

Roma, 02 giugno 2016

PN GRUPPO ALITALIA : FACCIAMO SICUREZZA!

Egregi Colleghi,

ci sono due modi per fare sicurezza, ormai lo sappiamo bene, il primo, quello più efficace e duraturo nel tempo, è quello che fu presentato per la prima volta nel 1993, durante la conferenza IATA di Montreal dal Professor J. Reason. Egli introdusse il concetto di “organizational accident” evidenziando come l’organizzazione di una compagnia aerea sia soggetta a dei rischi potenziali che possono essere debellati in maniera duratura solo attraverso un’adeguata organizzazione e procedure e processi di lavoro adeguatamente strutturati e rispondenti alle necessità operative.

L’assenza di un’organizzazione adeguata genera dei fattori latenti che non necessariamente producono incidenti nell’immediato ma che potenzialmente possono esserne la causa.

Il secondo metodo, quello maggiormente conosciuto perché consente di concentrare l’attenzione verso gli equipaggi, è quello reattivo generato dal comportamento del personale di volo in “front line”. Questo metodo è più gradito alle aziende le quali possono, in caso di problemi, attribuire facilmente colpe e responsabilità direttamente all’equipaggio nascondendo in maniera più o meno evidente tutte le carenze del sistema organizzativo aziendale.

Nel nostro settore oggi viviamo questa pericolosa fase.

Abbiamo l’obbligo di essere estremamente cautelativi nello svolgimento delle attività di volo proprio perché a livello organizzativo le aziende sono gravemente carenti:

- I manuali delle operazioni sono scritti in modo da rendere molti argomenti operativi difficili da comprendere;
- le pianificazioni sono al risparmio, senza considerare ad esempio che l’aeroporto alternato (es. Ciampino) al mattino è quasi sempre saturo di aeroplani e non può accettare dirottamenti (tutti i rientri di lungo raggio sono pianificati al mattino con alternato Ciampino anche in condizioni marginali);
- le programmazioni dei turni di volo di medio e lungo raggio sono al limite dell’accettabile dal punto di vista FTL, senza alcuna considerazione degli effetti della fatica né delle segnalazioni del personale navigante che, a gran voce, sta segnalando il disagio inoltrando centinaia di safety e fatigue reports, al momento INASCOLTATI!
- abbiamo riscontrato errori nella definizione di importanti procedure operative e siamo ancora in attesa di risposte su altri temi tecnico professionali che riguardano tutto l’ambito della nostra professione... e, **per quanto riguarda Alitalia, mentre il PN del Gruppo attende le risposte,**

qualcuno si occupa di divise e, purtroppo, di nuove penalizzanti norme per le concessioni di viaggio dei Naviganti!

Nel frattempo gli aeroplani volano.....

Quanto descritto sopra rappresenta alcune situazioni operative che spesso si verificano...sono solo degli esempi per evidenziare che **si sta sfruttando al massimo l'esperienza degli equipaggi e le capacità individuali per sopperire ad una evidente carenza organizzativa.**

FACCIAMO SICUREZZA:

l'unico modo per proteggersi dal rischio d'incidente è di essere estremamente cautelativi e rispettosi delle norme ricordando che le responsabilità individuali non sono delegabili a nessuno, e che ognuno di noi ha l'obbligo di salvaguardare la sicurezza del volo, dei passeggeri, dell'equipaggio e dell'aereo applicando con puntuale e rigoroso scrupolo professionale le norme contrattuali di lavoro, le procedure amministrative, le SOP, il General Basic, gli AOM etc etc

**DA OGGI, IN VIRTÙ DELLA STANCHEZZA E DELLO "STRESS" CUI SONO
SOTTOPOSTI I NAVIGANTI, È IL MOMENTO DI INCREMENTARE LA SICUREZZA
AI MASSIMI LIVELLI
CIASCUNO FACCIA DA SUBITO LA PROPRIA PARTE !**

E TORNIAMO A DIMOSTRARE DI ESSERE UNA CATEGORIA....FORTE E UNITA

DIPARTIMENTI NAZIONALI PERSONALE NAVIGANTE

FILT/CGIL

FIT/CISL

UILTRASPORTI

UGL TA