



Ripresa delle operazioni

Sinossi

Stante che l'epidemia COVID-19 avrà termine, ancora non risultano chiaramente delineate le fasi di uscita da tale contrazione economica e sociale.

Tale incertezza interessa ovviamente anche il traffico aereo, che seguirà le curve di risalita di molti altri settori: turismo, cargo, commercio, business internazionale.

Inoltre, per il fatto che non si sa in che modi e tempi l'epidemia avrà termine e i sopracitati settori torneranno a crescere, occorre ovviamente essere pronti.

Questo perché nel controllo del traffico aereo la domanda di traffico e il carico mentale dell'operatore sono aspetti che si interrelano, determinando risultanze in termini di safety ed efficienza delle rotte volate.

Ovvero è l'operatore a fornire la performance necessaria a che il sistema possa a sua volta offrire determinati livelli di servizi in termini di safety ed efficienza.

A tale riguardo, studi hanno dimostrato che più che il mantenimento di un determinato livello di performance nel tempo, risulta di più difficile ottenimento la costanza di tale performance in presenza di carichi variabili di traffico aereo.

Anche fasi di transizione, di passaggi da alte a basse richieste di performance, nonché da basse ad alte richieste, presentano risposte dell'operatore, in termini di carichi mentali, non ottimali.

Risulta quindi di maggiore complessità la gestione delle fasi di transizione da un livello di performance ad un altro che non il mantenimento nel tempo di siffatti livelli.

Ulteriore fattore correlato alle transizioni da un livello di performance ad un altro è la fatica. Questa, durante le fasi di transizione da uno scenario ad un altro, risulta essere differente sia in termini oggettivi che soggettivi.



Considerazioni

Il ritorno alle normali operazioni potrebbe essere preceduto da attività di simulazione sugli impianti ACC, stante la presenza dei simulatori.

Sugli impianti aeroportuali, dove la simulazione non ha il sostrato tecnologico necessario, gli operatori potrebbero essere resi edotti dei possibili limiti di computazione mentale riscontrabili alla ripresa delle operazioni tramite continuous training dedicati.

Tenuto conto delle necessarie considerazioni di information security, in termini di disponibilità, confidenzialità e integrità dei beni aziendali, si potrebbe pensare ad un accesso da remoto alla documentazione operativa, così da permettere un progressivo e continuo aggiornamento del personale.

Modi e tempi di eventuali e nuove operatività dovrebbero essere soppesati tenendo in debito conto le capacità resilienti degli operativi, che potrebbero essere residuali con il prolungarsi dell'emergenza COVID-19.

Bibliografia

Task Demand Variation in Air Traffic Control: Implications for Workload, Fatigue, and Performance. Tamsyn Edwards San Jose State University / NASA Ames

Effect of Workload History on Task Performance. Luz-Eugenia Cox-Fuenzalida, University of Oklahoma, Norman, Oklahoma

Matthews, M. L. (1986). *The influence of visual workload history on visual performance.* Human Factors, 28, 623–632.

Moroney, B. W., Warm, J. S., & Dember, W. N. (1995). *Effects of demand transitions on vigilance performance and perceived workload.* In *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 39th Annual Meeting* (pp. 1375–1379). Santa Monica, CA: Human Factors and Ergonomics Society.