



Update March 2022

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO IN VOLO

CONTENUTI DIGITALI

per

Festival Internazionale della Salute e Sicurezza sul Lavoro 2022

STATI GENERALI

LA SFIDA DELLA PARTECIPAZIONE PARTECIPATA

Alessandra Airaldi

UILTRASPORTI

30 marzo 2022

COSA DICE IL TESTO UNICO¹ SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

L'articolo 3 del D.LGS. 9 aprile 2008, n. 81, il Testo Unico salute e sicurezza sul lavoro, recita:

*"1. Il presente decreto legislativo si applica a tutti i settori di attività, privati e pubblici, e a tutte le tipologie di rischio. 2. Per quanto riguarda ... i mezzi di trasporto aereo ... le disposizioni del presente decreto legislativo si applicano tenendo conto delle **effettive e particolari esigenze legate al servizio espletato o delle peculiarità organizzative** ... individuate **entro 24 mesi** dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo con decreti emanati ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400, dai ministri competenti di concerto con i Ministri del Lavoro e della Previdenza Sociale, della Salute e delle Riforme e Innovazioni nella Pubblica Amministrazione, ha acquisito il parere della Conferenza Permanente sui Rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, come il più organizzazioni sindacali rappresentative a livello nazionale..."*

Il Decreto legislativo di cui sopra è stato emanato nel 2008 e in precedenza lo stesso requisito era presente nel Decreto Legislativo 626/94.

Due anni dopo, nel 2010, il Decreto è stato nuovamente modificato, tuttavia l'obbligo è stato **ulteriormente rinviato** con la seguente motivazione: ... Al fine di adottare le opportune misure organizzative, ... i termini di applicazione delle disposizioni ... è posticipato di (ulteriori) dodici mesi.

Cosa è successo dopo? Niente. Le "esigenze effettive e particolari" del Luogo di lavoro Aereo e le "misure organizzative appropriate" relative agli equipaggi di volo non sono più state definite e questa scappatoia legislativa continua a compromettere seriamente la Salute e Sicurezza sul lavoro di tutto il personale coinvolto.

QUADRO GIURIDICO ITALIANO

La principale legge sull'aviazione in Italia è il Codice della Navigazione (Trasporto Aereo e Marittimo), approvato nel 1942 e modificato per la prima volta dopo 64 anni, nella sua parte aeronautica nel 2006 con il Decreto Legislativo n. 151, del 15 marzo 2006.

Sul sito dell'Autorità italiana per l'Aviazione Civile (ENAC) si legge²: "è stata approvata la riforma del Codice della Navigazione, e più precisamente la modifica della sua parte aeronautica: un passo ormai non più rimandabile, se si considera che il testo precedente risaliva al 1942 ed era naturalmente inadeguato allo scenario attuale del trasporto aereo".

Questa riforma, tuttavia, è stata in grado di affrontare solo alcune delle questioni principali, mentre altre sono rimaste le stesse (inadeguate).

¹ <https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2008-04-30&atto.codiceRedazionale=008G0104&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=10&qId=6974a9cb-b7bb-448f-9213-c994a884981c&tabID=0.25085740331703477&title=lbl.dettaglioAtto>

² <https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-nazionale/codice-della-navigazione>

OBBLIGO DI ASSICURAZIONE: l'articolo 935³ del codice della navigazione prevede l'obbligo di assicurazione per il personale di volo. Secondo tale articolo il datore di lavoro ha l'onere di assicurare il personale di volo contro i rischi in volo "secondo le modalità e nei limiti stabiliti dalle -norme corporative-", ora interpretate come "Contratti Collettivi". In epoca fascista le norme corporative erano fonti di diritto costituite da ordinanze inerenti i rapporti di lavoro emanate dalle corporazioni. L'ordinamento corporativo è stato soppresso dal r.d.l. 9 agosto 1943, n. 721.

