

MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma
Leonardo da Vinci, Fiumicino – G. B. Pastine, Ciampino



INDAGINI A BASSA QUOTA

INTERVISTA SOTTO L'AEREO ALL'ISPETTRICE SAFETY (SICUREZZA OPERAZIONI AEROPORTUALI): UN OCCHIO VIGILE AL RISPETTO DI REGOLE E DISPOSIZIONI. UNICO OBIETTIVO: GARANTIRE SICUREZZA E QUALITÀ DEL SERVIZIO A TERRA DI TUTTO CIÒ CHE SI MUOVE INTORNO ALL'AEREO, TRA PERSONALE, INFRASTRUTTURE DI VOLO, IMPIANTI E ATTREZZATURE

DI GIOVANNI SCORPATI

Da passeggeri, guardando dal finestrino dell'aereo prima di partire, notiamo un gran movimento in piazzola ed un fermento crescente. Magari ci preoccupiamo solo del fatto che il nostro bagaglio sia a bordo e, per rassicurarci, tentiamo d'intravederlo! Ma in effetti cosa accade nel "mondo" sotto l'aereo fermo in piazzola? A spiegarcelo è l'ispettrice del Safety Management di Aeroporti di Roma Laura Spallacci - una gran "cricchiera" e molta determi-

nazione - con una lunga formazione alle spalle nel campo della sicurezza delle operazioni, maturata in ambito aeroportuale.

Laura, ma la tua è solo esperienza?

Certo che no! L'esperienza aiuta, ma il mio lavoro sotto la 'pancia' dell'aereo significa formazione continua, dinamicità, controllo ed empatia; soprattutto immaginando il via vai dei passeggeri nel raggiungere le loro mete: è un po' come se, con le mie verifi-

che, partecipassi anch'io al loro viaggio! Il mio è un lavoro da favola, senza principi o principesse, ma con tanta passione, impegno ed entusiasmo accumulati in tanti anni di lavoro in aeroporto.

Il mio primo amore è stata la tecnologia: ho iniziato come programmatrice di computer, un'esperienza durata 17 anni e orientata verso il futuro. Da buona informatica, ho seguito il detto di Steve Jobs: 'L'unico modo per fare un ottimo lavoro è amare quello



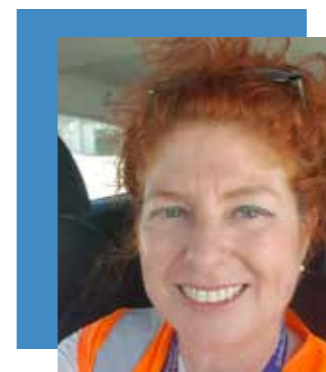
Alba in pista

che fate. Se non avete ancora trovato ciò che fa per voi, continuate a cercare'. Ed eccomi dal 2009 nel mondo del Safety Management System (SMS): il set-

tore dell'organizzazione aziendale dedicato all'analisi sistematica dei rischi associati alle operazioni aeroportuali airside (area interna dello scalo), con lo

scopo di prevenire gli inconvenienti e gli incidenti aeronautici. Una passione sempre più in divenire, oltre naturalmente a quella per il disegno!

Chi è Laura l'ispettrice di safety?



Titoli

Investigatore e Auditor qualificato per gestori aeroportuali - secondo requisiti EASA (European Union Aviation Safety Agency).

Formazione

Programmatrice e Database Administrator;
Corsi safety e studio specifico di "human factor", impianti ed attrezzature aeroportuali, pavimentazione aeronautica.

In ADR dal

1990

Città natale

Roma

Hobby/Passioni

Mi piace tantissimo sciare, nuotare e andare in palestra. Disegno e dipingo. Amo viaggiare, possibilmente in aereo. Convivo e non ho figli.

Rapporto con gli animali

Amo tutti gli animali e, in modo particolare, i gatti che sono i protagonisti dei miei "scarabocchi".





Operazioni di handling

Ora accompagniamo Laura nei pressi di una piazzola aeromobile dove, a breve, darà inizio a un'ispezione di safety. Incuriositi, ci facciamo raccontare in cosa consiste.

Laura puoi spiegarci, a somme linee, l'assistenza cui è rivolta l'ispezione?

