

È successo di nuovo. Nei primi giorni di novembre un altro aereo, della Air Moldova, ha dichiarato *fuel emergency* sull'aeroporto di Fiumicino durante una giornata caratterizzata da maltempo sull'Italia centrale. Non è la prima volta, e non sarà l'ultima, ma pare che nessuno si preoccupi di questa inquietante tendenza all'aumento delle emergenze dovute a scarsità di carburante.

Sydney Dekker parla di *drift into danger*, cioè quel fenomeno lento ed impercettibile che porta la comunità aeronautica ad accettare livelli di rischio crescenti senza quasi rendersene conto. Purtroppo, ogni tanto capitano degli eventi che non si possono più ignorare e solitamente hanno la forma dell'incidente aereo.

Sono quasi venti anni che l'industria aeronautica ha introdotto gradualmente e silenziosamente delle *fuel policy* che puntano a persuadere i piloti ad effettuare il volo imbarcando il minimo quantitativo di carburante previsto dalla normativa.

Se riflettiamo sul significato delle parole ci accorgiamo che "minimo legale", vuol dire anche che un kilo soltanto al di sotto e siamo al tempo stesso illegali, e insicuri (*unsafe*). La tradizionale filosofia del margine, che porta i piloti, ed in genere l'industria, ad operare non ai limiti operativi, ma entro una fascia di tolleranza che serve ad attutire eventuali irregolarità, imprevisti o contingenze che possono capitare in volo, ha subito un mutamento; è stata sostituita dal gioco dell'avvicinamento asintotico alla linea rossa del pericolo.

Nel settore ferroviario vige il detto: "Se succede qualcosa, il macchinista ha la morte davanti e la galera dietro". Il pilota, anche. Solo è che molto più attento agli aspetti di gestione del rischio che di analisi delle proprie responsabilità professionali, giuridiche ed etiche. In questa prima puntata, parleremo proprio delle responsabilità, lasciando l'analisi della gestione del rischio in un secondo momento.

Non esiste un volo uguale all'altro. C'è sempre un imprevisto, una contingenza, un elemento imponderabile che avviene al di là delle nostre previsioni. Quando si imbarca il carburante per il volo, stiamo scommettendo sul quantitativo che ci servirà. Spesso, quello che abbiamo deciso si rivela esatto; altre volte no. Il problema è che nel campo aeronautico le cose devono andare bene sempre; non spesso.

La filosofia che è stata imposta ai piloti negli anni è partita come un messaggio di buon senso. La vulgata manageriale cominciò con "E' inutile mettere sempre il pieno, anche quando è una bella giornata, perché ci sono diversi modi di portare a buon fine il volo".

Neanche a dirlo, i manager si sono confrontati con dei piloti che pur di fare carriera si sono prodigati a cercare giustificazioni della bontà di questo approccio. Quindi, piano piano, in modo impercettibile uno dei capisaldi del buon senso operativo che si esprimeva nel detto "pista

dietro, cielo sopra e carburante nella botte sono cose inutili”, è stato modificato. Oggi, lasciare il carburante nella botte, nella mente di molti piloti, è diventata una virtù.

Ma qual è il motivo vero per cui è nata questa *policy*? Mettendo più carburante l'aereo pesa di più e quindi, avendo bisogno di più potenza dei motori, consumerà di più. Se una flotta di aerei è consistente, anche risparmiando un quantitativo minimo ogni volo e moltiplicandolo per il numero dei voli, si ottiene un bel risparmio.

Solo per capire a quanto ammonta questo risparmio, si parla di circa 30/40 kg. per ora di volo per un aereo di linea di medio raggio. Vuol dire che se i piloti imbarcano il minimo carburante per andare da Roma a Milano, risparmiano teoricamente 40 kg. di carburante, che con un costo attuale di 80 centesimi al litro, porta nelle casse della compagnia la bellezza di 32 euro. Ora, se noi volessimo imbarcare 1000 kg in più, fornendo un margine di sicurezza all'equipaggio e facilitando la regolarità del volo, dovremmo capire quanto questa decisione costa per passeggero. Allora, dividiamo 32 euro per 160 passeggeri otteniamo ben 20 centesimi a testa.

Un marziano si chiederebbe: quale passeggero non sarebbe disposto a pagare 20 centesimi per la propria sicurezza? Rispetto alle tariffe pagate per un volo, l'incidenza del carburante extra è veramente irrisoria se non invisibile. In compenso, risparmiare su questa area può portare non pochi problemi operativi e qualche conseguenza dal punto di vista della sicurezza. Basti pensare al volo [Lamia 2933](#) che si è schiantato nei pressi di Medellin un anno fa per l'esaurimento del carburante a bordo.

Certo, si potrebbe obiettare che quello è stato un caso limite... ( [continua](#) )

(30 novembre 2017)