MISURE GENERALI DI TUTELA: il decreto legislativo n. 185/2005⁴ di recepimento della direttiva 2000/79/CE⁵, articolo 7: "Misure per la protezione del personale di volo" afferma che il personale di volo deve avere "un livello di protezione della salute e della sicurezza adeguato alla natura della propria attività" e che questo deve essere fornito da ciascun datore di lavoro. Entrambe queste disposizioni prescindono dal fatto che ogni datore di lavoro in Italia perfettamente libero di non aderire al CCNL Trasporto Aereo e quindi resti libero di decidere quale tutela della salute e della sicurezza sia adeguata alla natura della propria attività (modello di business) e quale debba essere prevista per il luogo di lavoro aereo e per l'equipaggio coinvolto.

Tale libertà imprenditoriale in Italia rappresenta però un potenziale problema per il personale di volo, non solo se si pensa ai sinistri assicurativi ma soprattutto in termini di prevenzione, perché isola la professione del personale di volo da quasi tutte le altre e non autorizza il principale ente pubblico (INAIL) a salvaguardare e monitorare l'andamento dell'occupazione e degli infortuni in volo, oltre ad impedire che il denaro pubblico a disposizione per Salute e Sicurezza sul lavoro, possa essere convogliato in formazione e consulenza anche alle Compagnie aeree operanti in Italia, nell'ambito della prevenzione della S&SL.

QUADRO GIURIDICO EUROPEO

L'articolo 153 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea conferisce all'UE la competenza ad adottare direttive in materia di sicurezza e salute sul lavoro.

La direttiva quadro 89/391⁶ ha un ampio campo di applicazione e in linea generale non esclude i luoghi di lavoro all'interno di mezzi di trasporto, come un aereo.

Non esiste però ancora una direttiva individuale ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, che descriva i requisiti minimi di sicurezza e salute per il personale di volo nei luoghi di lavoro aerei.

La direttiva quadro prevede l'obbligo per qualsiasi datore di lavoro di effettuare le Valutazioni dei Rischi e prevede anche che vengano trovati criteri di prevenzione omogenei per tutti i lavoratori e per tutti i luoghi di lavoro. Questo non accade però per i luoghi di lavoro aerei.

Questa direttiva avrebbe dovuto essere il punto di partenza per produrre altri atti legislativi specifici descrittivi del luogo di lavoro aereo, ma sembrerebbe mancare la volontà politica⁷

³ <https://trovaledge.it/codice-navigazione/art-935-codice-navigazione-obbligo-dell-assicurazione>

⁴ <https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-nazionale/decreti/dlgs-1852005>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0079>

⁶ <https://osha.europa.eu/it/legislation/directives/the-osh-framework-directive/the-osh-framework-directive-introduction>

⁷ <https://eurecca.eu/post/cabin-crew-legal-framework>

per renderlo possibile, quindi ad oggi gli Aerei commerciali non sono ancora considerati "luoghi di lavoro" e restano esclusi dalla Direttiva generale sui luoghi di lavoro che specifica di non applicarsi ai "mezzi di trasporto o ai posti di lavoro all'interno dei mezzi di trasporto".

CODICE DELLA NAVIGAZIONE E TUTELA INAIL

Un'altra questione aperta riguarda l'applicazione pratica dell'obbligo assicurativo del personale di volo. L' art. 1, comma 3, del DPR n. 1124/1965 (Testo unico dell'assicurazione obbligatoria della SSL) prevede che l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali sia obbligatoria anche per gli addetti alla navigazione aerea, ma solo per i rischi non in volo.

Il problema, però, è che una definizione ufficiale di "rischio in volo" non è ancora disponibile e nella maggior parte dei casi i datori di lavoro non pagano i premi assicurativi all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL), anche se esplicitamente previsto anche per il personale di volo, per assicurare tutti i rischi non in volo

A causa di questo circolo vizioso, il personale di volo rischia di non avere alcuna protezione.

Nel panorama italiano sono molte le compagnie aeree che operano attualmente in base a Contratti Collettivi di lavoro dove l'unica tutela assicurativa presente è quella stipulata attraverso assicurazioni private, senza controlli e senza massimali assicurativi omogenei per categoria di rischio.

CHE COS'È UN INFORTUNIO DI VOLO

La dottrina specialistica definisce che l'infortunio di volo non sia ogni incidente che si verifica in volo, ma l'incidente che può verificarsi solo in volo.

