



Comunicato stampa

AEREI: 70% DEI PILOTI HA AMMESSO ERRORI DOVUTI ALLA STANCHEZZA

Ma il nascente regolamento europeo estenderà i tempi di volo degli equipaggi

Roma, 3 marzo '13 – Il 70% dei piloti aerei ha ammesso errori in cabina dovuti all'eccessiva stanchezza. «Lo riferiscono i sondaggi della categoria e, per l'ennesima volta, lo testimonia il recente di colpo di sonno a un pilota su un volo Londra-Los Angeles di Air New Zealand. Un fenomeno che non è isolato e mette in pericolo la sicurezza del trasporto aereo». A denunciare il problema è il **prof. Francesco Peverini, direttore scientifico della Fondazione per la Ricerca e la Cura dei Disturbi del Sonno Onlus**, citando pure il sito specializzato www.dead-tired.eu (stanco morto!). E al suo allarme si aggiunge quello del **comandante Giovanni Galiotto, presidente dell'ANPAC, l'associazione dei Piloti dell'Aviazione Commerciale**, che lamenta come il regolamento che l'EASA-European Aviation Safety Agency sta modificando contiene, invece, norme che estenderanno ulteriormente i tempi di volo degli equipaggi.

«In Europa la fatica dei piloti aerei è una realtà. La loro stanchezza contribuisce al 15-20% di tutti gli incidenti mortali di volo causati dal fattore umano e gli scienziati hanno avvertito che gli effetti di grave affaticamento in cabina sono paragonabili a quelli provocati dall'alcool. Mentre l'alcool è proibito nel trasporto aereo, la fatica dei piloti è tollerata», ha detto il **prof. Peverini** ricordando che «i sondaggi mostrano che oltre il 70% dei piloti ha riconosciuto errori dovuti alla fatica e almeno metà ha ammesso di essersi appisolato nel pozzetto di comando senza notificarlo al collega. Lavorare di notte, subire lunghi turni di attività e il jet lag causano sonnolenza eccessiva e subdola, con colpi di sonno improvvisi, facendo cadere la soglia di veglia e di attenzione».

Il **comandante Galiotto**, presidente dell'ANPAC, ha sottolineato che «il fenomeno 'pilot fatigue' si realizza dopo una serie di turni di volo in cui il ciclo sonno-veglia viene alterato, di alternanza di fusi orari est/ovest, di notti passate in volo o di cicli ripetuti di sveglie molto presto, determinando un decadimento delle prestazioni, della vigilanza e della reattività senza esserne consapevoli. In casi estremi tale stanchezza può portare ad addormentarsi profondamente. Il pilota non è cosciente del suo stato, altrimenti rifiuterebbe di prendere servizio, come previsto dai manuali di tutte le compagnie. Esse, consapevoli del fenomeno, hanno studiato e implementato procedure per mitigare questi eventi, qualora si presentassero durante un volo, e per aumentare il livello di consapevolezza tra i piloti».

Ma nonostante gli scienziati, sulla base di varie ricerche (ultimo il rapporto Moebus), siano concordi nel riconoscere che le regole severe sono un prerequisito per la sicurezza del volo e i piloti e il personale di cabina debbono essere sufficientemente attenti ad operare in sicurezza anche alla fine di una lunga giornata di lavoro e nelle circostanze più esigenti come il pilotaggio, **le regole rischiano di andare in direzione opposta.**

«L'EASA, infatti, sta modificando l'attuale regolamento introducendo norme che consentiranno, se approvate dal Parlamento Europeo, di estendere ulteriormente i tempi di volo degli equipaggi. Questo è evidentemente inaccettabile. Non solo. Ma le modifiche sono addirittura contrarie alle valutazioni degli scienziati ingaggiati dalla stessa EASA», ha proseguito Galiotto rilevando che, per contro, «le autorità federali USA preposte alla sicurezza aerea abbiano rivisto le norme sui



Comunicato stampa

tempi di volo e di servizio riducendoli, dopo un catastrofico incidente nei pressi di Buffalo in cui era stato accertato che la 'pilot fatigue' era uno degli elementi determinanti del sinistro».

Anzi, ha aggiunto il **presidente dell'ANPAC**, «negli ultimi 15 anni almeno il 20% degli incidenti di volo ha avuto come elemento determinante la stanchezza del pilota. Purtroppo la crisi economica morde i bilanci delle compagnie in tutta Europa, spingendo la stessa EASA, autorità indipendente, a proporre di allentare la normativa attuale consentendo una ulteriore espansione dei tempi di volo degli equipaggi. È un mix esplosivo che da mesi vede le associazioni professionali europee dei piloti mobilitate anche per ottenere il coinvolgimento dell'opinione pubblica e delle istituzioni, oggi totalmente assenti ed insensibili, affinché prendano posizione».

«Lavorare di notte e dormire durante il giorno, come accade ai turnisti, può causare sonnolenza eccessiva e non tutti sono in grado di adattarsi a tale schema di vita. Un fenomeno analogo avviene con il jet-lag, in cui il corpo perde la naturale sincronia con l'ambiente circostante», ha ribadito il **prof. Peverini** il quale ha poi rilevato che «l'eccessiva sonnolenza diurna è anche correlata ad un certo numero di alterazioni del sonno, come i disturbi respiratori in sonno (SDB), che comprendono il russare e la sindrome delle apnee ostruttive in sonno (OSAS)».

Almeno **due milioni di italiani sono affetti da OSAS**, ma solo il 5% sa di avere questa sindrome, un disturbo respiratorio notturno caratterizzato da ripetute ostruzioni del flusso d'aria (apnee), in grado di determinare sonnolenza diurna, disfunzioni cardio-polmonari e innescare molte altre pericolose affezioni.

In USA, la National Sleep Foundation ha commissionato un sondaggio su americani adulti che lavoravano almeno 30 ore alla settimana. Ne è emerso che il 36% di essi ha lamentato sonnolenza o addormentamento alla guida di autoveicoli; il 29% si è addormentato o è stato molto assonnato al lavoro; il 20% ha perso interesse per il sesso a causa del troppo sonno.

«La buona notizia», ha concluso il **prof. Peverini, direttore scientifico della Fondazione per la Ricerca e la Cura dei Disturbi del Sonno**, «è che questi disturbi del sonno possono essere facilmente diagnosticati ed efficacemente trattati. Ci sono diversi strumenti utilizzati per valutare l'eccessiva sonnolenza di un individuo, come questionari specifici sviluppati appositamente per fornire informazioni in merito alla sonnolenza diurna (scala della sonnolenza di Epworth e scala della sonnolenza di Stanford)».