

## La sicurezza del volo inizia a terra

### *Danneggiamenti aeromobili sui piazzali: un problema di safety troppo spesso trascurato*

Anche quest'anno il rapporto informativo sull'attività svolta nel 2007 dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo si sofferma sulla criticità creata dagli eventi occorsi durante le attività di rampa ovvero durante le operazioni di handling, di assistenza tecnica e di movimentazione al suolo degli aerei.

In particolare la maggioranza di questi eventi è causata dall'urto di mezzi di rampa contro aeromobili fermi al parcheggio in attività di transito cioè quella tipologia di eventi più conosciuti internazionalmente con il nome di "apron damages". Questa criticità non è ovviamente esclusiva nazionale ma affligge cronicamente tutto il trasporto aereo commerciale mondiale in termini di vite umane, di regolarità dei voli e di costi. Negli anni l'industria ha cercato di contenere il fenomeno ma l'aumentata attività, la congestione degli aeroporti e la riduzione dei tempi di transito, dovuta principalmente alle pressioni economiche che gravano su tutti gli operatori, ha in pratica vanificato gli sforzi compiuti.

Durante un transito veloce, che in alcuni aeroporti italiani riesce oggi a scendere sotto i 30 minuti per un "narrow-body", è consuetudine, non appena si spengono i motori, osservare decine di persone avvicinarsi all'aereo ed iniziare il proprio lavoro di assistenza di transito con mezzi di vario genere: dal nastro scarica bagagli alla scala, dal mezzo del catering a quello rifornitore di carburante, dai carrelli bagagli ai mezzi del personale di pulizia, dall'autobus passeggeri a quello per lo sbarco delle persone a mobilità ridotta, dai mezzi per il water e toilet servicing al gruppo elettrico esterno o di condizionamento. Tutto è ben organizzato ed efficiente, un'orchestra fatta di persone, mezzi ed equipaggiamenti che opera attorno e "nelle estreme vicinanze" dell'aereo. Tuttavia basta un piccolo intoppo e lo spettacolo si blocca: un carrello operato con fretta o troppa disinvoltura può finire contro un motore, una scala urtare violentemente la porta passeggeri, un mezzo catering in manovra danneggiare seriamente un flap o una tip alare.

Le possibilità di danneggiamento sono numerose, anche se alcune zone dell'aereo sembrano essere più esposte agli urti. Le più penalizzate sono le porte cargo, seguite dalle zone anteriori della fusoliera ed i motori. Le altre porte e le wingtip alari e i bordi di uscita di flaps e alettoni non sono comunque trascurati nel lungo e costoso elenco dei danneggiamenti che ogni anno affliggono ogni operatore aereo, nessuno escluso, in tutti gli aeroporti mondiali.

Un'iniziativa della FSF Flight Safety Foundation avviata nel 2005 per ridurre gli incidenti di rampa, ha stimato che ogni anno questo genere di eventi più o meno gravi raggiunga la cifra di circa 27.000, ovvero un danneggiamento ogni mille partenze. Anche l'ACI Airports Council International, che ogni anno redige una statistica nel "survey of apron incident and accident", arriva a dati e risultati simili a quelli della FSF.

Ma la raccolta di dati sui "ramp incidents" è spesso difficile e frammentata. Questo perché tutto ciò che avviene in volo è più segnalato ed investigato rispetto all'evento che succede "a terra". La recente riorganizzazione delle banche dati europee e nazionali, in ottemperanza alla direttiva comunitaria 2003/42, dovrebbe finalmente garantire in futuro l'accesso a dati più consistenti, omogenei ed attendibili. Ad ogni modo se utilizzassimo in Italia il rateo stimato dalla FSF per questi eventi, avremmo oltre 450 danneggiamenti all'anno.

Negli approfondimenti fatti da IFSC negli anni passati e basandosi sui dati forniti dagli operatori aerei associati, in Italia siamo leggermente sotto questi valori, anche se non molto distanti: un operatore di medie dimensioni con velivoli di corto e medio raggio, raggiunge ratei di danneggiamenti a terra di circa 0,6 ogni mille partenze. Questo significa

che se l'operatore raggiunge ad esempio 70.000 voli/anno, si troverà con circa 40 danneggiamenti, più di tre al mese!

Ora senza soffermarsi sul remoto ma possibile costo di vite umane, limitiamoci ai costi economici che riguardano gli "apron damages: sempre quel medio operatore nazionale con circa 40 aerei dovrà sopportare due tipi di costi, i diretti e gli indiretti ovvero il costo della riparazione dell'aereo più tutti quei costi conseguenza della cancellazione di voli e del fermo macchina: dalla riprotezione dei passeggeri su altri voli o in albergo ai mancati guadagni per la ridotta attività.