Questo argomento molto specifico è stato studiato dall'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (CONTARP-INAIL).

Una nota molto interessante di approfondimento è stata pubblicata nell'ambito degli Atti del seminario "Salute e sicurezza sul lavoro nel settore aeroportuale e aeronautico" tenuto dall'Istituto Nazionale il 4 ottobre 2012⁸, che concludeva, ormai 10 anni fa, che la risoluzione di questa specifica questione sarebbe dovuta essere un Priorità nazionale.

RISCHIO AEROTOSSICO⁹

Il sistema di ventilazione¹⁰ degli aerei commerciali funziona prelevando aria compressa calda dai motori che, una volta raffreddata, viene poi distribuita nell'abitacolo e nella cabina di pilotaggio dell'aeromobile.

Il sistema "Bleed Air" è stato introdotto per la prima volta negli aerei militari negli anni Cinquanta e Sessanta.

⁸ <https://www.dropbox.com/s/nf3ljzvypxrkvzg/La%20posizione%20assicurativa%20del%20personale%20di%20volo.pdf?dl=0>

⁹ https://www.gcaqe.org/files/ugd/3e3e4e_db8e7a349f054c50a9668a68f258a50c.pdf

¹⁰ https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/Aero/AERO_PRE_GCAQE2019_CAC-SummaryOfArguments_19-09-18.pdf

Il sistema di condizionamento è gestito da un sistema di controllo ambientale (ECS).

Esistono diversi sistemi per diversi velivoli ma su quasi tutti quelli commerciali, l'aria esterna entra nei motori e viene compressa, formando "aria di spurgo", che viene poi utilizzata per il condizionamento dell'abitacolo.

I cuscinetti del motore devono essere costantemente lubrificati e, in base alla progettazione, rilasciano costantemente quantità di lubrificante nel flusso di aria compressa.

In caso di guasto o cattiva manutenzione, la perdita aumenta di volume.

"i trafilamenti di olio a basse dosi in cabina, durante le normali operazioni di volo è una funzione intrinseca della progettazione del sistema di lubrificazione del motore e dei sistemi di spurgo dell'aria, che utilizzano entrambi aria pressurizzata¹¹. ..."

Il rischio è che le fuoriuscite di sostanze chimiche pirolizzate¹² contaminino, in misura maggiore o minore, l'aria respirata non solo dal personale di volo, ma anche dai passeggeri, con il rischio di mettere in pericolo la salute degli occupanti e la sicurezza del volo.

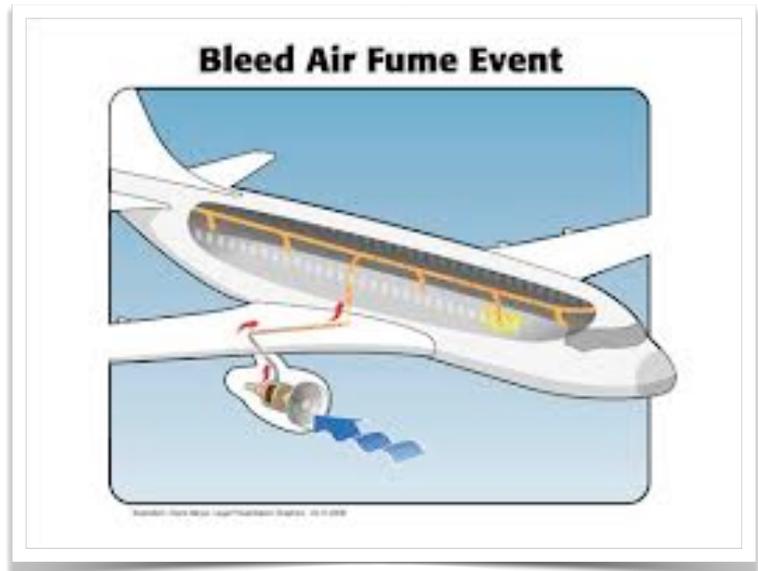
La maggior parte degli oli motore aeronautici contiene additivi tossici organofosforici chiamati Tricresilfosfato (TCP): l'esposizione a queste tossine può causare danni agli organi vitali e al sistema nervoso, portando a diversi tipi di problemi, soprattutto neurologici, a volte irreversibili, la cosiddetta sindrome aerotossica¹³.

