

Non ci sta Patrick Goudou, direttore esecutivo di EASA, agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione, a essere indicato dai piloti di tutta Europa come l'uomo che "ha deciso che si potrà atterrare dopo essere stati svegli per 22 ore".

E all'indomani delle manifestazioni che si sono svolte in oltre venti città e aeroporti italiani consegna alla stampa la sua versione dei fatti, affermando che il processo di elaborazione delle nuove FTL (i limiti di servizio e di volo di piloti e assistenti di volo) ha in realtà tenuto conto degli studi scientifici in materia, e che in nessuno degli scenari prefigurabili dalla nuova regolamentazione sono previste 22 ore di servizio.

Il che in effetti è vero, ma lo "stare svegli" per 22 ore è semplicemente una proiezione operativa, fanno notare a ECA, che tiene conto anche dei tempi verosimilmente necessari a svegliarsi, vestirsi e recarsi in aeroporto, così come tiene conto di eventuali "presenze in campo" ben prima dell'orario effettivo di decollo, come nel caso delle cosiddette "riserve al campo".

Insomma, fatti tutti i calcoli, la possibilità di trovarsi ai comandi di un aereo in atterraggio al termine di una veglia di 22 ore diventerebbe con le nuove regolamentazioni tutt'altro che remota, e tra i tanti studi citati da Goudou, è proprio quello dalla sua stessa organizzazione commissionato a puntare l'indice su questo e altri aspetti critici.

La sensibilizzazione a questi temi è stata al centro della giornata di mobilitazione denominata Walkout for Safety, che ha vissuto momenti molto pittoreschi e coinvolgenti a Londra, dove i piloti della BALPA, oltre ad azioni di volantinaggio in aeroporto, hanno organizzato anche proiezioni di filmati in giro per la città, privilegiando i punti di maggior interesse turistico: un modo anche questo di coinvolgere i destinatari finali delle nuove FTL, quelli che ai piloti "stanchi morti" affidano le loro vite, e cioè i viaggiatori.



E tra i viaggiatori, qui in Italia, è capitato di trovarne anche di "speciali", come Pierluigi Bersani, che a Fiumicino è incappato nel volantinaggio organizzato da ANPAC, il cui presidente Giovanni Galotto ha avuto così occasione di ricordargli in prima persona la necessità "che le istituzioni nazionali preposte, ENAC e il Ministro dei Trasporti, si assumano la responsabilità di

portare la voce di piloti in Europa, chiedendo senza tentennamenti che ogni scelta sia motivata e giustificata dagli studi scientifici approfonditi, commissionati dalla stessa EASA, e poi accantonati senza che alcuna convincente spiegazione sia stata fornita."

A dire il vero però, l'accantonamento del famoso "Rapporto Moebus" a suo tempo era stato giustificato con qualcosa che con la sicurezza del volo ha ben poco a che fare: l'aumento dei costi operativi delle compagnie aeree. Ed è appunto qui che, a livello legislativo, si gioca la partita: nello scontro tra le esigenze commerciali delle lobby delle compagnie e quelle di sicurezza portate avanti dai piloti.

Ed è giusto quindi, al di là della prevedibile irritazione di Patrick Goudou, che passeggeri (i quali queste nuove norme saranno chiamati a subire) e politici (i quali queste nuove norme saranno chiamati ad approvare ufficialmente) siano correttamente informati di quello che sta succedendo.

*(23 gennaio 2013)*