

NOTA INFORMATIVA ENAC SU VALIDITA' OPV 20

Il 23 agosto scorso ENAC ha diffuso la Nota Informativa 009-2012 in merito alla validità e applicabilità della Circolare OPV 20, da molti Operatori considerata per convenienza obsoleta, e quindi non applicata, dal momento dall'entrata in vigore del nuovo Regolamento 3922/1991 EUOPS, capo Q FTL.

FIT CISL ha sempre ritenuto che l'applicazione corretta dell'impianto normativo, da coniugare con un atteggiamento professionale deontologicamente indirizzato all'interesse della Sicurezza delle Operazioni, dell'Utenza e dell'Azienda di appartenenza, costituisca un elemento basilare per lo svolgimento della professione di Pilota di Linea.

In virtù della vitale importanza di questo argomento, fin dai primi mesi di vita di Alitalia CAI, ci siamo prodigati per rendere chiare quelle zone grigie che la nuova normativa europea aveva introdotto e per ripristinare quegli istituti a garanzia della prestazione, che erano contenuti nella precedente documentazione nazionale, ma che le Compagnie italiane consideravano non più vincolanti.

L'applicabilità della circolare OPV 20, era già stata ribadita il 7 ottobre 2009 (ENAC prot. 0070224/CTN/DIRCEN), con la risposta al quesito congiunto inoltrato da CISL, UIL e UGL a contestazione degli avvicendamenti cosiddetti "estendibili". (**allegato 1**)

Nel corso di questi tre anni abbiamo attivato due procedure di raffreddamento ed un interpello, elaborato dallo studio legale Nappi (**allegato 2**) ed abbiamo richiesto formalmente dei chiarimenti, sia ad ENAC che ad Alitalia CAI, in merito alla supposta "sperimentazione" attuata sulla tratta FCO-EZE (ex TR 49), (**allegato 3**).

Fondamentale per obbligare finalmente ENAC a fare chiarezza in materia di FTL, è stata la nostra lettera ad ENAC del 30 luglio 2012 (**allegato 4**), in cui denunciavamo l'inaccettabile prassi con cui alcuni Operatori Nazionali, al solo scopo di risparmiare sui costi delle sistemazioni alberghiere, programmano avvicendamenti in cui gli equipaggi sono obbligati a seguire il cosiddetto "giro macchina" su molte direttrici di Lungo Raggio, rientrando must-go sullo stesso aeromobile con cui viene effettuata la tratta di andata in servizio, arrivando ad accumulare fino a 33 ore continuative di servizio!

A seguito del pronunciamento di ENAC, che in pratica ripristina il limite di 19 ore continuative di servizio, così come prescritto nell'OPV 20, abbiamo formalmente richiesto ai Vettori Italiani, inclusa Alitalia, di tener conto di questa norma nella costruzione degli avvicendamenti (**allegato 5**).

Esprimiamo pertanto soddisfazione per il pronunciamento di ENAC del 23 Agosto 2012, che riteniamo frutto del lavoro di tutte le Rappresentanze dei Piloti che hanno condiviso con noi l'impegno di fornire risposte a queste problematiche, attraverso un difficile percorso contraddistinto da importanti momenti di confronto presso il Ministero del Lavoro, in occasione delle procedure di raffreddamento (**allegato 6**).

Per quanto tardivo, riteniamo determinante il pronunciamento di ENAC, in quanto riconosce l'importanza, da noi ribadita con forza ad ogni livello, di mantenere elevati i margini di sicurezza in tutte le Operazioni di Volo, sia per tutelare l'Utenza che per salvaguardare la salute e le prerogative professionali dei Piloti Italiani.

FIT CISL Piloti
Tech&Safety Board

Roma, 10 settembre 2012