Il rischio aerotossico non è quindi dovuto agli effetti tossici di una sola sostanza, ma bensì alla miscela di composti che si diffondono nella cabina e nell'abitacolo dell'aeromobile, non filtrati, come prodotti di degradazione della pirolisi.

La mancanza di filtri e di sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria a bordo non consente di prevenire questo rischio, né di controllarlo.

Ad oggi, gli equipaggi di volo possono fare affidamento solo su tecniche puramente empiriche per accorgersi della contaminazione, cioè olfatto e vista, con il rischio che l'esposizione alle neurotossine si prolunghi, creando un ambiente malsano, inadatto alle prestazioni lavorative del personale e divenendo un potenziale rischio per la sicurezza del volo, qualora il l'inquinamento arrivasse a rendere inabili i membri dell'equipaggio.

L'aria del motore dovrebbe essere filtrata alla fonte, prima di entrare in cabina e costantemente monitorata, le compagnie aeree dovrebbero eseguire la manutenzione



¹¹ <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=83906>

¹² <https://www.easa.europa.eu/downloads/22224/en>

¹³ <https://www.etuc.org/en/etuc-stands-clean-cabin-air>

preventiva e il personale di volo dovrebbe essere completamente addestrato per riconoscere e rispondere in presenza di tali vapori.

Gli ospedali vicino agli aeroporti dovrebbero essere adeguatamente informati e formati sul possibile rischio di contaminazione e dovrebbero essere in grado di stabilire e condividere un protocollo medico comune e raccomandare un follow-up sanitario standardizzato adattato alle esigenze del singolo caso.

L'assicurazione infortuni sul lavoro dei lavoratori dovrebbe includere il rischio aerotossico e riconoscere la sindrome aerotossica come malattia professionale.

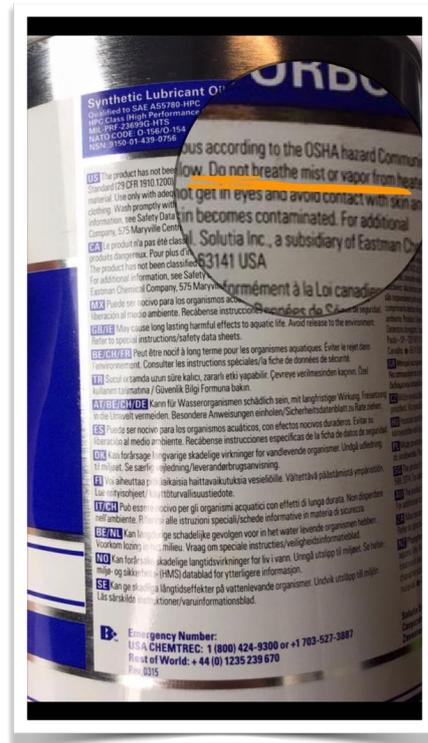
Le donne in gravidanza o in allattamento dovrebbero essere protette dall'esposizione al rischio di contaminazione da fumi tossici in cabina, divieto già previsto per la contaminazione da radiazioni ionizzanti, in un apposito articolo del Testo Unico sulla maternità¹⁴.

La scheda di sicurezza degli oli motore, utilizzati nell'aviazione commerciale, afferma chiaramente che i vapori, soggetti a pirolisi (surriscaldamento) non devono essere respirati. Pochissime aziende investono o hanno investito nella ricerca di agenti chimici meno tossici.

Sul progetto di ricerca "AVOIL" dell'EASA¹⁵, che rivendicava l'obiettivo di caratterizzare gli effetti tossici dei composti chimici che vengono rilasciati nella cabina o nelle cabine di pilotaggio degli aerei commerciali, l'EASA ammette la mancanza di un sistema globale per mappare gli eventi fumi/tossici e gli eventi risultano non essere in grado di stabilire la relazione causale tra i sintomi di salute prevalenti noti e l'esposizione.

