



COMUNICATO STAMPA

Nuove norme UE sulla fatica operativa dei Piloti *Timidi passi verso la sicurezza, ancora tanta strada da fare*

E' stato divulgato **oggi, da parte dell'Agencia Europea per la Sicurezza Aeronautica (EASA), un documento contenente le nuove regole per prevenire i rischi per la sicurezza connessi alla fatica operativa degli equipaggi di volo. L'Agencia corre urgentemente ai ripari, rispetto alla proposta originaria del Dicembre 2010, ma resta molto da fare per proteggere la sicurezza dei passeggeri.**

Le ricerche scientifiche mostrano in modo inequivocabile come costruire e dimensionare i cicli di volo e di riposo, affinché i piloti siano completamente efficienti per condurre in sicurezza l'attività di volo; nonostante ciò EASA, nella proposta appena pubblicata, continua ad ignorare alcuni aspetti fondamentali della ricerca.

“I commenti alla prima proposta EASA (dicembre 2010), inviati all'Agencia da 50.000 operatori del settore consegnano alla commissione un messaggio inequivocabile: la proposta è inefficace, deve essere profondamente rivisitata in accordo ai rilievi scientifici” afferma il Presidente di IPA (Italian Pilots Association) Giovanni Galiotto. “La rivisitazione odierna apporta un certo numero di modifiche positive. Rimangono tuttavia molti punti critici, tra cui eccessivi tempi di servizio in caso di reperibilità (standby). Un Pilota potrebbe ritrovarsi ad effettuare un avvicinamento ed un atterraggio dopo ben 20-21 ore dal risveglio. Crediamo che i passeggeri non meritino tutto questo. Passeggeri e piloti si aspettano che i legislatori EU siano rigorosi sui temi relativi alla sicurezza”.

EASA ha dato mandato alla comunità scientifica di valutare la sua proposta; appare evidente come EASA abbia scelto di ignorare la maggior parte delle raccomandazioni quando esse impattano, negativamente, sugli interessi economici delle compagnie aeree; gli scienziati, ad esempio, unanimi nel definire particolarmente gravosi i turni notturni, raccomandano un limite massimo di 10 ore qualora il servizio impatti in quella fascia oraria mentre EASA, in ossequio alle spinte dell'industria, dispone il limite ad 11 ore. Queste disposizioni, e sono numerose, vanno contro i principi ispiratori ed i mandati legali dell'Agencia, contro lo stesso principio di precauzione e contro il più importante tra i diritti del passeggero: un volo sicuro.

EASA può e deve fare di più.