



Flight Time Limitation (FTL)

Audizione Parlamento Europeo Bruxelles, 18 Giugno 2013

**Per quante ore il personale navigante europeo può rimanere in volo in stato di allerta?
Essere in stato di allerta significa senza accumulare fatica, in modo da poter essere sempre pronto ad agire in caso d'improvvisa dichiarazione di stato di emergenza dell'aereo su cui si è in volo.**

Per quante ore di seguito piloti e assistenti di volo possono essere in servizio notturno e/o di riserva?

Quante ore di riposo spettano al personale navigante dopo aver compiuto una serie di voli consecutivi, affinché possa riprendere servizio il giorno seguente su un altro volo senza accumulare fatica in un periodo considerato abbastanza lungo (28 giorni / tre mesi)?

A queste ed altre domande, da tre anni e mezzo, l'EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza aerea-Colonia, Germania) e la Commissione Europea cercano di dare una risposta.

A seguito dell'emanazione del Regolamento (EC) 216/2008, che stabiliva i requisiti tecnici per l'Aviazione Civile, l'EASA, per conto della Commissione Europea, DG TRAN (Direzione Generale Trasporto), entro due anni dalla data d'emissione del Regolamento, ha dovuto a termine uno studio medico-scientifico approfondito sul tema della fatica operativa del Personale di Volo dell'Aviazione Civile. A questo proposito l'EASA sin dal 2009 organizza un gruppo di lavoro (OPS 055) con gli esperti in materia di fatica operativa, provenienti da:

- Organizzazioni europee dei vettori aerei (AEA, IACA, ERA, ALFA)
- Organizzazioni Sindacali (ETF-European Transport Workers Federation ed ECA- European Cockpilot Association)
- Rappresentanti delle Autorità Aeronautiche degli Stati Membri.

L'obiettivo del gruppo di lavoro in EASA è di aggiornare le regole sui Tempi di Volo e di servizio del personale navigante in Europa, sotto un'ottica scientifica. Al gruppo di lavoro partecipano anche alcuni membri del gruppo ETSC (European Transport Safety Council) in qualità di scienziati, dottori esperti in materia di fatica operativa per l'Aviazione Civile, a cui si devono molte delle pubblicazioni scientifiche specializzate.

Il fine ultimo della Commissione Europea è quello di emanare un Regolamento tecnico che armonizzi le regole sulla sicurezza in Europa (*minimum safety standards*), per migliorare il servizio del trasporto Aereo per i cittadini europei e per rendere più trasparente la concorrenza tra vettori in un cielo unico europeo "Single European Sky".

Dopo circa tre anni dall'inizio dei lavori, l'EASA emana una proposta di **Regolamento FTL** (Ottobre 2012), fortemente contestata da ETF (a cui aderisce la FILT CGIL) ed ECA, in quanto troppo sbilanciata a favore delle richieste commerciali dei vettori aerei, oltre che poco attinente con alcuni dei principi enunciati nella bibliografia scientifica. I sindacati europei esercitano molta pressione sulla Direzione Generale Trasporti della Commissione per modificare in meglio alcuni degli articoli del Regolamento, fino ad organizzare una **manifestazione europea il 22 gennaio 2013**.

La trattativa con la DG TRAN ci concentra su tre punti considerati di vitale importanza per il Personale navigante:

1. **“Safety enhancement clause”**, che vorrebbe stabilire una clausola di non-regressione sulla sicurezza, in modo tale che gli Stati membri che oggi applicano condizioni più tutelanti, possano continuare a mantenerle volontariamente;
2. **“Night Duty”**, che tratta i limiti di volo notturni. ETF propone che si passi dalle attuali 11,45 ore a 10 ore, così come suggerito dagli scienziati durante i rapporti consegnati all'EASA.
3. **“Stand-By”**, che vorrebbe introdurre lo stesso principio del “CAP”, cioè di un tetto massimo di riserva e di ore di volo, adottato dalla Federal Aviation negli Stati Uniti.

Il **18 giugno 2013** il Presidente della Commissione Parlamentare europea dei Trasporti, Brian Simpson, invita tutti gli esperti che hanno partecipato al gruppo di lavoro in EASA a fare una relazione durante la sessione di discussione della Commissione Trasporti, Parlamento Europeo. L'audizione deve fare chiarezza sul merito della bozza proposta di Regolamento emanato dalla Commissione Europea DG TRAN, prima che il Regolamento sia adottato a seguito del voto ultimo del Parlamento Europeo (ottobre/novembre).

Vi riportiamo (in allegato.....) la presentazione che la Responsabile del Comitato del Personale di Volo dell'ETF (appartenente alla FILT CGIL) ha fatto durante la sessione di discussione in Parlamento.

Al termine della presentazione, il Presidente della Commissione Parlamentare, Brian Simpson, ha invitato i membri del Parlamento della commissione Trasporti a porre domande relative il Regolamento FTL a tutti i presenti.

Saïd El Khadraou, membro belga del gruppo S & D, che è uno dei due deputati incaricato della direzione delle proposte in Parlamento, ha detto: "Noi preferiremmo avere qualcosa sul tavolo che fosse in parte accettabile da tutti ".

Brian Simpson, membro britannico del gruppo S & D e Presidente della Commissione Trasporti, ha rilevato: "Non c'è possibilità per una via di mezzo, il Parlamento dovrà scegliere tra mantenere il vecchio piano o approvare quello nuovo. Questa è la scelta che il Parlamento avrà, quando la proposta della Commissione ci sarà consegnata. "

Georges Bach ha sollevato preoccupazioni per il nuovo Regolamento. Il membro lussemburghese del Gruppo PPE, ha dichiarato: "Mi auguro che nella sua proposta la Commissione non tenga conto dei profitti delle compagnie aeree, che vogliono tagliare i costi del personale a scapito della sicurezza dei passeggeri. "

25/06/2013