



A CURA DEL DIPARTIMENTO TECNICO

**TECHNICAL
UPDATE**



N° 16bis - APRILE 2006

Dedichiamo questo numero al Convegno tenuto da Unione Piloti il giorno 27 Marzo dal titolo:

"Il trasporto aereo: dalla terra al cielo"

Il meeting ha avuto un ottimo risalto come dimostrano sia i riscontri di varie personalità politiche, che lo spazio che ci ha dato la stampa specializzata, in particolare Air Press.

Come Vi abbiamo anticipato pubblichiamo il testo integrale dell'intervento del Dipartimento Tecnico, che nel Convegno è stato preceduto da un breve filmato.

Con l'occasione Vi faccio i miei migliori auguri di trascorrere una Pasqua serena.

$$\text{RISPARMIO} = \frac{1}{\text{SICUREZZA}}$$

ESISTE UN GIUSTO EQUILIBRIO PER QUESTA EQUAZIONE?

Gira in questi giorni un filmato fatto dalla TV inglese Channel 4, all'interno della compagnia Ryanair, con una telecamera nascosta.

Non intendo criminalizzare o denunciare la compagnia, ma queste immagini servono ad introdurre un problema che è sempre più reale e sotto gli occhi di tutti: qual è l'equazione RISPARMIO – SICUREZZA nel trasporto aereo?

Ovvero, quanto si può ridurre il costo di un biglietto aereo senza intaccare il margine tra volo sicuro e incidente?

In questo breve intervento farò alcune considerazioni sullo scenario attuale del trasporto aereo, sempre con riferimento alla sicurezza, su chi ha la responsabilità di vigilare e intervenire per mantenere il trasporto aereo ai massimi livelli di sicurezza ed infine sugli elementi di rischio più comuni ed evidenti.

Prima di valutare CHI può fare qualcosa, dobbiamo fare alcune premesse, che potrebbero sembrare scontate, ma non lo sono. Negli ultimi anni abbiamo assistito a un fenomeno assolutamente nuovo, sia come metodologia di lavoro, sia come tipologia di strategia commerciale: il proliferare delle compagnie LOW COST, come risposta alla richiesta del mercato di abbassare le tariffe aeree. Se ci guardiamo attorno, nei Paesi occidentali il settore aeronautico è ormai caratterizzato da tre macroaree di interesse: le compagnie major, le compagnie low cost e l'aviazione generale. Questa suddivisione individua tre modalità operative e strutturali differenti che si debbono però necessariamente interfacciare attraverso un linguaggio comune dettato dalla normativa comunitaria e nazionale. Soprattutto in Italia però, viene normalmente confuso il ruolo delle low cost con quello delle compagnie major e viene sempre più spesso chiesto a gran voce che queste ultime abbiano le stesse tariffe, gli stessi organici, lo stesso operativo delle prime. In realtà le problematiche, i vincoli e i costi di gestione sono completamente diversi. Così come la qualità del servizio da fornire all'utente. Questi

settori, però, devono avere un denominatore comune: la sicurezza. Se si dimentica questo, si creano le condizioni perché le compagnie maggiori effettuino tagli che riducono la sicurezza, nella rincorsa delle tariffe più basse che le compagnie low cost riescono ad applicare sfruttando risorse diverse, a cui non possono attingere per definizione le majors. Altri Paesi europei hanno ben chiaro questo concetto, distinguendo la compagnia di bandiera e le compagnie maggiori dalle compagnie low cost.

L'evoluzione che ha interessato il trasporto aereo in Europa e in Italia però non riguarda solo l'ambito delle strategie commerciali. Il traffico di aerei negli aeroporti e nei cieli europei ha assunto dimensioni e caratteristiche decisamente mutate rispetto ad alcuni anni fa. Da una parte le tecnologie costruttive hanno reso più sicuri gli aeroplani. Per contro, l'aumento del traffico aereo ha creato un ambiente operativo estremamente complesso, con grandi ricadute sulla sicurezza. E in questo ambito, in questo mare di regolamentazioni, di controlli, di orari da rispettare, di costi, di pressioni di tutti i tipi, di valutazioni e di scelte operative, non c'è ancora, e forse non ci sarà mai, una tecnologia che ci permetta di coordinare tutto, un unico bottone spingendo il quale il volo parte e arriva a destinazione. No, al centro di tutto questo c'è ancora l'uomo, il PILOTA, con tutte le caratteristiche di un uomo, cioè gli stati d'animo, la stanchezza, i problemi familiari, la possibilità di commettere un errore.