“Certo, vi descrivo cosa faremo oggi... l'aereo dopo essere atterrato sulla pista, tramite le vie di rullaggio raggiunge la piazzola assegnata dove - è da qui che inizia il lavoro dell'ispettore safety management - ad attenderlo c'è il team dell'handler, dedicato a svolgere i servizi di as-

sistenza a terra. Un gruppo dove il 'Ramp Agent' s'interfaccia con l'equipaggio - comunicando la progressione delle attività - e il 'Supervisore operativo sottobordo' con la sua squadra esegue l'assistenza pratica all'aereo tra: mettere tacchi alle ruote dell'aereo ed i coni alle sue estremità alari e di fronte ai suoi motori, posizionare il loading bridge (pontile d'imbarco) o le scale per i passeggeri, collegare all'aereo la corrente elettrica e l'aria condizionata, provvedere allo scarico o carico di merce e bagagli. Poi l'arrivo del rifornitore di carburante avio che

con il mezzo dispenser o un'autobotte effettua l'operazione di rifornimento. Seguono le pulizie interne dell'aereo e lo scarico WC. In ultimo il camion del catering con i pasti di bordo. Completate tutte le operazioni e imbarcati i passeggeri il Ramp Agent dà il 'via libera' al Comandante. Ora l'aereo può lasciare il parcheggio in autonomia (self-manoeuvring) o tramite il trattore push-back. Nel caso di quest'ultimo, il traino prosegue fino al punto dove il velivolo potrà accendere i motori e muoversi in autonomia, dopo il via libera dell'operatore e della Torre di Control-

lo, verso la pista di decollo. Tutta questa sequenza di operazioni, che spesso avvengono in contemporanea, è soggetta alla mia ispezione”.

Laura, qual è la linea che seguite?

“A guidarci è sempre la normativa EASA (European Union Aviation Safety Agency), il nostro 'mantra' punta alla verifica della conformità ai regolamenti europei. Seguiamo sia il 139/2014 (UE) circa i requisiti tecnici e le procedure amministrative degli aeroporti, sia il 376/2014 sul processo di segnalazione, analisi e monitoraggio degli eventi aeronautici. Illuminati anche da raccomandazioni e best practice mutate da ICAO (International Civil Aviation Organization) e IATA (International Air Transport Association) recepite, se ritenuto, sullo scalo attraverso il Manuale di Aeroporto”.

Perché fate le ispezioni, qual è l'obiettivo?

“In tutte le operazioni che ho elencato, noi ispettori generalmente osserviamo senza intervenire direttamente nel processo, a meno di situazioni rilevanti per la safety delle operazioni. Nel caso richiediamo il supporto della sicurezza operativa. Siamo riconoscibili per l'abbigliamento, ma allo stesso tempo ci presentia-

mo alla squadra operativa dell'handler, specificando che seguiamo la linea della 'just culture', una cultura nella quale chi sbaglia non viene sempre punito, anzi l'errore correttamente segnalato e approfondito si trasforma in un'occasione di crescita per l'intero sistema aeroporto (eccetto casi di negligenza grave o deliberata). I riflettori sono sempre accesi sul livello d'attenzione del team, con il 'fattore umano' che rischia di trasformare la routine in superficialità e sottovalutazione del rischio, che può spingere a muoversi con leggerezza attorno all'aeromobile.

L'obiettivo è verificare direttamente sul campo le delicate situazioni operative che - se non eseguite puntualmente - potrebbero causare danneggiamenti, fuoriuscite di carburante e malfunzionamenti di sistemi di sicurezza preventiva. Visioniamo inoltre l'idoneità e il corretto posizionamento di mezzi aeroportuali e attrezzature”.

Laura, come annotate le ispezioni sottobordo degli Aerei?

“Non certo con carta e penna! Premetto che noi ispettori abbiamo tutti una dotazione informatica e collegamenti a sistemi che ci rendono autonomi. Sappiamo quindi in tempo reale la piazzola di destinazione dell'aereo così con

un po' d'anticipo, ci rechiamo sul posto per osservare le operazioni preliminari. Seguendo le varie fasi del turnaround (arrivo e ripartenza dell'aereo), possiamo annotare - tramite smartphone - su di una checklist digitale da noi creata ed elaborata, osservazioni e rilievi riscontrati”.

Ma i risultati delle ispezioni che sviluppi hanno?

“Alla fine di ogni ispezione la checklist digitale ci consente di monitorare ad intervalli regolari le performance di safety attese, ed intervenire in caso di situazioni indesiderate. In tal caso, si passa ad azioni correttive di eventuali carenze, come le possibili modifiche alle procedure operative o all'organizzazione del lavoro. L'intento è sempre la ricerca di nuove soluzioni per mitigare i rischi aeronautici. Comunque, durante ogni ispezione qualsiasi criticità di safety intercettata è immediatamente sanata sul posto, ed a fine ispezione facciamo sempre una breve riunione sull'operato con il team dell'handler, prendendo sempre in considerazione i loro eventuali spunti di miglioramento”.

Laura, in ultimo una curiosità: visto che sei una donna, quando arrivi sottobordo degli A/M qual è la reazione degli operatori dell'handler?

