



NUOVO REGOLAMENTO FTL IN EUROPA

“sintesi di un percorso e nuovi scenari”

Per spiegarvi cosa succede in Europa in merito al Regolamento CEE 3922/91 (requisiti tecnici comuni e procedure amministrative applicabili al trasporto aereo commerciale) è necessario ripercorrere alcune tappe della normativa.

Il 16 luglio 2008 gli Stati membri della Comunità Europea adottano il Regolamento CE n°8/2008 recante modifica al Regolamento CEE 3922/91. Tale regolamento ingloba i requisiti tecnici JAR OPS 1, che comprende il Capo “N” (Equipaggio di Condotta), Capo “O” (Equipaggio di Cabina) ed il **Capo “Q” (Limiti dei Tempi di Volo e di Servizio)**. Il Regolamento emanato nel 2005 e più volte modificato, istituisce le EU-OPS. E' importante sottolineare che la versione del 2007 del Regolamento CEE 3922/91 affermava che **entro il 16 gennaio 2009 l'Agencia EASA avrebbe dovuto concludere una valutazione “medico-scientifica” dell'allegato III, Capo “Q”** e, ove opportuno, del Capo “O” e del capo “N”.

La Commissione EU nel 2006 dà mandato ad un gruppo di esperti “indipendenti” (medici e scienziati di varie Università Europee) di concludere le valutazioni “medico-scientifiche” dell'allegato III, Capo “Q”: “Moebus Report” in cui il gruppo di esperti evidenziano 18 punti critici. Il rapporto viene consegnato in EASA il 30 settembre 2008.

Il 30 gennaio 2009 EASA (European Aviation Safety Agency) pubblica il nuovo NPA (Notice of Proposed Amendments), senza includere alcuna delle osservazioni del rapporto MOEBUS, motivando questa scelta con l'affermazione che il rapporto si basa soltanto su aspetti che riguardano la sicurezza e non prende in considerazione le ricadute di tipo economico e/o sociali. Tra settembre 2008 e gennaio 2009 la Commissione è stata sottoposta a pressioni e forme di “lobby” dagli Operatori Aerei (AEA) affinché non fosse apportata nessuna modifica al Capo “Q”. L' AEA (Association of European Airlines) in particolar modo vuole che siano anteposti argomenti di tipo economico alla sicurezza, influenzando così anche il lavoro dell'Agencia EASA.

Nel frattempo negli Stati Uniti d'America le FAA a seguito del drammatico incidente di BUFFALO del 12 Febbraio 2009, iniziano a revisionare le Regole sul Trasporto aereo ed in particolare i “tempi di servizio e di volo” del personale navigante. Le nuove regole dell'FAA sono pubblicate ad inizio 2010 e rispetto al Capo “Q” sono più tutelanti della fatica operativa.

ETF (European Transport Federation) di cui fa parte la FILT-CGIL ed ECA (European Cockpit Association) di cui fa parte l'IPA decidono pertanto il 5 ottobre 2009 di effettuare la 2° mobilitazione Europea a Bruxelles, con una manifestazione dei naviganti davanti al Parlamento EU ed alla Commissione, comunicati stampa e volantinaggio informativo ai passeggeri in tutti i maggiori aeroporti europei, per sensibilizzare la pubblica opinione e le istituzioni rispetto al problema della sicurezza dei voli legata alla fatica operativa del personale navigante aereo. La campagna che ha come slogan “DEAD-TIRED- SAFE FLIGHT RULES NOW”, e che vede la partecipazione delle nostre Organizzazioni in prima fila, smuove la sensibilità delle Istituzioni europee fino ad allora “addormentate”.

Soltanto in seguito a questa mobilitazione l'EASA convoca un gruppo di lavoro che dovrà cercare di **dare risposte medico-scientifiche ai 18 quesiti posti dall'NPA del 2009, ed a quelle parti del Regolamento FTL considerate “zone grigie” dal rapporto MOEBUS (vedi base di servizio, riserva, WOCL, split duty, etc...) con un metodo scientifico.** Il gruppo è composto da rappresentanti dell'EASA, della Commissione EU, dell'AEA, ERA (vettori Regionali), delle Low cost, dei Charter, alcuni rappresentanti degli Enti Nazionali per l'Aviazione Civile (Gran Bretagna, Francia, Norvegia, Italia), **quattro rappresentanti dell'ECA e quattro dell'ETF (tra cui un esponente della FILT-CGIL).**

Il lavoro che viene svolto è quello di raccolta dati e di analisi degli “accidents” e “serious incidents” con un alto livello di “safety indicator”, al fine di trovare le potenziali regole che se cambiate possano migliorare i livelli di sicurezza. Chiaramente il cambio della regola deve portare come beneficio un livello inferiore di fatica operativa.

