

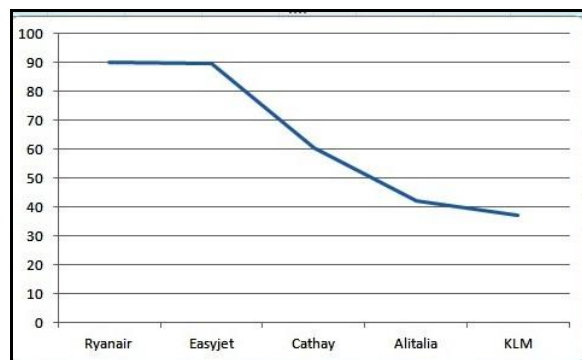
FLIGHT ATTENDANTS, QUANTI PER OGNI VOLO?

Vi siete mai chiesti quanti attendenti di cabina sono richiesti per ogni volo? La domanda non è poi così astrusa riflettendo sul fatto che nella inarrestabile corsa ai risparmi si è arrivati a ipotizzare che si potrebbe fare a meno del secondo pilota nel cockpit. E se si è arrivati a ciò ovvero ad un aspetto decisamente sensibile sul quale nessuna compagnia può bleffare nel senso che se nel cockpit vi fosse un solo pilota tutti se ne accorgerebbero, per quanto riguarda il personale di cabina crediamo davvero che nessun passeggero si metta a contare il numero di hostess o steward che sono in servizio sul suo volo per verificare che esso risponda ai requisiti previsti dalle norme internazionali.

Il richiamo alla ricerca del taglio-costi è più che mai attuale. E lo è per il semplice fatto che tenendo conto del *boom* delle compagnie low cost va ricordato che quest'ultime vantano la caratteristica di avere a libro paga una forza lavoro che per la stragrande percentuale è personale di volo, mentre coloro che rimangono con i piedi a terra sono davvero pochi.

La Ryanair vanta uno staff totale di 13.026 unità e di questi 4.058 sono piloti e 7.684 sono personale di cabina, sommando le due cifre avremo la conferma che l'86 per cento della forza lavoro si riferisce al personale di volo. Anche Easyjet naviga intorno a tali percentuali arrivando a toccare il 90 per cento. Questa caratteristica dei vettori low cost non è presente invece per le compagnie che operano collegamenti a lungo raggio servendosi di aerei di dimensioni più grandi che non "i soliti" Boeing 737 e Airbus 320/321. La stesso parametro osservato sulla Cathay Pacific viene ricondotto intorno ad un più canonico 61 per cento. Anche per la Klm, anch'essa attiva sui soli intercontinentali, il personale di volo incide per il 37 per cento.

	Totale staff	Piloti	Cabin Crew
Ryanair	13.026	4.058	7.684
Easyjet	12.000	3.291	7.457
Cathay Pacific	26.674	3.894	12.217
KLM	30.002	3.242	7.847
Alitalia	12.428	1.556	3.666



Percentuale di cabin crew sul totale staff

L'Alitalia che come noto svolge un mix fra voli a corto raggio e lungo raggio aveva (1) un rapporto del 43,5 per cento. Fatta chiarezza sui numeri e illustrato come una compagnia che opera sul lungo tenderà ad avere più personale a terra rispetto a quello di volo con la forbice che tenderà ad annullarsi allorchè ci si avvicina al modello low cost, passiamo ad illustrare la normativa vigente.

Contrariamente a quello che si può ritenere, le sia pur numerose pubblicazioni dell'ICAO sull'argomento (2) non impongono alle compagnie aeree l'adozione di un predeterminato numero di *flight attendants*. L'ICAO parte dal presupposto che scopo del personale di cabina è quello di assicurare una rapida evacuazione dell'aeromobile in caso di emergenza e si limita a indicare le linee guida alle quali i singoli Stati si dovrebbero attenere nell'emanare a loro volta i parametri che i vettori di quel Paese debbono rispettare. La cosa che a prima vista potrebbe apparire bizzarra, trova una sua spiegazione ricordando che ogni qualvolta un nuovo aeromobile viene certificato dalle autorità, il costruttore deve dimostrare che quell'aereo a pieno carico, cioè con tutti i posti riempiti, deve venir evacuato nel termine perentorio di 90 secondi, ovvero un minuto e mezzo.