Con questa premessa, potreste pensare che il responsabile della sicurezza del trasporto aereo sia il pilota. E invece NO. Il pilota è solo l'ultimo anello della catena che lega la sicurezza ai voli. Il sistema complesso del trasporto aereo coinvolge aspetti fondamentali della politica, dell'economia e dell'intera fascia sociale. Il cambiamento profondo nel trasporto aereo è il risultato di interventi strutturali, che hanno portato modifiche profonde nella gestione delle varie attività e hanno aperto nuovi scenari nel campo della sicurezza. Ma cosa si intende per SICUREZZA? Il termine esprime un concetto molto ampio e profondo, la cui trattazione richiederebbe tempi ben più lunghi di quelli che abbiamo a disposizione in questo convegno, ma possiamo sintetizzarlo in poche parole: LA SICUREZZA VA INTESA COME BILANCIAMENTO FRA COSTO E PREVENZIONE, in altre parole come strumento per fornire il giusto bilanciamento fra costi e produttività.

La responsabilità di questo equilibrio non può ovviamente essere del pilota, ma appartiene ai rappresentanti politici ed agli organi istituzionali interessati.

È inevitabile che gli sforzi per un miglioramento strutturale ed un'efficace azione preventiva vadano concentrati ai livelli superiori, non tanto in termini di risorse, quanto in termini di orientamento e cultura verso i principi della sicurezza volo; ma anche e soprattutto creando quello di cui gli operatori hanno bisogno: REGOLE CHIARE e il pieno rispetto di queste. Paragonando il sistema del trasporto aereo ad un sistema matematico caratterizzato da moltissime variabili in continua e rapida evoluzione, possiamo dire che il risultato di questa equazione è uno: il costo del biglietto aereo. Da anni gli sforzi del mercato sono orientati a diminuire il prezzo di vendita. Ma il trasporto aereo presenta dei costi, che si possono definire fisiologici, il cui ammontare non può essere ridotto oltre un certo limite, se non intaccando la sicurezza delle operazioni. Troppo spesso, negli ultimi anni, vengono avanzate delle proposte di carattere puramente merceologico, che nascondono scorciatoie in settori quali l'addestramento, la manutenzione, le condizioni di lavoro.

Tutte queste voci hanno un costo, a cui non si deve assolutamente rinunciare, pena il rischio di avere in futuro seri problemi di carattere operativo, che col tempo si ripercuoterebbero negativamente anche sugli aspetti economici. Se questo è chiaro il passo successivo consiste

nell'identificare quali siano i possibili elementi di rischio. Alcuni di questi fattori sono certamente comuni a tutto il mercato del lavoro, ma, come piloti, possiamo affermare in maniera inequivocabile che la professionalità e la serietà con cui svolgiamo l'attività di volo devono essere assolutamente cautelate e preservate da fenomeni che potrebbero determinare costanti ed irreversibili decadimenti.

Tra gli aspetti più evidenti si possono certamente citare:

- la precarietà di alcune figure professionali,
- procedure di selezione ed addestramento effettuate non sempre nel rispetto dei migliori parametri di qualità,
- gestione aerei,
- gestione equipaggi,
- aerei con provenienza non controllata.

1. La precarietà, al contrario di quanto potrebbe sembrare, ha un impatto sostanziale sulla sicurezza, dal momento che lo svolgimento delle mansioni a bordo degli aeromobili presuppone una completa serenità e libertà d'azione, ovviamente nel pieno rispetto delle regole. Una figura, come il Comandante di un aeromobile, che per formazione e per definizione del Codice della navigazione ha la responsabilità morale di operare per il bene della compagnia, tenderà certamente a dare priorità a scelte che tengano conto dell'impatto economico, ma deve sentirsi libero di agire per garantire la sicurezza operativa del volo senza costrizioni o ricatti e la spinta deve essere esclusivamente la motivazione. Capite che non si può inculcare spirito di appartenenza a un comandante stagionale.
2. La selezione e l'addestramento sono la garanzia del comportamento dell'equipaggio nei termini a cui ho appena accennato. Non si può permettere una forma di dumping nelle assunzioni dei piloti, sfruttando momenti di saturazione del mercato del lavoro. Questo è successo e sta succedendo tuttora, con l'assunzione di piloti stranieri mentre quelli italiani sono disoccupati, oltretutto senza garanzia di pari opportunità ai piloti italiani rispetto a quelli stranieri.
3. Nella gestione degli aerei voglio comprendere sia i tempi di volo giornalieri a cui sono sottoposti gli aeromobili e che a volte non permettono di fare i dovuti controlli, sia la manutenzione, che a volte è fatta da ditte poco controllate e con materiali non certificati.
4. Per gestione equipaggi, intendo la considerazione dei carichi di lavoro a cui gli stessi sono sottoposti, a volte anche violando una normativa che già è stata creata per soddisfare le esigenze commerciali degli operatori, più che la fisiologia umana.
5. Riguardo alla provenienza degli aerei, la libertà di mercato ha aperto la strada alla possibilità di usare il subappalto di linee a compagnie terze senza limiti. Con il risultato grottesco che un volo di cui ha la licenza una major company viene subappaltato più volte, finché viene operato da una compagnia sconosciuta di un paese sconosciuto.