L'EASA afferma inoltre chiaramente che "un'ampia gamma di sintomi correlati a diversi organi è stata trovata tra il personale di volo, ma questi non sono stati studiati sistematicamente". È chiaro dal rapporto EASA che le valutazioni del rischio fornite dalle singole compagnie aeree, senza linee guida, insieme alla sistematica assenza di segnalazioni da parte degli equipaggi¹⁶, unita a prassi di prevenzione assenti o completamente casuali e adottate solo da alcune compagnie aeree, rappresentano un problema importante.

Questo studio sottolinea un altro fattore importante legato al rischio aerotossico: il contributo della variabilità inter-individuale degli enzimi metabolici, ancora largamente sconosciuto per la maggior parte dei prodotti chimici industriali, inclusi i CAC, oltre alle possibili differenze nella sensibilità individuale tipica dei composti che si basano sul metabolismo degli enzimi del citocromo P450, che possono rendere una specifica sotto-popolazione più sensibile a specifiche sostanze chimiche rispetto ad altre.



¹⁴ <https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/06/17/testo-unico-sulla-maternita-e-paternita#capo2>

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/downloads/22224/en>

¹⁶ <https://eurecca.eu/post/occurrence-reporting-cabin-crew>

Pertanto, come chiaramente emerso dai vari studi, nazionali ed internazionali, il rischio Aerotossico dovrebbe quindi essere valutato tenendo conto dell'ampia gamma di composti presenti nell'aria, in combinazione con gli altri fattori tipici delle professioni in volo, tra i quali: lo stress psico fisico dovuto ai turni irregolari e prolungati in un ambiente pressurizzato e chiuso.

PERSONALE DI VOLO: UN GRUPPO PROFESSIONALE ANCORA POCO STUDIATO

Il personale di volo è esposto a un certo numero di rischi già riconosciuti, ma i ricercatori dicono di essere di fronte ad un gruppo professionale ampiamente poco studiato e sottovalutato dal punto di vista del rischio per la salute.

Degno di nota è la ricerca epidemiologica portata avanti dal gruppo di studio dedicato dell'Università di Harvard (FAHS), iniziato nel 2007, che ha affrontato, nell'arco di più di 10 anni, le principali lacune nella comprensione dei rischi specifici per la salute degli assistenti di volo.

Nell'ultima relazione pubblicata¹⁷, i ricercatori hanno evidenziato che gli assistenti di volo hanno tassi più alti di tumore, in particolare cancro al seno e melanoma, rispetto alla popolazione generale.

L'Harvard Flight Attendant Health Study ha sondato un campione di oltre 5.300 assistenti di volo, che hanno risposto a domande specifiche relative ai loro turni di lavoro, nonché alle loro diagnosi di cancro. I ricercatori hanno confrontato le risposte ricevute con quelle da un gruppo omogeneo di persone che svolgevano altre professioni, già incluse in un'indagine nazionale già in corso.

CHE COS'È LA SINDROME AEROTOSSICA¹⁸?

Lo scorso giugno 2017, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha pubblicato un rapporto su Public Health Panorama¹⁹ che descrive scientificamente il rischio chimico di contaminazione dell'aria di cabina negli aerei commerciali e i gravi rischi per la salute associati per le persone esposte: cancro, stanchezza cronica e problemi neurologici.

Il rapporto parla di sindrome aerotossica²⁰ nei dettagli, un fenomeno sempre più noto e molto insidioso che alcuni chiamano "Amianto 2" e rivela anche che il rischio di esposizione a basse dosi, prolungata nel tempo, che solo nel 2015 ha coinvolto più di 500.000 tra piloti e

¹⁷ <https://ehjournal.biomedcentral.com/track/pdf/10.1186/1476-069X-13-13.pdf>

¹⁸ https://www.researchgate.net/figure/Aerotoxic-syndrome-short-and-long-term-symptoms_tbl2_225725490

¹⁹ https://toxicfreeairlines.com/wp-content/uploads/2020/04/5_OriginalResearch_AerotoxicSyndrom_ENG.pdf

²⁰ https://www.researchgate.net/figure/Aerotoxic-syndrome-short-and-long-term-symptoms_tbl2_225725490

assistenti di volo, si somma alle possibili e non rare contaminazioni acute, che possono arrivare a compromettere gravemente la salute delle persone esposte, anche durante il volo. Questo problema rappresenta un rischio per la salute del personale di volo, sia a breve sia a lungo termine, oltre che una possibile ragione di incapacità lavorativa del personale di volo, durante lo svolgimento delle sue mansioni.