Gli Stati quando apprendono che un loro vettore ha messo in flotta un nuovo tipo di aereo, possono pretendere che attraverso dimostrazioni pratiche il *cabin crew* di quel vettore sia in grado di rispettare i 90 secondi e in base ai risultati reali registrati, cambiare anche i parametri.

Il 17 gennaio 2008 un Boeing 777 della British Airways proveniente da Pechino atterrò "corto" in atterraggio a Heathrow (3) a bordo vi erano tre in cabina di pilotaggio, 13 assistenti di cabina e 135 passeggeri. Quando l'aereo si era fermato il comandante aveva comandato l'evacuazione. Secondo il rapporto (4) le porte sono state aperte alle 12.42:51, l'evacuazione è iniziata alle 12.43:07 e terminata alle 12.45:11. La messa in salvo dei passeggeri è stata indubbiamente facilitata dalla mancanza di incendio ma annota il rapporto "*the evacuation had been conducted efficiently and with clear instructions from the cabin crew*". (5)



Foto tratta dal Rapporto AAIB sull'incidente di Heathrow

Quindi uno dei primi miti da sfatare è che hostess e steward non vanno visti come le persone del “*tea or coffee?*” ma i loro compiti coinvolgono direttamente la sicurezza del volo. Proprio per questo motivo le compagnie non sembrano propense a ridurre il numero in servizio anche se in una recente pubblicazione dell’Icao si poteva leggere che “*qualche operatore ha cercato di tagliare i costi riducendo il numero degli addetti di cabina*” (6)

Purtroppo va anche precisato che ultimamente vi sono stati incidenti che hanno reso vano qualsiasi intervento da parte del personale di cabina . (7)

Come detto, l’Icao fornisce le linee guida agli Stati i quali provvedono a emettere il regolamento. I vettori aerei dovranno attenersi alle normative emesse però nulla vieta che il vettore decida autonomamente di andare oltre il numero legale. Nell’agosto del 2005 un A340 di Air France in atterraggio a Toronto andò oltre il fine pista. L’aereo aveva 297 passeggeri e secondo la norma avrebbe dovuto avere 1 addetto alla cabina ogni 50 passeggeri, quindi 6 cabin crew. Per la verità a bordo ve ne erano nove. Questa abbondanza indubbiamente ha favorito l’evacuazione di tutti i passeggeri condotta senza problemi particolari.

Queste sono le linee guida alle quali si attengono *la maggior parte dei vettori aerei*:

- Per aerei con capacità compresa fra 19 e 50 passeggeri: 1 flight attendant;
- Da 50 a 100 : 2 flight attendants;
- Per aerei con più di 100 passeggeri a bordo: due flight attendants nonchè uno addizionale ogni 50 passeggeri.

In chiusura va osservato come anche sull’argomento del numero cabin crew è intervenuta l’EASA con un suo regolamento (8). In merito dobbiamo osservare che dal momento che tutti gli Stati del mondo aderiscono all’ICAO, compresi quelli facenti parte della UE, non si capisce il motivo per cui a Bruxelles si debbano emanare regolamenti che si vanno a sovrapporre a quelli emessi da Montreal anziché coordinarsi con quest’ultima ed eventualmente rivedere e correggere quelle norme sulle quali si ritiene opportuno intervenire.

Note:

(1) I dati sono tratti dall’ultimo bilancio disponibile quello al 31 dicembre 2015.

(2) In particolare va citato l’Annesso 6, Operation of Aircraft e il recente Documento 10072.

(3) Boeing 777 British Airways matricola G-YMMM

(4) Rapporto della AAIB britannica EW/C2008/01/01. Il testo completo è reperibile nel nostro sito www.air-accidents.com

(5) Pagina 86 del rapporto di cui al punto (4)

(6) ICAO Journal 1/2017 “The right numbers for safety”

(7) Fra i più significativi: AF447 (1 giugno 2009) ; MH370 (8 marzo 2014) ; MS804 (19 maggio 2016)

(8) Come avvenuto su molti altri aspetti, anche su questo tema è voluta intervenire la UE: Commission Regulation 965/2012 e successivo documento ORO.CC.100

Safety Newsletter 05/2018 del 25 Gennaio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili dal nostro sito):

01/2018 : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)

02/2018 : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)

03/2018 : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)

04/2018 : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)

[*www.air-accidents.com*](http://www.air-accidents.com)