



Roma, 10 ottobre 2011

Da: Filt CGIL – IPA

A: Alitalia

Accountable Manager
G. Schisano

PHFO
R. Germano

PHT
G. Borgna

E, p.c.:Relazioni Industriali e Costo del Lavoro
G. Depaoli

Oggetto: Controllo periodico di linea - Programmazione sui voli Lungo Raggio in equipaggio rinforzato

Da una analisi sommaria, risulta alle scriventi che il controllo periodico di linea (check di linea) nei settori di lungo raggio venga programmato, nella maggior parte dei casi, sui voli che prevedono una composizione equipaggio rinforzata, con l'esaminatore (TRE) che fa parte dell'equipaggio minimo previsto per il volo in specie.

In questo caso, evidentemente, il Comandante TRE incaricato di effettuare il controllo sostituisce di fatto uno dei Primi Ufficiali normalmente programmati su tale tipologia di volo.

Fino a qualche tempo fa, viceversa, i controlli venivano usualmente effettuati su voli previsti con equipaggio minimo (Comandante e Primo Ufficiale), aggiungendo il TRE all'equipaggio stesso.

La attuale tipologia di programmazione dei controlli, per quanto non in contrasto con la vigente normativa europea e nazionale, sollecita, a giudizio delle scriventi, alcune riflessioni in tema di sicurezza delle operazioni.

In questo caso, infatti, il TRE non è più un osservatore "esterno" che valuta la prestazione dell'equipaggio (composto secondo i requisiti normativi) con una interazione minima, annotando le piccole sbavature nella performance dell'equipaggio per poi farne oggetto di debriefing, ma diventa egli stesso un membro dell'equipaggio a tutti gli effetti, soggetto quindi agli specifici doveri e compiti del membro di equipaggio e, come tale, all'autorità del Comandante, pur mantenendo, allo stesso tempo, il ruolo di controllore della performance dell'equipaggio di cui egli stesso fa parte.

E' evidente, a giudizio delle scriventi, come tale prassi possa facilmente dare luogo ad ambiguità o a potenziali conflittualità, in un contesto dove l'applicazione dello standard, la crew coordination e la

crew integration sono componenti fondamentali al fine della sicurezza delle operazioni. Solo a titolo di esempio, si pensi ad una situazione nella quale il TRE, in quel momento seduto nel sedile dell'osservatore, noti che i due Piloti ai comandi non hanno correttamente compreso una comunicazione radio del controllo del traffico aereo. Egli, come membro di equipaggio ha il dovere di intervenire immediatamente ma, come TRE, potrebbe avere la necessità di lasciar lavorare l'equipaggio per valutarne la performance, come se non ne facesse parte. In questo caso potrebbero facilmente sorgere potenziali "incomprensioni" o addirittura conflittualità con gli altri membri dell'equipaggio.

Del resto, non risultano alle scriventi altre situazioni nella quali, dovendo valutare la performance di un team o gruppo di lavoro, il valutatore faccia parte egli stesso del gruppo oggetto della sua valutazione.

Inoltre, la programmazione di tale controllo su un volo ad equipaggio minimo, come da prassi in uso precedentemente, con la figura del Comandante TRE "aggiunta" all'equipaggio minimo, fornirebbe una risorsa in più proprio su quei voli dove, a causa della composizione dell'equipaggio e dell'effettuazione del volo nell'arco notturno, la fatica operativa costituisce un rischio significativo.

A titolo di esempio, programmando i controlli sul volo AZ 610/AZ611 FCO-JFK-FCO (avvicendamento esteso dall'operatore), si avrebbe, a nostro avviso, il doppio vantaggio di evitare i rischi già menzionati e, allo stesso tempo, di dare la possibilità, in caso di necessità, di aumentare il massimo Flight Duty Period effettuabile dal volo in questione.

Qualora il numero di voli programmati in equipaggio minimo non fossero sufficienti a garantire le necessità di controllo per tutto il PNT, sarebbe possibile utilizzare i voli con tre membri di equipaggio aggiungendo il TRE come tale, ovvero non facente parte dell'equipaggio minimo.

Esprimiamo quindi forti perplessità circa la scelta effettuata dai settori di LR di effettuare i controlli con le attuali modalità che, peraltro, ad una prima osservazione, genera costi aggiuntivi per l'azienda, impiegando la figura del TRE su segmenti che sviluppano un maggior numero di ore di volo.

Alla luce di quanto esposto, le scriventi O.S./A.P. richiedono una valutazione del tema in oggetto e auspicano che vi sia a breve un riscontro oggettivo in tal senso.

Distinti saluti

Filt CGIL - RSA Piloti Alitalia
Danilo Recine



IPA - Direttore Esecutivo Tecnico
Andrea Boiardi

