E' iniziato il conto alla rovescia verso l'adozione delle nuove regole sui tempi di volo e di servizio ([FTL](#) - *Flight Time Limitations*) per piloti ed assistenti di volo sui quali, la Commissione Trasporti Europea, sarà chiamata a votare la settimana prossima o, al più tardi, quella successiva.

La sicurezza di milioni di passeggeri Europei sarà al centro dell'attenzione, la prossima settimana, in occasione di un voto decisivo da parte della Commissione Trasporti Europea.

Le nuove norme, proposte da una speciale commissione, sono state ampiamente criticate, dichiarate "insicure" perché non basate sui rilievi scientifici. I piloti e gli assistenti di volo, i quali lo scorso gennaio hanno manifestato in tutta Europa per sensibilizzare l'opinione pubblica sui rischi derivanti dalla "fatica operativa", considerano questa proposta di legge inaccettabile ed auspicano che venga rigettata dal Parlamento Europeo.

Secondo quanto dichiarato dal comandante Nico Voorbach, presidente di ECA (*European Cockpit Association*), l'associazione professionale che rappresenta quasi 40.000 piloti di tutta Europa: "La Commissione Trasporti sembra voler imporre delle decisioni politiche non curandosi delle giustificate preoccupazioni di piloti, assistenti di volo ed esperti di fatica operativa".

Il fatto è che la proposta di legge, così come è concepita, contiene un grande numero di disposizioni che vanno contro a ciò che medici, esperti e scienziati considerano ormai dimostrato nel campo dei ritmi sonno-veglia, dei cicli di riposo e dell'accumulo della fatica operativa. In compenso, se approvata, consentirebbe alle compagnie notevoli risparmi.

Tanto per fare un esempio, sottolineano i rappresentanti dei piloti, la nuova normativa consentirebbe un periodo di volo di 11-12:30 ore di volo durante il periodo notturno, mentre le evidenze scientifiche raccomandano fermamente un massimo di 10 ore di volo quale tempo massimo. Altro punto critico è quello dei periodi di reperibilità, le cosiddette "riserve", durante i quali un pilota deve tenersi a disposizione (spesso "in campo", vale a dire con la presenza fisica in aeroporto) per garantire la sostituzione tempestiva di un collega indisposto.

Ebbene, con le nuove regole si può verificare il caso di piloti di "riserva" chiamati a svolgere un turno di volo che potrebbe prolungarsi fino a 22 ore da quando si sono svegliati per recarsi in aeroporto. Non a caso, l'interrogativo che Voorbach ripropone all'attenzione del pubblico è sempre il solito: "Salireste su un aereo sapendo che i piloti sono svegli da 22 ore al momento dell'atterraggio?" e prosegue: " Questa è una scelta che potreste non poter effettuare in futuro, e in queste condizioni il personale di volo va incontro ad un elevato livello di fatica, che altera l'abilità di pilotare l'aeroplano in maniera sicura". E aggiungiamo noi, questa alterazione dispiegherebbe i suoi effetti proprio in uno dei momenti critici del volo, quello dell'atterraggio.

Nonostante l'allarme lanciato dal mondo scientifico, il nuovo testo contenente le regole con cui saranno impiegati gli equipaggi di volo ha continuato il suo cammino in sede di Commissione Europea senza recepire le istanze (pur documentate) che consigliano una maggior attenzione ed una minor sudditanza del legislatore rispetto agli aspetti puramente industriali e commerciali.

Da notare, tra l'altro, che le evidenze scientifiche che in Europa rischiano di essere ignorate, sono state invece recepite dalla nuova regolamentazione statunitense, che invertendo la tendenza all'aumento dei tempi di volo consentiti, ha recentemente (anche a seguito delle risultanze delle indagini su alcuni incidenti) fatto marcia indietro, ed ha fissato limiti di impiego e di volo inferiori a quelli che si vogliono viceversa adottare in Europa.

Anche in Italia le organizzazioni professionali dei piloti, e segnatamente ANPAC (Associazione Nazionale Piloti di Aviazione Commerciale), hanno più volte denunciato la gravità della situazione, e nei mesi passati hanno posto all'attenzione di tutte le istituzioni italiane ed europee le gravi lacune dell'impianto normativo in fase di elaborazione.

Oltre a questo, per consentire agli utenti del trasporto aereo di pronunciarsi rispetto ad alcuni aspetti sensibili di questa impostazione dei limiti d'impiego per gli equipaggi di volo, in questi ultimi giorni ANPAC ha proposto un sondaggio, sul proprio sito e sui social network.

Se qualcuno volesse provare a rispondere direttamente al quesito posto da Nico Voorbach (e da tutti i piloti europei), può ancora farlo a questo [link](#), dove oltre a ulteriori elementi di conoscenza e riflessione sul tema, si trova anche un ulteriore link per il sondaggio.

(25 settembre 2013)