

Tra le rotte che, per le loro peculiarità, vengono considerate critiche, la Roma - Buenos Aires - Roma ha da tempo un posto di tutto rispetto: voli lunghi, svolti quasi completamente di notte e attraverso una zona, quella intertropicale, continuamente afflitta da perturbazioni.

L'entrata in vigore a pieno titolo delle norme europee contenute nella cosiddetta [Subpart Q](#), ha ulteriormente complicato la situazione. Come già accennato in un

[precedente articolo](#)

, la normativa prevede che un equipaggio di quattro piloti abbia un limite massimo di servizio di 18 ore, ma nel caso specifico queste sono (o per meglio dire, dovrebbero essere) ridotte a 16 in virtù della sovrapposizione del periodo di servizio con la cosiddetta "

[finestra del ciclo circadiano inferiore](#)

".

Regole dettate da una preoccupazione di sicurezza, ma che nel caso specifico vanno a scontrarsi con le esigenze operative ed economiche della compagnia. Vale la pena di dare un'occhiata più approfondita ai termini esatti della questione.

Teoricamente il PSV (sigla che definisce il tempo di servizio) della rotta volata da Alitalia-CAI è di 15 ore e 15 minuti, pari cioè ad un volo block-to-block (da parcheggio a parcheggio, e quindi comprensivo anche delle operazioni di messa in moto e di rullaggio) di 13 ore e 45, più un'ora e mezzo che serve alla preparazione del volo.

Tutto a posto, dunque? No, perché ogni ritardo che sopravviene dopo la presentazione in campo dell'equipaggio va ovviamente a fare aumentare il tempo di servizio, così come un rullaggio un po' più lento del normale, o un tempo di volo allungato da condizioni meteo avverse. E così basta un imbarco un po' travagliato, con qualche passeggero che non si trova più, o un'operazione di manutenzione che si prolunga leggermente, per spingere l'equipaggio oltre la soglia delle faticose 16 ore. E quando ci si rende conto che la partenza ritardata provocherebbe, a destinazione, il superamento del limite, si deve scendere e farsi rimpiazzare da un equipaggio fresco.

Il regolamento europeo prevede però la concessione di deroghe "nel caso di urgenti necessità operative o di esigenze operative di breve durata", e forte di questo Alitalia, all'inizio della stagione invernale 2009-2010, ha chiesto e ottenuto, appunto, una deroga temporanea che riportasse il limite a 18 ore: in pratica, si fa come se il volo non si svolgesse di notte... semplice e genialmente italico.

Si può fare? Sì, ma come lo stesso regolamento in altra parte specifica, a condizione che "siano salvaguardati i livelli di sicurezza alla base delle disposizioni comunitarie". Altre compagnie europee, poste di fronte allo stesso problema, lo hanno risolto concedendo ai loro equipaggi una notte di riposo in più a Buenos Aires, prima di ripartire per il pesante volo di ritorno, anch'esso notturno. Questo però implica un maggior impiego di personale e spese di albergo

raddoppiate.

Gli equipaggi Alitalia, invece, continuano a ripartire verso casa il giorno successivo, dopo un periodo di riposo di pochissimo superiore al minimo previsto in condizioni di normale affaticamento... e come abbiamo già detto, la rotta Roma - Buenos Aires - Roma è viceversa una delle più pesanti.

La regolamentazione prevede inoltre che vengano istituiti dei meccanismi di "consultazione delle parti interessate" che, secondo quanto denunciato da sindacati e associazioni professionali dei piloti, non sono mai stati messi in opera.

A fronte di tutto questo, ci si sarebbe aspettati che ENAC (l'autorità italiana per l'aviazione civile), sospendesse la deroga concessa a titolo temporaneo e di sperimentazione. E invece, anche nella stagione estiva, la deroga "temporanea" è sempre lì.

E c'è di più: le 13 ore e 45 minuti di volo previste sulla carta pare che esistano solo nell'orario pubblicato, perché la realtà dei fatti, monitorati nella primavera scorsa dalle stesse organizzazioni sindacali, parla di una durata media del volo effettivo (senza cioè considerare i rullaggi, che normalmente richiedono una ventina di minuti) di 13 ore e 49, con punte che superano le 14. Il primo risultato di questa situazione è che i voli arrivano regolarmente in ritardo rispetto all'orario schedulato, con grave disagio dei passeggeri, tanto che i sindacati dei piloti hanno ritenuto opportuno coinvolgere anche le associazioni dei consumatori.

Senza contare che il ritardo finisce con l'assottigliare il già esiguo tempo di riposo dei piloti, con tutte le ripercussioni che questo potrebbe avere sull'efficienza dell'equipaggio durante il volo di ritorno. In quest'ottica, due dei sindacati dei piloti (IPA e CGIL) hanno inviato il primo luglio scorso una ulteriore comunicazione a ENAC.

Saranno ascoltati? Speriamo di sì, ma l'italica tendenza a trasformare il provvisorio in permanente ci induce a temere che la deroga "temporanea" venga rinnovata anche per la stagione invernale 2010-2011 ormai alle porte... con buona pace della sicurezza.

*(11 settembre 2010)*