Le istituzioni internazionali, le agenzie di regolamentazione, i produttori di carburanti, riconoscono quindi tutti il rischio aerotossico, ma ad oggi le compagnie aeree non hanno ancora l'obbligo esplicito di creare sistemi di prevenzione efficaci.

Le prime segnalazioni di contaminazione dell'aria di cabina sugli aerei commerciali risalgono agli anni '50,, ma mancano ancora adeguate misure di tutela.

I PRINCIPALI ESPERTI

Il Global Cabin Air Quality Executive (GCAQE)²¹ è l'organizzazione internazionale riconosciuta a livello mondiale, alla quale partecipano la maggior parte delle comunità scientifiche del settore aeronautico, nonché le rappresentanze delle relative categorie professionali.

il GCAQE il principale centro di conoscenza tecnica e scientifica del rischio chimico di contaminazione dell'aria in cabina negli aeromobili civili e opera, su scala mondiale, dal 2006, anno della sua fondazione.

Oggi, dopo 16 anni riunisce i maggiori sindacati del mondo, non solo quelli che rappresentano gli equipaggi di volo, ma anche le rappresentanze degli ingegneri aeronautici e dei consumatori.

La Confederazione Europea dei Sindacati (ETUC)²² ha lanciato la "CLEAN AIR CAMPAIGN", supportata dalle competenze tecniche del GCAQE e in collaborazione con l'ITF-ETF (sindacati internazionali dei Trasporti) e a livello UE con ECA ed EurECCA (sindacati europei del personale di volo), riconoscendo che "la qualità dell'aria in cabina è un importante problema di salute e sicurezza sul lavoro.

Un problema che mette a rischio tutto il personale di volo che respira costantemente aria contaminata non filtrata, a basse dosi, per tante ore al giorno.

In Italia **ULTRASPORTI**, che fa parte del Sindacato UIL (Unione Italiana del Lavoro), attraverso i suoi dipartimenti tecnici, monitora l'applicazione dell'intero quadro normativo specifico dell'Aviazione e lavora, sia a livello nazionale sia internazionale, per proporre e sviluppare possibili soluzioni, linee guida e migliori pratiche, con la finalità di ottenere miglioramenti concreti nel settore dell'aviazione.

Nello specifico in materia di Cabin Air Quality, partecipa con un team di esperti ai lavori del Comitato Nazionale **UNI/CT 041 Settore Aerospaziale e Difesa**, nel progetto normativo europeo CEN/TC 436, contribuendo allo sviluppo di una normativa europea specifica sulla "Qualità dell'aria in cabina sugli aeromobili civili - Agenti chimici", in un gruppo di lavoro attivo da circa 7 anni, composto da tutte le parti interessate, comprese le organizzazioni dei passeggeri, le associazioni dei lavoratori, i produttori di aeromobili e di motori, i produttori di parti di ricambio e componenti, le compagnie aeree e i rappresentanti delle organizzazioni specifiche di salute e sicurezza sul lavoro.