Quanto detto finora fornisce un quadro generale in cui emerge un dato inconfutabile: il livello di rischio del sistema del trasporto aereo nazionale potrebbe aumentare, raggiungendo valori inaccettabili, per cui è necessaria una precisa volontà politica per affrontare e controllare tale fenomeno.

A questo proposito è necessario un breve riferimento ad un tema di questi giorni, cioè la

pubblicazione delle cosiddette "black list" da parte dell'Unione Europea.

Questo provvedimento, seppure apprezzabile, non può e non deve essere interpretato dai politici, ma soprattutto dai consumatori, come un punto di arrivo.

Infatti, pur ritenendo che i controlli effettuati dagli organi istituzionali siano un piccolo passo avanti, non bisogna trascurare il fatto che le compagnie inserite in questa lista (peraltro non molto numerose) appartengono tutte a Paesi del terzo mondo e rappresentano evidentemente la fascia estrema del settore. Dobbiamo invece guardare verso quella che si potrebbe definire come area grigia, certamente molto più vasta e decisamente più vicina a noi, di cui fanno parte molte compagnie del mondo occidentale.

Ed è proprio qui che si ripropone la domanda iniziale, in quanto una vera forma di controllo metterebbe in gioco grandi interessi commerciali.

In estrema sintesi si può riassumere quanto finora analizzato con un messaggio ai tre attori protagonisti del complesso meccanismo del trasporto aereo:

- Il messaggio ai politici è di non considerare solo le voci economiche ma di avere sempre la coscienza di bilanciare costi e sicurezza. Il risparmio si può fare solo senza intaccare la sicurezza. Dimostrate sempre la capacità di ascoltare le voci di tutti gli operatori. Si al libero mercato, ma la concorrenza va fatta rispettando le regole.
- Il messaggio ai passeggeri è di non farsi illudere dalle offerte di biglietti regalati. Gli operatori per sopravvivere devono fare profitti e qualcuno deve pagare i costi. Un biglietto a 20 euro potrebbe nascondere un prezzo ben più alto, se i tagli sono fatti a scapito della sicurezza.
- Il messaggio ai colleghi piloti è di resistere sempre alle pressioni psicologiche. Noi siamo l'ultima barriera per evitare l'incidente. Abbiate la forza di denunciare le situazioni che non ritenete sicure. Anche se il prezzo da pagare spesso è alto, perché molte compagnie non esitano a licenziare chi fa trapelare all'esterno verità scomode, un incidente avrebbe sicuramente conseguenze peggiori.

Com.te Pierluigi Rossi

Gli appuntamenti di Maggio 2006:

il giorno 18 Maggio si terrà la riunione mensile del Dipartimento Tecnico

VUOI AMPLIARE I TUOI ORIZZONTI PROFESSIONALI? ENTRA ANCHE TU NEL MONDO DI SICUREZZA VOLO! ISCRIVITI AL PROSSIMO STAGE GRATUITO CHE SI SVOLGERA' IN UNIONE PILOTI IL 10 MAGGIO 2006. AFFRETTATI, I POSTI SONO LIMITATI!

DIPARTIMENTO TECNICO

DIRETTORE COM.TE PIERLUIGI ROSSI pl.rossi@fastwebnet.it

VICEDIRETTORE F/O ENZO MANGIAVACCHI enzo.mangiavacchi@unionepiloti.it

RESP. COMUNICAZIONE TECNICA F/O MATTEO LABO' matteo.labo@unionepiloti.it

SEGRETERIA segreteria@unionepiloti.it Tel. 06/65670831



UNIONE PILOTI