Dopo la raccolta dei dati si è proceduto ad effettuare le differenze tra gli attuali FTL e le norme ICAO.

In seguito è stato analizzato l'impatto delle regole FTL del Capo “Q” con i regolamenti applicativi di ogni singolo Ente Nazionale Aviazione Civile (vedi per esempio quello dell'ENAC). **Alcuni Stati come Gran Bretagna, Norvegia, Scandinavia, Spagna e Francia**, per le disposizioni dell'art 8 dell'EU OPS, tutt'ora godono di norme Ministeriali più restrittive (cioè meno flessibili) rispetto agli Operatori ma **più tutelanti per la “safety”** e la fatica operativa del persona-

le navigante. Tali norme più restrittive, e più tutelanti, dovranno venir meno **OBBLIGATORIAMENTE** a partire dalla prossima entrata in vigore del nuovo Regolamento, cioè nel 2012.

Perché sotto il nuovo regolamento FTL, non ci sarà più la possibilità per nessuna Nazione EU di adottare la così detta "clausola di non-regressione".

Questo vuol dire che le regole dei contratti di lavoro e quelle delle Autorità Aeronautiche Nazionali, che oggi stanno ancora sopra i livelli minimi delle EU-OPS, non saranno più legittimate a sussistere, a meno che non siano richieste sotto l'art 8 della Basic Regulation dell'EASA.

Il fine unico del nuovo Regolamento FTL , nelle intenzioni delle Associazioni dei Vettori Europei **NON SARA' LA SAFETY**, bensì l'Armonizzazione delle regole a livello EU per dare **PIU'** possibilità al libero mercato, di avere una concorrenza più equa tra vettori ed a costi inferiori.

Nel 2012 è inoltre prevista l'attuazione della terza fase OPEN SKY, che prevede l'apertura ai vettori Americani dei cieli Europei, in piena attuazione di tutte le libertà.

Il 20 dicembre 2010 EASA pubblica il nuovo NPA, al quale ogni operatore, Ente di Aviazione Civile, Sindacato o Associazione Professionale, può rispondere con osservazioni di carattere medico-scientifico con lo strumento CRT (Comment Response Tool) messo a disposizione dall'EASA.

La FILT CGIL e l'IPA hanno dato il loro pesante contributo attraverso un continuo lavoro su tavoli formali ed informali e rispondendo ai quesiti nel mese di febbraio inoltrandoli ad ETF e ECA affinché ci sia una risposta comune da parte dei sindacati europei.

In seguito alle risposte che verranno date alla NPA, si terranno 4 riunioni (tra Aprile e Giugno 2011), a cui parteciperanno anche 3 medici di medicina aeronautica nominati in modo indipendente tramite un bando effettuato da EASA, per valutare le osservazioni del gruppo di lavoro. Il risultato di queste valutazioni dovrà essere approvato dalla Commissione Trasporti EU (TRAN) a Giugno 2011.

Il testo ultimo della NPA sarà pubblicato a dicembre 2011 per poi passare a votazione del Parlamento EU i primi del 2012.

In queste settimane le nostre delegazioni stanno svolgendo in sede EASA gli incontri decisivi per tentare di migliorare la stesura finale delle nuove regole.

Il successo della campagna di ETF ed ECA presso l'EASA è strettamente connesso al lavoro di sinergia che FILT-CGIL e IPA sapranno svolgere insieme al Personale Navigante.

La modifica della normativa europea sarà fondamentale per il miglioramento della qualità della vita delle nostre categorie, i risultati positivi potranno essere raggiunti solamente se i sindacati

e le associazioni presenti nel consesso europeo non si limiteranno a fare proclami di rivendicazione di difesa delle categoria ma si impegneranno unitariamente con azioni concrete volte al miglioramento delle condizioni di lavoro di tutto il Personale Navigante.

E' importante esserci e dare forza al sindacato perché il nuovo regolamento una volta approvato dal Parlamento EU sarà obbligatorio per tutti gli Stati Membri, per tutte le Compagnie Aeree e per tutto il Personale Navigante; stare fuori e non dire la nostra vuol dire lasciare agli altri la possibilità di prendere decisioni sulla nostra vita.

IPA – Dipartimento Tecnico

Il Comitato degli Iscritti Filt-CGIL Piloti