

Nel 1979, il Dr F. Preston, direttore dei servizi medici di British Airways , al simposio di Amsterdam su "Safety and Efficiency in Airline Operations in the Next 50 years", affermò: "*those who work in flight environment work in a hostile environment*". Niente di più vero. Gli equipaggi di volo lavorano in un ambiente particolare ed unico nel suo genere.

L'alta quota cabina, la bassa umidità della aria, il rumore e le vibrazioni fanno sì che l'aeromobile non sia un posto ideale dal punto di vista della qualità ambientale.

Un aeromobile in volo, inoltre, essendo un ambiente confinato, presenta molte delle caratteristiche tipiche dell'aria "*indoor*", con la presenza di contaminanti fisici, chimici e biologici non presenti naturalmente nell'aria esterna.

Il volo di "lungo raggio", nella sua specificità, presenta altresì altre peculiarità permanenza per un lungo tempo a bordo dell'aeromobile con condizioni microclimatiche non proprio ideali, alterazioni dei ritmi circadiani a causa dell'attraversamento dei fusi orari e privazione del sonno. Tutti questi fattori, abbinati alla mancanza di un adeguato periodo di riposo, sia durante il servizio che fuori, giocano un ruolo importante sulla salute psico-fisica del membro di equipaggio.

La liberalizzazione del trasporto aereo (*Deregulation*) iniziata in Europa agli inizi degli anni 90 e negli Stati Uniti qualche anno prima, ha favorito la concorrenza tra vettori aerei e di conseguenza la nascita di nuovi operatori aeronautici. Le compagnie aeree, private ed a partecipazione statale, hanno dovuto fronteggiare improvvisamente un nuovo elemento di interferenza, le compagnie *Low Cost*, caratterizzate da un approccio al mercato estremamente aggressivo. Un operatore medio che normalmente svolgeva la sua attività in regime di un quasi monopolio si è trovato repentinamente in un libero mercato di tipo concorrenziale.

Tutto ciò ha imposto alle compagnie, pena l'esclusione dal mercato, una riduzione del prezzo dei titoli di viaggio, ma anche una revisione complessiva dei costi di gestione. Questa riduzione di spesa si è abbattuta come uno tsunami su tutti i settori delle aziende aeronautiche.

La *Deregulation* ed il progresso tecnologico aeronautico hanno consentito alle compagnie aeree di pianificare voli commerciali a lunga durata (ER- *Extended Range* e ULR-

*Ultra Long Range*

) che implicano quote e latitudini maggiori. In certe rotte polari la quota di volo supera abbondantemente il livello della tropopausa. Questi voli in piena stratosfera se da una parte consentono una notevole riduzione dei consumi di carburante e, quindi, dei costi, dall'altra aumentano l'esposizione degli equipaggi agli effetti nocivi degli agenti fisici tipici dell'alta atmosfera come l'ozono e le radiazioni ionizzanti.

Anche l'impiego del personale navigante è stato sottoposto a questa logica di contenimento della spesa cercando di renderlo più produttivo.

All'inizio delle attività aeree di tipo commerciale, e sino a circa dieci anni fa, gli operatori aerei si sono sempre mantenuti ben al di sotto dei limiti legali d'impiego degli equipaggi di volo, privilegiando gli aspetti della sicurezza del volo e del benessere del personale navigante.

Ultimamente, nell'ottica di rimanere concorrenziali, nelle aziende di trasporto aereo si è riscontrata una inversione di tendenza e si è venuta a creare una nuova, restrittiva filosofia di impiego degli equipaggi. L'impiego di quest'ultimi è stato, in special modo in Italia, esasperato e portato ai limiti operativi (*Maximum Flight Duty Period*) ed il tempo di riposo tra un impiego e l'altro (*Minimum Rest Period*) ridotto al minimo legale imposto dall'Autorità (EASA e ENAC).

Tra le diverse opinioni a riguardo nell'ambito dell'Unione Europea e gli enormi interessi economici in gioco, una cosa è certa: gli equipaggi non sono mai stati impiegati in modo così estremo. Mancano, quindi, dati oggettivi e statistiche relative ad un impiego così intensivo ed ai danni potenziali che ciò potrebbe provocare in futuro sulla salute del membro di equipaggio nel medio-lungo termine.

(6 febbraio 2010)