particolare: gli U.P.A. (« <i>Unauthorized Penetration of Airspace</i> »)	34
2.3. L'opportunità di non aderire alle procedure se lo scenario di traffico lo richiede	36

	<i>pag.</i>
2.4. Gestione del traffico e nuove tecnologie	37
2.5. Brevi note in tema di «torri di controllo remote»	37

CAPITOLO III STUDIO DI CASO

1. Casi emblematici di disastri aviatori. L'incidente di Cagliari. Un esempio di mancata considerazione delle peculiarità che connotano l'attività dell'ATC	43
2. Il fatto	44
2.1. Le sentenze di merito e di legittimità e l'ascrizione del fatto ai controllori del traffico aereo	46
2.2. Primo <i>step</i> di analisi. La posizione di garanzia dell' <i>air traffic controller</i> . Fonti e contenuto	49
2.2.1. I limiti al contenuto degli obblighi di impedimento elaborati dalla giurisprudenza in campo medico e la loro estensibilità al settore aeronautico	51
2.3. Secondo <i>step</i> di analisi. Gli addebiti per colpa	56
2.3.1. L'accertamento della colpa (I). L'individuazione della regola preventivo-cautelare disattesa	58
2.3.2. Il «rischio consentito»	60
2.3.3. Il contenuto relazionale delle cautele nel settore aeronautico (così come in campo medico)	62
2.3.4. Il «principio di affidamento» e i suoi limiti	65
2.3.5. Accertamento della colpa (II). L'individuazione del «nesso tra colpa ed evento». Il requisito della «realizzazione del rischio specifico»	67
2.3.5.1. Il problema della prevenzione delle collisioni con il suolo	67
2.3.6. Una ulteriore specificazione. Prevedibilità dell'evento e giudizio di riconoscibilità	70
2.3.7. L'apporto della psicologia cognitiva	74
2.3.8. La mancata considerazione, in sede di verifica giudiziale, del contesto di rischio in cui l' <i>air traffic controller</i> opera	75
2.3.9. La necessità di includere le « <i>Non-Technical Skills</i> » (NTS) nel giudizio di colpa	77

pag.

CAPITOLO IV

ALCUNE INDICAZIONI *DE IURE CONDENDO*

1. Premessa	81
2. L'« <i>occurrence reporting system in civil aviation</i> ». Dalla <i>safety</i> «reattiva» alla <i>safety</i> «proattiva»	82
3. La valorizzazione della segnalazione come elemento incidente sul grado della colpa	85
4. La limitazione della responsabilità alle sole ipotesi di «colpa grave». Uno sguardo d'insieme	87
4.1. La «colpa grave». Una ipotesi definitoria	88
4.2. La determinazione del grado della colpa. Alcuni elementi valutativi	95
5. Alcuni «appigli» teorici. Il modello di RASMUSSEN	102
6. Proposta di articolato normativo	105
BIBLIOGRAFIA	107