



FILT-CGIL



Prot. 100504/AZ010

Roma, 4 maggio 2010

Da: IPA – FILT CGIL

A: ALITALIA CAI

- Safety Manager Ing. Gianluigi Guanzioli
- Direzione Operazioni Volo Com.te Roberto Germano

E p.c. : ALITALIA CAI

- Post Holder Crew Training Com.te Giuseppe Borgna
- Human Factors Com.te Alberto Colautti

Oggetto: T.R. 50 - Riduzione quantitativo "contingency fuel"

Le scriventi O.S./A.P. hanno recentemente preso atto della decisione di Alitalia CAI di ridurre la quantità di carburante minimo da imbarcare sui voli operati dalla stessa.

In particolare, con la T.R. 50 all'O.M. Parte A, è stato ridotto il quantitativo del "contingency fuel" dai 15 minuti di attesa, precedentemente previsti dalle "Flight preparation instructions", agli attuali 10 minuti.

Fermo restando che tale decisione si colloca in un ambito di perfetta corrispondenza con i precetti normativi e che, pertanto, rientra ampiamente nella discrezionalità aziendale, si ritiene opportuno proporre alcune considerazioni di carattere operativo.

L'insieme delle disposizioni e procedure contenute nella manualistica di Compagnia contribuisce, in maniera significativa, alla determinazione della "cultura di Compagnia", ovvero dell'insieme di percezioni diffuse tra la popolazione dei Piloti che orienta i comportamenti della stessa.

Certamente, durante l'ultimo anno, è stato progressivamente introdotto un nuovo approccio, da parte della Compagnia, alla gestione dell'attività operativa.

Tale approccio ha indubbiamente contribuito a modificare i comportamenti degli equipaggi, in particolare nell'area della gestione del carburante, particolarmente critica in considerazione dell'impatto economico che ha sul bilancio della Compagnia.

Se, da una parte, è indubbio il beneficio economico derivante dall'introduzione di modifiche normative e culturali nell'ambito della gestione del carburante, occorre dall'altra rilevare come tali cambiamenti, in particolare la riduzione del carburante imbarcato sugli aeromobili, debbano essere accompagnati da un adeguamento dei comportamenti dell'equipaggio in volo.

Il "fuel management", infatti, è una componente importante del processo di "decision making" e, secondo recenti studi, concausa in circa il 9% degli incidenti aerei. Tale componente deve, necessariamente, partire da considerazioni in ordine alla disponibilità di carburante a bordo ed è quindi fortemente legata alle prescrizioni su questo tema contenute nella manualistica di Compagnia.

Ferma restando, da parte dei Piloti, la massima disponibilità nei confronti di qualsiasi modifica alla manualistica o alle "abitudini" che comporti un risparmio economico per la Compagnia, si ritiene auspicabile che le modifiche che hanno un impatto diretto sull'operatività e, soprattutto, sugli aspetti legati ai processi decisionali degli equipaggi, siano attentamente valutate con il coinvolgimento di tutte le competenze aziendali e, una volta prese, accompagnate da una adeguata comunicazione al personale interessato e, magari, dalla distribuzione di "linee guida" utili ad enfatizzare le aree Human Factors interessate dalle modifiche, in modo da contribuire ad adeguare la cultura di Compagnia riducendo al minimo i rischi potenziali per la sicurezza delle operazioni che tali decisioni possono introdurre nel sistema.

Coord. Nazionale Filt-CGIL Piloti
Danilo Baratti



IPA - Direttore Esecutivo Tecnico
Andrea Boiardi

