



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

**TECHNICAL
UPDATE**



N.5 SETTEMBRE 2004

EDITORIALE

Alla fine è diventata emergenza, siamo travolti dagli eventi. I limiti di impiego ministeriali fino a pochi mesi fa erano un problema di poche compagnie private e molto marginalmente di alcuni avvicendamenti Alitalia. Ricordo, durante lo sciopero che facemmo a gennaio 2003, i commenti e le critiche di alcuni colleghi che si lamentavano perchè i piloti Alitalia stavano sostenendo una agitazione per un argomento che non li riguardava, in quanto protetti dai limiti contrattuali. A questi sembrava inutile perdere tempo e denaro a favore di altri che tra l'altro aderivano in maniera molto blanda a questo sciopero. Ignoravano che quando in una azienda vige lo spauracchio del licenziamento diventa molto difficile rivendicare qualcosa. Oggi è stata Alitalia a chiederci di volare ai peggiori limiti ministeriali in Europa: quelli italiani. E questo sicuramente "farà tendenza" tra le altre compagnie. E' dell'ultima ora la firma dell'accordo contrattuale che comprende i limiti di impiego. Rispetto a quanto chiesto dalla Compagnia siamo riusciti ad ottenere qualcosa di accettabile, prendendo a riferimento il contratto Lufthansa. Personalmente, sono soddisfatto perchè si è finalmente acquisito il principio di considerare come limitanti i periodi di servizio e soprattutto di differenziarli in funzione dei cicli circadiani; è quello che vorremmo ottenere da ENAC, ma che, nonostante le promesse, ancora non vediamo. Speriamo in questo di avere creato uno stimolo positivo. Voglio ricordare a chi continua a fare pressioni per far volare i piloti oltre ogni limite che gli archivi degli enti di sicurezza di tutto il mondo sono pieni di resoconti di incidenti in cui la fatica operativa è stata un fattore causale, a differenza di chi afferma che non ha mai avuto nessun problema, pur volando con due piloti a 17 ore di servizio. Il PRECEDENTE CONOSCIUTO dovrebbe essere l'arma più efficace per scongiurare altri incidenti.

Ma il lavoro dell'ENAC non si deve esaurire alla normativa sui limiti. L'altra partita in cui l'Italia continua ad essere in vergognoso ritardo è quella delle licenze. Anche in questo campo continuano le rassicurazioni dell'Ente, ma la realtà è che tutto è rimasto esattamente come in passato: i piloti italiani possono ottenere una licenza JAR che non è riconosciuta dalla JAA, mentre i piloti stranieri possono tranquillamente lavorare in Italia con le licenze JAR rilasciate nei loro paesi, con buona pace degli esuberanti e dei disoccupati nazionali. Unione Piloti in questo sta continuando a fare informazione sulla stampa e pressioni politiche nelle sedi dovute per accelerare i tempi. Stiamo cercando inoltre di ottenere che i piloti dipendenti di compagnie che operano con standard JAR possano avere la licenza JAR senza spendere soldi in corsi o altro.

In questo numero parleremo del PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE. E' un argomento poco conosciuto ma che ci riguarda da vicino: da esso può dipendere la nostra sorte in caso di incidente. Per ragioni di spazio abbiamo dovuto dividere l'esposizione in diverse puntate, questa è la prima.

Chiudo con un appello dal Dipartimento Tecnico: i pochi che lavorano per tutti Voi hanno una visione dei problemi in funzione di quello che possono vedere personalmente e di quello che ci viene riportato. Tante più sono le segnalazioni, tanto più ampia è la percezione della situazione attuale e, di conseguenza, più valido sarà il lavoro fatto per migliorare lo stato delle cose. Non esitate mai a contattarci se vedete o subite qualcosa che non va. Non è mai superfluo ricordarvi che l'Associazione, nel bene e nel male, la fate VOI.

Com.te Pierluigi Rossi

Un argomento complesso, ma di interesse comune: i piani di emergenza aeroportuali.

Nell'ambito delle attività del Dipartimento tecnico di Unione Piloti, si è deciso di trattare un tema che si discosta leggermente dalle problematiche tecniche normalmente considerate: si parlerà infatti dei piani di emergenza aeroportuali.

L'argomento è certamente complesso e, normalmente, viene trattato da chi opera direttamente nel campo della sicurezza volo, tuttavia si è ritenuto opportuno affrontare questo tema, allo scopo di fornire al personale navigante una conoscenza, seppure minima, degli aspetti più importanti, al fine di accrescere la cultura professionale di ognuno in ambito sicurezza volo.

