

GERMANWINGS - VOLO 4U 9525

L'incidente aereo che il **24 Marzo 2015** ha coinvolto un Airbus A320 della Germanwings, in volo da BCN a DUS, resterà di certo indelebile nella mente di ognuno di noi.

Tutto in questo evento, allo stato attuale, converge su **un'azione deliberata del copilota**, possibilmente associata al suo stato di alterazione psichica. Nonostante la consueta e necessaria tutela delle informazioni, che normalmente non lascia trapelare nulla per giorni, in questo caso l'investigazione ha dato "in pasto" da subito molti elementi, al punto che i media di fatto hanno ormai attribuito l'evento ad un **"pilota impazzito"**.

Su questa scia, il sito teatro dell'evento è diventato secondario ed è partita la **"caccia alla notizia"** sui tanti problemi medico-personali sofferti da Andreas Lubitz in precedenza, cosa che peraltro getta ombre sulla selezione del personale di Germanwings, a nostro avviso.

Sarà di certo dimostrato, senza alcun dubbio, che il copilota aveva una serie di problemi personali, ma sappiamo anche che le **inchieste condotte su eventi simili** accaduti precedentemente hanno dimostrato la **correlazione fra stress da lavoro (fatigue)** e fenomeni di esaurimento e/o crisi psicofisiche del PNT, associati quasi sempre a **modelli industriali "aggressivi"** da parte degli Operatori Aerei, Low Cost o meno.

Per questo motivo riteniamo che il gravissimo incidente delle Alpi francesi debba costituire un punto di svolta nel Trasporto Aereo: **è diventata improcrastinabile una riflessione a 360°**, devono essere monitorati **i fenomeni legati alla "fatigue" degli equipaggi di volo**, in particolare dei Piloti, che possono generare alterazioni psicofisiche dell'individuo, così come è necessario **riesaminare i modelli industriali più a rischio** per l'insorgenza di tali fenomeni, se vogliamo veramente fare in modo che eventi di questo tipo non accadano di nuovo.

Anche la cronica **interpretabilità delle Normative** che disciplinano l'impiego degli equipaggi di volo in ambito continentale è certamente una concausa della sperequazione nei criteri di "rostering" degli Operatori che, per mere logiche di profitto, sfruttano le pieghe di Regolamenti che, in realtà, dovrebbero stabilire **un livello di sicurezza per l'utenza uguale per tutti attraverso norme chiare, inequivocabili ed ineludibili**, limitando il confronto fra le Compagnie solo sul piano commerciale, anziché estenderlo anche alla concorrenza sleale.

Ben vengano quindi tutte le modifiche che, nell'immediato, saranno introdotte per migliorare la in-flight security del cockpit, a livello procedurale e/o tecnologico-ergonomico, **purché si proceda parallelamente nella direzione di un più puntuale e specifico monitoraggio dello stato psicofisico degli equipaggi**, rendendo non soggettiva per gli Operatori l'implementazione di quei sistemi (vedi ad esempio FRMS – Fatigue Risk Management System) che già consentono di avvicinarsi molto a questi obiettivi.

Da anni ci battiamo in Europa perché riteniamo fondamentali questi argomenti: non è più possibile prescindere da questi elementi, anche se si cerca di minimizzarne l'importanza per l'enorme mole di interessi economici che questi sottendono.

L'impianto delle regole FTL, così come il metodo produttivo delle Low Cost, potrebbero essere messi seriamente in discussione dall'applicazione delle iniziative volte a tutelare la sicurezza dell'utenza attraverso il benessere psicofisico dei Naviganti.

FIT CISL Piloti
www.fitcisl.org



Seguici anche su **Twitter** e **Facebook**

Roma, 30/03/15

Dipartimento Trasporto Aereo

Sede di Roma: Via A. Musa, 4 - 00161 ROMA - Tel. 06/44286354 Fax 06/44286410 – Sede di Fiumicino: Aeroporto L. Da Vinci Tel./Fax 06/659550339

C.F. 80421120587 - e-mail: fit.trasportoaereo@cisl.it - PEC: fitcislazionale@postecert.it - Website: www.fitcisl.org

Aderente a: International Transport Workers' Federation ITF - European Transport Workers' Federation ETF