²¹ <https://www.gcaqe.org>

²² <https://www.etuc.org/en/etuc-stands-clean-cabin-air>

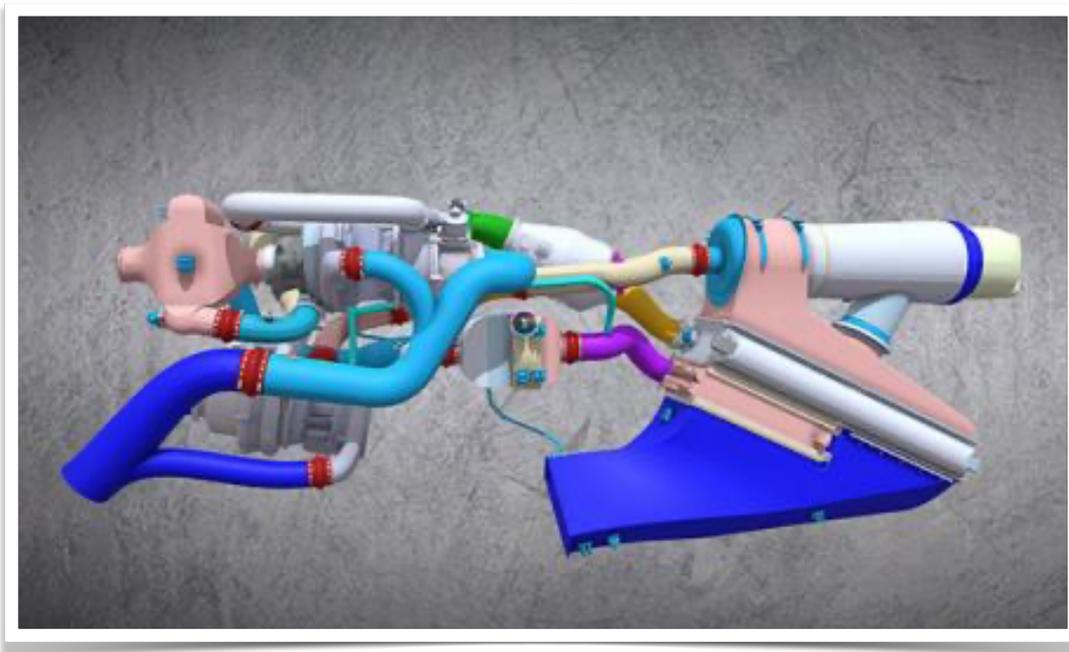
Recentemente, il 13 febbraio 2022, i membri del **CEN TC/436** hanno votato a favore della pubblicazione di un Rapporto Tecnico (CEN/Technical Report), basato sul progetto di norma già definito (prEN 17436), al fine di avere un riferimento tecnico specifico, di rilevanza internazionale, per gestire il rischio aerotossico sugli aeromobili e poter di conseguenza migliorare la qualità dell'aria di cabina e quindi la sicurezza del volo.

Quella che segue è la dichiarazione sindacato europeo dei Piloti (European Cockpit Association): "ECA ritiene che il Progetto di standard ...agevolerà una consultazione continua di tutte le parti interessate, innovazione, soluzioni e vantaggi per tutti. Chiediamo alla Commissione europea, al Parlamento europeo e all'EASA di riconoscere formalmente il valore del lavoro svolto ... nel CEN e di promuovere i vantaggi della norma con le case costruttrici, con le compagnie aeree, con i lavoratori e con i passeggeri".

COSA FANNO LE CASE COSTRUTTRICI

Boeing e Airbus stanno iniziando a investire in nuove tecnologie, costruendo nuovi velivoli con sistemi di climatizzazione "non bleed".

Il Boeing 787 Dreamliner, per esempio è stato già concepito con un sistema di aerazione elettrico ad aria compressa ed anche Airbus ha annunciato che i nuovi aeromobili potranno in futuro essere ordinati con tecnologia bleed-free²³, con un sistema di controllo ambientale elettrico (eECS) di Liebherr-Aerospace, mira a fornire un'alimentazione d'aria, controllo termico e pressurizzazione della cabina, che invece di prelevare aria dal motore, prelevi e utilizzi l'aria dall'esterno dell'aeromobile, per poi elaborarla sia per la pressurizzazione sia per il condizionamento, aiutando anche ad utilizzare meno carburante e ad avere minori emissioni.



²³ <https://www.clean-aviation.eu/media/news/innovation-for-better-cabin-air-with-the-electrical-environmental-control-system>

COSA SUCCEDE IN ALTRI PAESI

Negli Stati Uniti al Congresso 2019 è stato presentato il disegno di legge "Cabin Air Safety Act (HR2208)", volto a proteggere i passeggeri e gli equipaggi delle compagnie aeree commerciali dal rischio aerotossico.