Si suppone, inoltre, che possa essere interessante conoscere ciò che avviene "dietro le quinte" e al di fuori dell'ambiente del cockpit, con l'auspicio di stimolare la curiosità dei lettori ed ampliare, nel contempo, la situational awareness del personale navigante.

Negli ultimi anni in Italia, si sono verificati alcuni incidenti (accident) che, oltre ad essere oggetto di attenzione da parte di chi opera nel campo del trasporto aereo, hanno avuto ampio risalto da parte dei mezzi di informazione a causa anche delle conseguenze catastrofiche di alcuni di essi.

Dovendo trattare l'argomento da un punto di vista della sicurezza volo, va premesso che non è importante parlare di eventuali responsabilità, quanto capire se da questi eventi siano emersi elementi utili che, opportunamente trattati, possano fornire suggerimenti per attuare efficaci provvedimenti di prevenzione.

Uno dei fattori che si è purtroppo evidenziato è la carenza delle operazioni di intervento e soccorso in caso di incidente, operazioni che non possono essere certo effettuate con superficialità ed improvvisazione, ma richiedono un'attenta pianificazione ed un adeguato addestramento di tutto il personale interessato.

Questo obiettivo è realizzato attraverso una serie di procedure che sono normalmente conosciute come piani di emergenza aeroportuali.

Il concetto di blood priority ossia... presto che è tardi!!!

L'origine di questo tipo di procedure va ricondotta, come si può facilmente immaginare, al mondo anglosassone, certamente più evoluto in campo aeronautico, sottolineando inoltre che le prime applicazioni sono state sviluppate in campo militare.

Nel nostro Paese si è verificato quello che normalmente accade in tutti i settori e in tutte le circostanze, cioè un comportamento fortemente orientato alla "blood priority": dopo il verificarsi di qualche evento catastrofico si cerca di correre ai ripari, spesso in maniera confusa e disarticolata.

Un approccio del genere non facilita certo la risoluzione dei problemi.

Lo studio e la preparazione di un piano di emergenza e la sua conseguente attuazione richiedono che esso si basi su alcuni elementi fondamentali per renderlo efficace: innanzitutto la competenza e l'impegno di chi è responsabile della realizzazione, dopodiché è necessario un eccellente lavoro di coordinamento e controllo.

La realtà nazionale: un mosaico composto da troppe tessere

L'ambiente in cui ci si trova normalmente ad operare non è certo favorevole allo sviluppo di programmi razionali, in quanto si parte da un problema di fondo: la cultura latina (quella italiana in modo particolare) non è certo permeata da quel pragmatismo tipicamente anglosassone, che consente di affrontare le varie situazioni, anche di elevata gravità, con la necessaria lucidità e razionalità.

Partendo da questo presupposto, va poi considerata l'estrema disomogeneità del sistema aeroportuale italiano, con una scarsa standardizzazione ed un sistema di gestione e controllo poco chiaro.

Un piano d'emergenza aeroportuale coinvolge un gran numero di enti e va da sé che, nel nostro ambiente operativo, questo rappresenta un ostacolo non indifferente in considerazione della frammentazione delle responsabilità.

Basti pensare che gli Enti coinvolti sono: il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero della Sanità, il Ministero degli Interni, l'E.N.A.C., l'E.N.A.V., le società di gestione aeroportuali, le compagnie aeree, le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Professionali, gli Enti locali.

Se tutti questi elementi vengono inseriti nel sistema legislativo italiano il quadro definitivo che ne scaturisce non è certo confortante.

Nonostante tutto, però, anche in Italia qualcosa si sta muovendo. Recentemente, infatti, è stata emanato dall'E.N.A.C. il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ediz. 2 del 21/10/2003)".

Che cos'è un piano di emergenza?

Per comprendere meglio che cos'è e qual'è lo scopo di un piano di emergenza è utile far riferimento a quanto riportato nel regolamento E.N.A.C. appena citato, al capitolo 9 – 2 – 2.1 e 9 – 2 – 2.2.

9 – 2 – 2.1 *“Il piano d'emergenza dell'aeroporto consente di affrontare in modo organizzato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare in ambito aeroportuale individuando le procedure per coordinare l'azione di risposta di diversi enti o servizi, interni ed esterni all'aeroporto.*

Il piano di emergenza si applica alle emergenze che si verificano nel sedime aeroportuale o in quelle aree adiacenti il sedime ove al verificarsi di un incidente i mezzi di pronto intervento, le infrastrutture disponibili presso l'aeroporto, le procedure sviluppate risultano essere efficaci per un primo intervento e per un successivo supporto alle attività di soccorso da parte degli Enti territoriali preposti. L'estensione dell'area di applicazione del piano di emergenza è determinata dall'E.N.A.C. in coordinamento con gli altri soggetti interessati.”

