

Roma, 30 luglio 2012

Spett. ENAC
c.a. Direttore Centrale Regolazione Tecnica
Ing. G. D. Carrabba
Fax 06 44596268

e p.c. Direttore Generale
Dott. Alessio Quaranta
Fax 06 44596301

Oggetto: Duty Period per equipaggi impiegati su direttrici charter di lungo raggio

Con riferimento all'oggetto, la scrivente Organizzazione Sindacale sottopone all'attenzione di Codesto Ente la seguente problematica, al fine di ottenere la corretta interpretazione della normativa vigente ed evitare il sistematico ricorso, da parte degli Operatori nazionali, a tipologie di impiego non rispettose della tutela della salute psico-fisica del Personale Navigante, che possono pregiudicare nel tempo, a causa dell'accumulo di fatica operativa, il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo.

Premesso che:

- Il regolamento 3992/91 capo Q FTL EU-OPS attualmente in vigore ha introdotto, rispetto al regolamento di impiego precedente, norme di impiego del Personale Navigante più restrittive.
- Come da Codesto Ente specificato con lettera prot 0070224/CTN/DIRGEN del 07-10-2009 ... "la Circolare OPV-20 contiene interpretazioni e metodi accettabili di conformità a norme regolamentari e quindi, tenendo conto dei nuovi requisiti introdotti dalla EU-OPS, come a titolo di esempio il Periodo di Servizio di Volo (FDP) che è passato da 14 a 13 ore possa ritenersi ancora applicabile." ...
- In ragione delle peculiari caratteristiche dell'impiego charter di lungo raggio e della saltuarietà di alcuni di questi voli, sono stati firmati accordi sindacali con Operatori del settore, per consentire il rientro degli equipaggi presso la sede di armamento senza adeguato riposo in loco, in caso di particolari ed eccezionali esigenze, come nel caso di volo di "fine catena", utilizzando il cosiddetto "giro macchina". Di fatto ciò significa effettuare in servizio la/le tratte di andata, attendere il tempo di turn around e rientrare fuori servizio (must go) con lo stesso aeromobile sul volo di ritorno.

Tutto ciò premesso, questa Organizzazione Sindacale rileva il reiterato utilizzo del "giro macchina" da parte di alcuni Operatori italiani non giustificato da necessità oggettive,

ma volto esclusivamente a ridurre le spese delle sistemazioni alberghiere degli equipaggi, sottoponendo il Personale Navigante a turnazioni di durata effettiva superiore alle 24 ore che raggiungono, in diversi casi documentabili, di cui seguirà comunicazione riservata, picchi di 28-32 ore di Duty Period continuativo.

Solleciti pertanto un pronunciamento urgente da parte di Codesto Ente, al fine di garantire, sulle direttrici in oggetto, un impiego del Personale Navigante in linea con i principi contenuti nella vigente normativa nazionale, per salvaguardare la salute psico-fisica di Piloti e Assistenti di Volo e contribuire al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza dell'Utenza.

Cordiali saluti

p. *IL DIPARTIMENTO TRASPORTO AEREO*
Il Coordinatore Nazionale
Francesco Persi