“Gli operatori sono sempre più abituati a vedere donne che lavorano in airside in quanto ci sono tantissime rampiste, addette security, SAR (sicurezza operativa) e piloti. In 30 anni di lavoro nello scalo, molto è cambiato per la parità di genere. Sono sempre tutti molto gentili, qualcuno è polemico, qualcuno è nostalgico, ma tutti sono estremamente rispettosi sia del ruolo, sia dell'attività che svolgiamo. Il lavoro sottobordo è un'esposizione continua ad agenti atmosferici stagionali; in qualsiasi condizione clima-

tica gli operatori svolgono le loro attività e noi con loro. D'estate il sole, il caldo e d'inverno il freddo e la pioggia. Io personalmente soffro il freddo, quindi mi copro tantissimo, come se dovessi andare in montagna a sciare. Sono così diversa tutta coperta che un operatore, dopo che mi ero tolta il cappello, mi ha chiesto: ma li avevi anche prima tutti questi capelli”?

Laura ora si allontana dicendo: “scusate, devo seguire un altro turnaround in una piazzola un po' distante da qui - e

mentre sale in auto conclude - quello che facciamo garantisce un processo proattivo alla ricerca di soluzioni sempre più performanti per la safety. Questo fa sì che tutti i nostri passeggeri, pur non conoscendo la nostra 'oscura attività', si trovino a transitare in un aeroporto dove tutta l'organizzazione ha il massimo rispetto per la safety aeroportuale”. Nel dirci questo, si allaccia la cintura di sicurezza dell'auto e parte regalandoci un sorriso in cui traspare tutta la soddisfazione e l'orgoglio del ruolo.

Chi sono gli ispettori di safety?

Personale di Aeroporti di Roma (ADR) formato, qualificato e competente. Il loro ruolo di supervisione richiede una conoscenza approfondita di requisiti normativi, tecnici e organizzativi applicabili allo scalo di Fiumicino, tra cui: la struttura dei regolamenti aeroportuali, i requisiti per la progettazione e la manutenzione dell'aeroporto, le operazioni aeroportuali, i sistemi di gestione, le valutazioni di safety, la certificazione dello scalo e non da ultimo il Manuale d'Aeroporto (MDA) che descrive le modalità di gestione delle operazioni aeroportuali e degli adeguamenti infrastrutturali.



LE CIFRE

152

IL NUMERO DELLE PIAZZOLE DA ISPEZIONARE A FIUMICINO

16

LE ATTIVITA' DI ASSISTENZA COINVOLTE SOTTOBORDO

Misurare Risorse Responsabilità
 Umane **Safety** Compliance
 Azioni di Mitigazione
 Management Just
 Cultura System Culture
 Formazione Miglioramento Continuo
 Human Factor **Commitment** Best Practice
 Reporting Risk Competenze
 System Management
 Safety Indicators



AIRPORT
MANAGEMENT

ADR Aeroporti
di Roma

MY AIRPORT

MY

MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Numero 19

Direttore responsabile

Giovanna De Cesare

Redazione

Francesco Albertario

Giulia Aloisio

Valentina Caiola

Eleonora Caradonna

Fabiana Carboni

Francesco Casaccia

Alessia Ciardullo

Massimiliano Ciprelli

Silvia Eleuteri

Maria Formisano

Giorgia Luzi

Paola Moretti

Giovanni Muratore

Maria Francesca Raiola

Silvia Rosati

Giovanni Scorpati

Maria Rosaria Speranza

Antonella Squillacioti

Barbara Venanzi

La vostra opinione conta: miglioriamo insieme l'aeroporto



Scrivete a redazionemyairport@adr.it

La nostra newsletter si rivolge a tutti gli operatori aeroportuali di Fiumicino e Ciampino. Siamo certi che i suggerimenti, ma anche le critiche costruttive, le osservazioni, gli spunti per cogliere nuove idee, le vostre opinioni possano aiutarci a crescere e a rendere le nostre pagine sempre più interessanti per la comunità. Siamo proprio noi che lavoriamo quotidianamente nei nostri aeroporti a poter costruire una vera community: vi mettiamo a disposizione le nostre pagine e aspettiamo i vostri contributi!

Grazie fin d'ora a tutti

La redazione



PERSONE, AMBIENTE E SVILUPPO PER UNA TERRA CHE CAMBIA



ROME FCO BEST AIRPORT
CERTIFIED AIRPORT EXCELLENCE



TARGET NET ZERO 2030

SUSTAINABILITY



SESAR Digital Transformation

INNOVATION



DAL 2017 1° ANNO CONSECUTIVO

QUALITY

