



## COMUNICATO STAMPA

### Un grande passo per la Sicurezza Aerea: nella direzione sbagliata !

*EASA pubblica regole inadeguate per la fatica operativa dei Piloti*

Oggi, la European Aviation Safety Agency (EASA), ha pubblicato la sua proposta di normativa comunitaria che dovrebbe proteggere dai rischi derivanti dall'affaticamento degli equipaggi, fenomeno dovuto a tempi prolungati di servizio ed a periodi insufficienti di riposo.

Queste regole, noncuranti degli studi scientifici e costruite in un'ottica di riduzione dei costi per le Compagnie Aeree, sono sorprendentemente al di sotto del livello che ci si può aspettare da un legislatore credibile. Senza un significativo cambio di rotta, questa normativa comprometterà sensibilmente gli standard in uso in molti paesi europei a scapito dei viaggiatori europei.

Dopo un anno di lavoro sulla nuova versione delle regole europee sui limiti d'impiego dei Piloti il testo proposto da EASA è più che deludente.

Evidentemente non si vuole cogliere l'opportunità di produrre una normativa concreta, supportata scientificamente ed orientata alla sicurezza come invece accade in paesi come gli Stati Uniti ed il Regno Unito dove, al contrario, esistono regole molto avanzate, condivise e sostenute anche industrialmente.

Si perde così una grande occasione che pone l'Unione Europea a fanalino di coda nello scenario internazionale delle autorità di regolamentazione e sicurezza.

Nonostante la missione dell'EASA sia di "promuovere i più elevati standard comunitari di sicurezza [...] in Europa e nel mondo" la sua proposta va esattamente nella direzione opposta.

Due esempi:

	<b>Proposta EASA</b>	<b>Proposta USA (FAA)</b>	<b>Evidenze scientifiche</b>
<b>Limite d'urno</b>	max <b>14 ore</b> / giorno	max <b>13 ore</b> / giorno	max <b>12 ore</b> / giorno
<b>Limite notturno</b> <i>(es. Inizio alle 00:00)</i>	max <b>12 ore</b> 7 giorni consecutivi	max <b>9 ore</b> max 3 notti consecutive	max <b>10 ore</b> notti consecutive limitate

*Nota: i limiti europei per i camionisti: 9 ore impiego diurno / 10 ore impiego notturno*

In accordo a questa proposta, un equipaggio potrebbe cominciare il suo servizio alle ore 05:30 del mattino e, dopo aver volato 4 tratte (4 decolli e 4 atterraggi), finire alle ore 18:15 dopo un servizio di 12ore e 45 minuti; nel Regno Unito, che

governa il 20% del mercato dell'Unione Europea, il limite massimo in questo caso è 9 ore.

I limiti sul tempo massimo d'impiego nascono dai limiti fisici dei Piloti; EASA sembra attribuire ai Piloti europei una maggior resistenza alla fatica ed una capacità di volare più ore rispetto ai colleghi americani ed inglesi.

EASA, con questa proposta normativa, ignora i risultati di anni di ricerche scientifiche, abdicando al suo ruolo, di fronte all'aggressività delle Compagnie Aeree opposta, a prescindere, contro ogni regola che vada ad incidere sui costi: non siamo sicuri che ciò sarà apprezzato dai passeggeri.

IPA (Italian Pilots Association), in totale assonanza con l'Associazione dei Piloti Europei (ECA) che rappresenta 38.600 piloti dell'Unione, nel respingere al mittente queste regole, rivolge un appello alle istituzioni UE per promuovere norme di sicurezza che tengano conto dei rilievi scientifici a tutela della sicurezza di tutti gli utenti dell'aviazione commerciale europea.