La IATA nel 2018 ha pubblicato le linee guida dedicate ai servizi di prevenzione e protezione delle compagnie aeree (MC RSPP e DL) sulla risposta medica agli eventi sulla qualità dell'aria in cabina.

Nel Regno Unito, nel 2105 il medico legale della contea inglese del Dorset, nell'ambito del processo sulla morte di un pilota della British Airways, ha pubblicato un rapporto ufficiale sul rischio chimico da contaminazione dell'aria di cabina e sui suoi effetti sulla salute delle persone.

I risultati della sua indagine sono stati raccolti in una relazione, il regolamento 28²⁴.

L'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO) nel 2015 ha pubblicato²⁵ le linee guida sull'istruzione, la formazione e la corretta segnalazione degli eventi aerotossici.

COSA POSSIAMO FARE

- Fornire consulenza e competenze specifiche per elaborare gli atti normativi necessari, tra i quali il contenuto richiesto nel Testo Unico Salute e Sicurezza (DLgs 81/08 art. 3 c.2), tenendo conto anche dei nuovi rischi, del mansionario aggiornato del personale di volo, dei diversi modelli organizzativi all'interno del mondo del Trasporto Aereo e delle Compagnie aeree con basi operative nel nostro Paese.
- Sensibilizzare le istituzioni competenti sui nuovi e più complessi modelli di business operanti in Italia, tenendo conto del fatto che le mansioni dei dipendenti possono essere molto diverse da azienda a azienda e che non esiste un Testo Legislativo consolidato che contenga e organizzi la specifiche normative del settore dell'aviazione, che descriva puntualmente i rischi complessi e diversificati relativi alle operazioni di volo.
- Offrire una valutazione tecnica mirata sull'opportunità di far riconoscere la tutela INAIL, per tutti i rischi correlati alla professione di volo, tenendo conto che i dati medici attualmente disponibili e conservati a livello di Compagnia Aerea e presso gli istituti di medicina legale e i servizi di assistenza sanitaria naviganti, consentirebbero la creazione di un elenco dettagliato di malattie professionali specifiche del personale di volo.
- Promuovere progetti formativi specifici per Enti e Compagnie aeree, promuovere le migliori pratiche, basate su protocolli internazionali già disponibili.
- Aiutare la Commissione Consultiva Permanente di Salute e Sicurezza a costituire un apposito Comitato per approfondire le problematiche relative alla regolamentazione della salute e sicurezza e poter lavorare concretamente su proposte per lo sviluppo e il miglioramento della normativa vigente.

²⁴ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2015/03/Westgate-2015-0050.pdf>

²⁵ http://fdx.alpa.org/portals/26/docs/053116_ESC%20ICAO%20Circ.344%20.pdf

CABIN AIR CONFERENCE 2022

Il prossimo 14-15 settembre 2022, dalle 16:00 alle 21:00 (CEST), sulla piattaforma Zoom, si svolgerà in modalità remota, la 4 **Conferenza Internazionale sulla Qualità dell'Aria di Cabina sugli Aerei Commerciali**.

Questa conferenza unica, che segue il successo delle precedenti tenutesi nel 2017, 2019 e 2021, sarà un evento online multilingue modulare in cui ogni partecipante potrà guardare video, presentazioni e partecipare a discussioni live.

Verrà fornita una panoramica approfondita e aggiornata sul tema specifico della qualità dell'aria di cabina sugli aerei commerciali, sulle implicazioni di questo rischio sulla sicurezza del volo, sulle ultime ricerche in corso e su quelle già concluse, nonché sulle soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato per gli operatori aerei.



RIFERIMENTI

CABIN AIR CONFERENCE ORGANIZER	GCAQE -ITALIAN FOCAL POINT-
Cpt Tristan Loraine	Alessandra Airaldi
conference@aircraftcabinair.com	https://www.gcaqe.org/
https://www.aircraftcabinair.com	airaldia@me.com
	mobile: +39 335428234