



C'è bisogno di vittime perché l'Europa si occupi della fatica operativa dei Piloti?

Serve una normativa europea basata su principi scientifici per affrontare il problema

Oggi, 12 febbraio, ricorre il 2° anniversario dell'incidente, occorso ad un velivolo della Colgan Air, nei pressi di Buffalo (USA) in cui perirono 50 persone; un incidente che costituisce un tragico monito su quali possono essere gli effetti dell'affaticamento degli equipaggi di volo.

A seguito di questo evento l'FAA, l'autorità aeronautica statunitense, ha agito con immediatezza emanando, nel settembre 2010, una sua proposta per nuove regole sulla materia, volte ad implementare la sicurezza delle operazioni di volo, basate su evidenze scientifiche e sulle "best practice" in vigore a livello mondiale.

In netto contrasto con questa autorevole tendenza, la UE ha recentemente pubblicato la sua proposta, per normare i problemi connessi con la Fatica Operativa, basandola su una valutazione d'impatto inadeguata, ignorando decenni di letteratura scientifica (incluso uno studio della stessa UE sull'argomento) ed impostando gli standard UE ben al di sotto di quanto proposto negli USA. Norme che, paradossalmente, andrebbero a ridurre i livelli di sicurezza in vigore in molti stati della UE che, attualmente, utilizzano limiti meno restrittivi sulle ore di volo dei piloti.

Tempi di servizio prolungati, intervallati da brevi periodi di riposo, possono essere un cocktail micidiale per i piloti se non adeguatamente regolati da norme che tengano conto dei rilievi scientifici.

Il messaggio che le 50 vittime dell'incidente di Buffalo ci dovrebbero recapitare non sembra essere arrivato alle orecchie della UE, non si spiegherebbe altrimenti l'inadeguatezza del pacchetto di proposte confezionato dall'EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea).

IPA (Italian Pilots Association) ritiene imperativo che EASA apporti cambiamenti sostanziali alle regole che oggi propone se non si vuole che il prezzo sia pagato dai passeggeri dei voli Europei; l'impatto della fatica operativa costituisce infatti il 15-20% degli incidenti dovuti a fattore umano.

La proposta di EASA è evidentemente frutto di una sottomissione alle pressioni che le compagnie aeree esercitano, in modo più o meno dichiarato, contro regole restrittive che vengono vissute esclusivamente come un incremento di costi operativi; tutte le maggiori compagnie sono coinvolte in questa campagna contro regole scientifiche sulla fatica degli equipaggi.

EASA deve affrontare l'argomento utilizzando i metodi scientifici e non le pressioni da "agenda commerciale" che la lobby delle compagnie aeree mette in atto quotidianamente.

IPA raccoglie l'appello di tutti i piloti d'Europa ed invita le istituzioni competenti, tra cui Enac e Ansv, ad impegnarsi per consegnare all'Unione regole che producano sicurezza, adeguate alla protezione dei passeggeri che volano in Europa così come dei cittadini che ci vivono.