

COME CAMBIA la manutenzione degli equipment aeroportuali

Anche un ambiente poco conosciuto ai più come quello “air side” degli aeroporti, un vero e proprio ecosistema che popola le piste aeroportuali e le loro pertinenze, è investito negli ultimi anni da una vera e propria rivoluzione green che sta spingendo alla elettrificazione dei mezzi utilizzati e all’efficientamento energetico in generale delle infrastrutture. Ciò ha un impatto notevole anche sulla manutenzione di tali asset



Federico Cecchi,
Membro del
gruppo di lavoro
ManTra sui
veicoli elettrici e
ibridi

Storicamente la manutenzione dei mezzi presenti sulle piste è affidata in parte ai loro utilizzatori, tipicamente concessionari aeroportuali, e in parte direttamente al servizio post-vendita dei fornitori; questi ultimi possono servirsi di officine presenti in ambito aeroportuale, oppure operare direttamente con proprie squadre di manutentori.

Quale che sia il modello scelto, la presenza incontrastata da decenni della propulsione termica ha definito una situazione abbastan-

za stabile che rischia di essere pesantemente compromessa dal cambio di paradigma imposto da quella elettrica: in questi casi, infatti, non si tratta di un semplice rinnovo dei parchi veicolari ma di una vera e propria sostituzione a livello di sistema. Tale passaggio richiede un’attenta fase di progettazione e dimensionamento dei servizi, estesa alle infrastrutture di ricarica e a quelle dedicate alla manutenzione, che non possono essere identiche a quelle preesistenti.





In quest'ambito i fornitori di tecnologie si stanno qualificando sempre più come soggetti in grado di supportare i decisori locali anche dal punto di vista della formazione del personale coinvolto, la quale è un elemento essenziale in tutti quegli ambiti nei quali esiste un sistema di gestione della sicurezza storicamente imposto dalle autorità di controllo. È proprio il caso degli aeroporti, nell'ambito dei quali la presenza di un Sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze del personale (SAMAC) è buona pratica di settore.

Secondo l'approccio contemporaneo, che prescinde dai sistemi prescrittivi (regole e conseguenti penali per l'inosservanza delle stesse), le suddette competenze devono essere selezionate in base ad un'analisi dei rischi effettuata sugli asset di interesse; tale analisi porta a identificare i sottoinsiemi critici dal punto di vista della sicurezza e a definire conseguentemente abilità e conoscenze necessarie a operare sugli stessi. Negli *equipment* aeroportuali a propulsione elettrica i rischi connessi sono, oltre evidentemente a quello elettrico, il rischio chimico e il rischio incendio, quest'ultimo nel caso siano utilizzate le sempre più diffuse batterie al litio. Non si tratta di tecnologie in sé pericolose, va rimarcato, ma occorre definirne in maniera puntuale e corretta l'utilizzo: si pensi infatti al potenziale rischio di qualche tonnellata di batteria al litio che in conseguenza di stress termici mecca-

ci o elettrici subiti a causa di una errata movimentazione o manutenzione siano presenti a bordo di veicoli che si trovano in prossimità di aeromobili con un pieno di carburante avio...

È in questo tipo scenario che si stanno muovendo player primari a livello nazionale come l'italiana Aviogei o Tecmo, che distribuisce gli autobus Cobus così caratteristici per la loro circolazione nelle piste aeroportuali di quasi tutti gli aeroporti italiani.

Tutti i soggetti coinvolti nella manutenzione dovrebbero adempiere a quanto previsto dalla norma CEI 11-27, dotandosi di procedura aziendale sulla gestione dei cosiddetti "lavori elettrici" (invero lavori svolti in presenza di rischio elettrico" con definizione delle figure coinvolte, verifica della conformità del layout delle eventuali officine di proprietà, fino a dettagli che comprendono anche la scelta di attrezzature e DPI specifici per il rischio elettrico, ecc.).

In funzione dell'introduzione del rischio elettrico, occorre inoltre procedere all'adeguamento dei DVR relativi ai siti di interesse così come va aggiornato il Certificato Prevenzione Incendi (CPI)

Con riferimento al SAMAC prima ricordato, è inoltre buona pratica dotarsi di una procedura sulla formazione tecnica del personale coinvolto nei lavori elettrici, con definizione di un processo di sviluppo ed evoluzione delle professionalità. □