Per quanto riguarda i costi diretti ovvero la riparazione dell'aeromobile, l'ipotetico operatore nazionale si troverà fatture che variano dai 10/15.000 euro per i danni più lievi fino a cifre anche superiori ai 200.000 euro per quelli più significativi come la riparazione di un comando di volo, di un flap, di una presa d'aria di un motore o di un foro in fusoliera in zona pressurizzata. In totale il vettore preso ad esempio si troverà a fronteggiare costi diretti per circa 700.000 euro l'anno.

Per i costi indiretti la stima è molto più approssimata e difficile per mancanza di dati, ma il conto è molto più salato. La Flight Safety Foundation ha calcolato che i costi indiretti sono almeno tre volte superiori a quelli diretti. Il conto finale per l'ipotetico operatore nazionale può quindi arrivare, tra costi diretti ed indiretti, a oltre due milioni di euro l'anno. Purtroppo queste cifre sono spesso nascoste nei bilanci della manutenzione aeromobili per i costi diretti e in altre categorie di costi per quelli indiretti, rendendo difficile a molti operatori avere un quadro reale di ciò che sta accadendo sui piazzali. Senza discostarsi troppo dalla realtà, il solo costo economico complessivo per il nostro trasporto aereo nazionale raggiunge verosimilmente la cifra annuale di circa 20 milioni di euro.

Qualcuno potrebbe obiettare che questi costi siano in realtà assorbiti dalle assicurazioni e che quindi i vettori aerei per primi non stiano perdendo un solo euro. La realtà è ben diversa: tradizionalmente sono i vettori stessi a pagare i danni subiti tramite le proprie coperture assicurative. Purtroppo i costi diretti - quelli indiretti non sono coperti - sono spesso anche inferiori ai valori delle franchigie stabilite con le compagnie assicurative, lasciando quindi il conto a completo carico del vettore. Sono infatti rari i contratti tra le compagnie aeree e i fornitori dei servizi di assistenza a terra che prevedono la responsabilità del fornitore per i danni a persone o cose del vettore, ai clienti ed alle loro cose arrecati in conseguenza dello svolgimento dell'attività operativa, dell'utilizzo delle strutture aeroportuali e dell'uso di impianti, mezzi ed attrezzature. Spesso la responsabilità del fornitore si ferma ai soli comportamenti negligenti o dolosi.

L'aspetto economico è importante e serve ad attirare facilmente l'attenzione sul problema ma non rappresenta il vero rischio degli "apron damages". L'incolumità del personale che opera sui piazzali e la sicurezza degli aerei che dovranno andare in volo sono il vero rischio dei danneggiamenti. Il primo è facilmente comprensibile, mentre il secondo richiede un approfondimento. Un aereo danneggiato a terra causa perdite economiche, ritardi e fermo macchina per la riparazione, ma un danneggiamento anche lieve non segnalato dal personale che lo ha causato, rappresenta un inaccettabile rischio per la sicurezza del volo. Le possibili conseguenze in volo di un danno non segnalato al vettore in zona pressurizzata o alle porte o ai comandi di volo dell'aereo sono facilmente immaginabili: decompressione rapida o esplosiva o problemi di manovrabilità sono solo alcune delle emergenze ipotizzabili.

Purtroppo una mancanza di cultura della sicurezza ed il timore di provvedimenti disciplinari sono alla base di questi comportamenti a rischio che rappresentano fortunatamente una percentuale minima dei danneggiamenti totali. Se oltre il 90% dei danneggiamenti è ascrivibile ad errore umano e se l'errore non è solo quello compiuto dal personale di front-line è ovvio che la responsabilità aziendale e del management sia un aspetto determinante. Addestramento inadeguato, inadeguata supervisione, inesperienza,

mancata applicazione delle procedure previste, attrezzature inadeguate ed elevato turnover del personale sono i fattori causali più presenti negli eventi di danneggiamento e coinvolgono direttamente la cultura dell'organizzazione aeroportuale. E' necessario un cambio culturale non solo di facciata per migliorare la sicurezza sui piazzali: la cultura della sicurezza è ancora immatura se raffrontata a quella ottenuta nell'area delle operazioni volo. La recente introduzione del Safety Management System aeroportuale deve servire come punto di partenza per introdurre un'efficace programma di prevenzione che assicuri un'adeguata cultura aziendale orientata alla safety, un libero sistema di raccolta delle segnalazioni di inconveniente senza il timore di provvedimenti disciplinari, un addestramento che curi assieme agli aspetti tecnici anche quelli comportamentali e del fattore umano e che responsabilizzi e valuti il management anche per la "safety performance".

Com.te Giuseppe Borgna  
Segretario Generale IFSC



AIRCRAFT DAMAGE LOCATION (fonte Flight Safety Foundation)

