

PASSEGGERI, ATTENZIONE ALLA DISCESA DALL'AEREO

Aeroporto di Genova 22 Marzo 2025; Aeroporto di Venezia 24 Marzo 2025; Aeroporto di Bologna 10 Luglio 2025: in tutte e tre queste date sono avvenuti problemi durante la discesa dei passeggeri dalla scala anteriore dei Boeing 737-800AS di Ryanair. In tutti i casi le investigazioni aperte dall'ANSV precisavano un particolare in comune:

“durante lo sbarco dalla scala anteriore dell'aeromobile , uno dei passeggeri cadeva procurandosi lesioni classificabili come gravi” (1)

Ora in data 31 agosto 2026, la ANSV ha pubblicato lo “Studio sugli eventi relativi alle cadute di passeggeri dalle scale integrate dell'aeromobile Boeing B737”. In tale studio, alla luce delle segnalazioni ricevute circa le cadute di passeggeri dalle scale integrate degli aeromobili Boeing 737, che avevano appunto richiesto l'apertura di tre inchieste di sicurezza, l'ANSV ha reputato di approfondire la tematica, al fine di rilevare possibili criticità e azioni correttive da adottare. (2)

Un primo problema che si è posto all'Agenzia è quello relativo al particolare che gli eventi indagati non si sono verificati a bordo degli aerei, bensì all'esterno mentre si effettuava l'uscita dei passeggeri dall'aereo all'area aeroportuale.

Infatti annota l'ANSV: *Alla luce delle definizioni riportate al paragrafo precedente, si pone una apparente contraddizione: se un passeggero cade da una scala aeroportuale, è già fuori dall'aeromobile e l'evento, indipendentemente dalle conseguenze della caduta, apparirebbe come non rientrante nell'intervallo di intervento del Reg. EU 996/2010 e dell'ICAO Annesso 13. Qualora, invece, la caduta avvenga dalla scala integrata dell'aeromobile, essendo questa parte dello stesso, l'evento dovrebbe essere considerato come investigabile ai sensi del Reg. EU 996/2010 ed Annesso 13.*

Precisiamo che per “definizioni del paragrafo precedente” si intende quanto indicato dalle normative ICAO e della UE che sommariamente definiscono un incidente ““un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano...”

Come si vede si trattava in primo luogo di appurare se il fatto che l'inciampo, la caduta era avvenuta a velivolo fermo poteva rientrare nella fattispecie dell'incidente previsto dalle norme o meno. Particolare questo ancor più complicato dal fatto che la scaletta usata per far sbarcare i passeggeri può essere di due tipi: o integrata all'aereo stesso (come nel caso dei tre incidenti) o essere di quelle mobili usate dai gestori aeroportuali.

Per far luce sull'argomento l'ANSV ha ritenuto opportuno analizzare le indagini svolte da altre agenzie in merito a incidenti simili accaduti su altri aeroporti. Sono stati analizzati i rapporti elaborati dall'irlandese AAIU e dalla spagnola CIAIAC. (3)

Dalle indagini svolte in merito, veniva appurato che alcune Agenzie non investigano sistematicamente le cadute dalle scale di imbarco/sbarco, indipendentemente dal fatto che siano integrate o meno nell'aeromobile. Ciò è dovuto ad una interpretazione delle definizioni dell'Annesso 13 maggiormente legata agli aspetti relativi alle operazioni vere e proprie degli aeromobili.

Comunque per quanto riguarda la spagnola CIAIAC il rapporto ANSV si sofferma in particolare su un incidente occorso il 17 ottobre 2024 che ha sempre coinvolto un Boeing 737-8200 di Ryanair e sulle raccomandazioni emesse dal CIAIAC in quell'occasione. La posizione dell'Agenzia spagnola, in relazione alla gravità delle lesioni subite dai passeggeri, è quella di considerare le cadute dalla scala integrata del B737 un

incidente. La relazione inoltre individua nel costruttore e nel regolatore europeo gli attori in grado di attuare barriere di mitigazione.

Anche la irlandese AAIU ha investigato sulla medesima tematica in relazione a un inconveniente occorso l'11 dicembre 2021 sempre ad un Boeing 737-800 operato da Ryanair. La relazione finale di inchiesta si conclude con una raccomandazione di sicurezza indirizzata ad EASA nella quale si precisa quanto segue: *it is recommended that EASA undertakes a safety promotion campaign to highlight to passengers and crew, the behaviours which will minimise their personal risk of falling whilst embarking or disembarking an aircraft.* (4)

Dopo aver preso atto di queste precedenti raccomandazioni, la posizione dell'ANSV, nota molto opportunamente che la categorizzazione basata rigidamente sulle definizioni del Reg. EU 996/2010 ed Annesso 13 ICAO, porta a considerare "incidenti" eventi che possono essere di gravità relativamente blanda e poco connessi alle operazioni aeree, se non nei limiti dei criteri certificativi utilizzati per la scala integrata. In ogni caso, il numero delle cadute segnalate e il fatto che le cadute sono per la maggior parte avvenute quando i passeggeri hanno fatto uso della scala integrata nel velivolo rendono senz'altro interessante le inchieste avviate anche alla luce di un particolare non certo secondario, ovvero che Ryanair è la principale compagnia operante stabilmente in Italia i cui velivoli sono dotati di scale integrate per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri; inoltre è l'operatore che effettua il maggior numero di movimenti in Italia. Come hanno infatti da sempre evidenziato le nostre newsletter a commento dei dati annuali pubblicati dall'Enac:

-nel 2023 Ryanair ha movimentato sugli scali italiani 51.6 milioni di passeggeri Ryanair, (circa il 26% dei 197 milioni di passeggeri totali che hanno viaggiato in Italia con ogni operatore);

-nel 2024 57.8 milioni di passeggeri (circa il 26.5% dei 218 milioni di passeggeri totali che hanno viaggiato in Italia con ogni operatore);

-nel 2025 62 milioni di passeggeri (circa il 27% dei 229 milioni di passeggeri totali che hanno viaggiato in Italia con ogni operatore).

Ricordiamo che in base a tali cifre Ryanair si è sempre posta al primo posto fra tutti i vettori operanti in Italia, ITA Airways compresa.

Il Boeing B737 è un aeromobile molto diffuso ed è molto utilizzato tra le compagnie aeree che operano in Italia; tuttavia, verosimilmente in virtù del fatto che Ryanair utilizza B737 dotati di scala integrata e che è il principale operatore in Italia lo studio sui tre incidenti risulta del tutto opportuno soprattutto per valutare se aspetti organizzativi o di impiego possano mitigare l'esposizione al rischio.

Molto interessante a tal proposito una tabella fornita dall'irlandese AAIU (ricordiamo che Ryanair è un vettore irlandese) la quale mostra che dal 2021 l'operatore ha avuto complessivamente 489 eventi di caduta dalle scalette, di cui 360 dalla scala integrata anteriore, ciò significa che le cadute avvenute dalla scala integrata anteriore sono state di circa 3 volte superiori a quelle verificatesi dalle scale dei gestori aeroportuali. (5)

Sum of Unique Column Labels			
Row Labels	Airstairs	Mobile	Grand Total
2021	38	6	44
2022	60	30	90
2023	111	27	138
2024	84	33	117
2025	67	33	100
Grand Total	360	129	489

Alla luce delle informazioni raccolte la ANSV annota che, una volta che l'aereo è giunto a destinazione, nell'annuncio fatto a bordo *“non sembra che venga evidenziata adeguatamente l'attenzione da porre nella discesa per chi utilizza la scala anteriore, la quale non viene menzionata affatto”* inoltre, annota ancora l'ANSV, l'annuncio può avvenire anche solo in lingua inglese, limitandone l'efficacia per i passeggeri che non parlano tale lingua.

Un particolare decisamente da porre in evidenza è che nella scala integrata del B737 il primo gradino risulta asimmetrico per il passeggero in fase di discesa data la conformazione della fusoliera in relazione al gradino. In tale contesto appaiono condivisibili le raccomandazioni di sicurezza già emesse dal CIAIAC e dalla AAIU in materia. Queste tuttavia, ad oggi, non hanno avuto l'effetto desiderato.

In considerazione della sostanziale esclusività di utilizzo della scala integrata in Italia da parte dell'operatore Ryanair, pare quindi opportuno -annota l'ANSV- che il personale di cabina durante le operazioni di imbarco e sbarco operi un maggiore controllo dei passeggeri che utilizzano la scala anteriore integrata aeromobile, in particolare richiamando la loro attenzione sul fatto di avere una mano libera per potersi sostenere al corrimano della scala. Inoltre, l'annuncio fatto prima dello sbarco tramite il sistema interfonico di bordo dovrebbe essere trasmesso sempre anche nelle lingue del paese di partenza e di destinazione.

Quanto sopra dovrebbe aumentare l'attenzione dei passeggeri durante la fase di sbarco, specialmente dalla scala integrata.

La compagnia Ryanair prima che venisse pubblicato lo Studio dell'ANSV ha provveduto ad aggiornare le comunicazioni da farsi nelle procedure di sbarco. Ovvero ripetere l'annuncio a voce nella lingua del paese di arrivo e di partenza, se non fosse disponibile quello registrato in lingue diverse dall'inglese. Inoltre, in relazione alla suddetta procedura l'operatore ha adottato uno specifico modulo addestrativo da somministrare agli equipaggi di cabina a partire dal 21.8.2026 nell'ambito dell'addestramento ricorrente.

Alla luce delle evidenze raccolte e delle analisi effettuate, l'ANSV ritiene opportuno rappresentare il sostanziale accordo con le raccomandazioni già espresse dal CIAIAC e dalla AAIU. Tuttavia, l'operatore durante il periodo di sviluppo del presente studio ha posto in essere delle safety action: ha cambiato la procedura di sbarco, rendendola sperabilmente più efficace, in aggiunta a dedicare un modulo addestrativo specifico per l'equipaggio di cabina durante l'addestramento ricorrente.



Foto 5: vista dall'interno della cabina della scala integrata del B737. Si noti il primo gradino asimmetrico per la discesa del passeggero.

(6)

Prima di chiudere questa newsletter riteniamo interessante ricordare anche quanto riporta lo studio dell'ANSV circa la *“Posizione della Boeing sull'argomento”* : *“Boeing non è a conoscenza di operatori statunitensi che utilizzino le scale di imbarco integrate al posto delle attrezzature di terra. Questa opzione*

sembra essere utilizzata prevalentemente in Europa. Gli incidenti relativi alle scale di imbarco sono stati segnalati quasi esclusivamente da un operatore con sede in Irlanda.” (7)

NB: Le sottolineature sono state da noi aggiunte al testo

- 1) [3-relazioni-brevi.pdf](#)
- 2) [Studio sugli eventi relativi alle cadute di passeggeri dalle scale integrate degli aeromobili Boeing B737 operati da Ryanair - ANSV](#)
- 3) AAIU=Air Accident Investigation Unit, Autorità investigativa irlandese per la sicurezza dell'aviazione civile; CIAIAC=Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Autorità investigativa spagnola per la sicurezza dell'aviazione civile.
- 4) Si tratta della raccomandazione IRLD2023001.
- 5) La tabella è ripresa dalla pagina 8 dello Studio ANSV. In essi dati del 2025 sono parziali.
- 6) Foto tratta dalla pagina 11 dello Studio ANSV.
- 7) Pag. 12, Capitolo 6 a più pagina è specificata anche la fonte: “Strategy and Safety Management Directorate, Safety Intelligence and Performance Department, Airworthiness domain, European safety risk management portfolio, working document, Issue 03, dated 09.12.2025.”

NL 55/26 (05 Settembre 2026)

[Air-accidents.com](#)

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	27/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	04/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026

✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria...	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it



info@ibneditore.it