9 – 2 – 2.2 *“Il piano di emergenza è adottato dall'E.N.A.C. che, ai fini dell'adozione, considera le caratteristiche e le esigenze dei servizi interessati e degli enti coinvolti quali Vigili del Fuoco, ente ATS, Polizia, Servizi di sicurezza, Servizio sanitario, etc., e concorda con essi i contenuti delle parti del piano di relativa competenza.*

Il piano di emergenza definisce i ruoli in caso di emergenza; l'esecuzione delle singole parti del piano è assicurata dai soggetti individuati nel piano stesso, che assumono la responsabilità tecnica del proprio intervento”.

Come riportato al capitolo 9 – 2 – 2.3, l'Ente incaricato della stesura del piano è la società di gestione aeroportuale che deve valutare le infrastrutture ed i mezzi a disposizione in relazione al tipo di aeromobili, alle caratteristiche del territorio ed alla valutazione del rischio.

Esso sarà quindi sottoposto alla valutazione dell'E.N.A.C. con le eventuali modifiche che saranno apportate.

Riferimenti normativi

Al fine di rendere più concreto l'argomento con riferimenti oggettivi e, contemporaneamente renderne più approfondita la conoscenza, è utile vedere quali sono alcuni degli elementi normativi a cui ricollegarsi:

- R.D. 327 del 30 marzo 1942, Codice della Navigazione (artt. 688, 689, 718, 719, 726, 727, 826, 880, 1174, 1231);
- Decreto Legislativo 25 luglio 1997, n° 250, istitutivo dell'E.N.A.C.;
- Art. 26 legge 1 agosto 2002, n° 166, relativo al recepimento degli allegati tecnici ICAO;
- E.N.A.C. – Regolamento per Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti – edizione 2 del 21 ottobre 2003, capitolo 9;

- E.N.A.C. – Procedura operativa AGA – 03 del 18/03/2002, Linee guida piano di emergenza aeroportuale;
- ICAO – Annesso 14 – Aerodromes;
- ICAO – Airport Service Manual (DOC 9137 – AN/898) Part 7, Airport Emergency planning;
- Legge 23 dicembre 1980, n° 930, Norme sui servizi antincendio negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo – contabile del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco (coordinato con le modifiche apportate alla data del 2/01/2001).

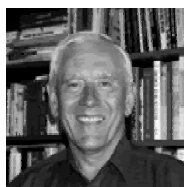
Chiudiamo qui questa prima parte dandovi appuntamento alle successive.

Pil. Pietro Daghetti

Appuntamento del mese

-Il giorno 8 ottobre 2004 alle ore 15 si terrà a Forlì, presso la II Facoltà di Ingegneria, un convegno di James Reason intitolato:

“**Human factors in the first century of flight: what have we achieved?** “



James Reason è professore emerito dell'Università di Manchester dove è stato docente di psicologia dal 1976 al 2001. E' considerato uno dei massimi esperti mondiali nel campo dell'errore umano.

Ha introdotto un nuovo contesto per l'analisi della sicurezza nei sistemi ad alta tecnologia, conosciuto come il modello Reason. Attingendo dalla ricerca scientifica in psicologia, il modello è stato fondamentale per riconoscere le complesse dinamiche degli incidenti e la necessità di focalizzare l'attenzione su tutti gli elementi presenti nella struttura dell'aviazione commerciale, non solo sul personale operante in prima linea.

Le sue ricerche, i suoi libri e i suoi articoli hanno fornito principi e strumenti comuni per classificare gli errori, modellare analisi di sistema e migliorare le tecniche di gestione dell'errore.

Riunioni Dipartimento Tecnico ottobre

Vi informiamo che le riunioni del Dipartimento Tecnico per il mese di ottobre si terranno nei giorni:

4 ottobre ore 10:00: settori AZ, compagnie private, aeroporti

18 ottobre ore 10:00: Sicurezza Volo.

www.unionepiloti.it

DIPARTIMENTO TECNICO

DIRETTORE COM.TE PIERLUIGI ROSSI pierluigi.rossi@unionepiloti.it

VICEDIRETTORE COM.TE MAXIMO MENNITI maximo.menniti@unionepiloti.it

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA PIL. MATTEO LABO' matteo.labo@unionepiloti.it

COORDINATORE F/O FABIO CONSOLI duke.fc@tin.it

SEGRETERIA segreteria@unionepiloti.it Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI