***Aviation-Industry-News.com***

**LA FIGURA DEL CAPOSCALO E’ ANCORA OBBLIGATORIA?**

Di recente abbiamo assistito a inchieste giornalistiche ove si è parlato della figura del caposcalo e più in particolare del fatto che laddove opera una compagnia aerea low cost, questa figura professionale è assente. Ciò riconduce alla domanda da noi posta nel titolo. Le inchieste condotte non riguardavano l’aspetto giuridico della figura in oggetto, quanto il particolare decisamente più pratico della necessità di un soggetto che rappresentasse il vettore laddove sorgono problemi contingenti di assistenza a passeggeri per voli cancellati, eccessivamente ritardati o laddove comunque sorgessero necessità operative in merito alle quali fosse necessario intervenire con tempestività. Quale esempio concreto avvenuto di recente possiamo citare il caso del volo Ryanair 4978. Questo volo operava un regolare servizio passeggeri dall'aeroporto di Atene, all'aeroporto di Vilnius, in Lituania, (1)

Il 23 maggio 2021, mentre si trovava nello spazio aereo bielorusso, il volo veniva deviato dal governo bielorusso verso l'aeroporto nazionale di Minsk, dove due dei suoi passeggeri, l'attivista e giornalista dell'opposizione Roman Protasevich e la sua fidanzata Sofia Sapega, sono stati arrestati dalle autorità. L'aereo è stato autorizzato a ripartire dopo sette ore, raggiungendo Vilnius con otto ore e mezza di ritardo rispetto all’orario schedulato. In questa occasione il pilota del volo aveva cercato di mettersi in contatto con qualcuno che rappresentasse la compagnia a Vilnius per poter avere informazioni più dettagliate circa la richiesta di dirottamento, ma da terra risposero che non vi era alcun caposcalo. (2)

Altro esempio relativamente recente dove si è parlato della figura del caposcalo è il disastro aereo avvenuto a Verona il 13 dicembre 1995 quando un Antonov 24 precipitò nella fase di decollo provocando la morte di tutti i 49 occupanti a bordo. (3) Fra le cause che determinarono l’incidente viene anche citato il sovrappeso di circa 2000 Kg. con cui è stato intrapreso il volo e la “mancata possibilità di controllo, da parte dell’Autorità, del piano di carico, in quanto non consegnato e non preteso dai rappresentanti della Società di Gestione aeroportuale e, quindi, non inoltrato all’Ufficio Traffico;”

Nel rapporto conclusivo dell’incidente di Verona si parla di “airline representative” , di “flight dispatcher” ma il termine “Station Manager” non è mai citato. L’uso di questi termini ha finito fra l’altro per generare confusione: “*una responsabilità penale anche del dipendente della compagnia aerea individuato come caposcalo ha espressamente escluso che il suddetto dipendente fosse munito dei poteri del caposcalo”*. (4)

Ma non basta, perché sempre in quel rapporto se si va alle pagine ove vengono indirizzate le raccomandazioni alla compagnia aerea responsabile del volo (5) troveremo che fra esse nulla viene precisato circa la necessità che sull’aeroporto ove si opera venga nominato un caposcalo.

E’ fuori discussione che la diffusione del mezzo aereo, il suo divenire mezzo di trasporto di massa, l’uso di apparecchiature elettroniche per il calcolo dei piani di volo e del centraggio velIvolo ha fatto venir meno una delle figure professionali che negli anni delle compagnie aeree di bandiera doveva obbligatoriamente essere presente su ogni scalo ove operava il vettore. La figura era il collegamento ideale fra il comandante di un volo che trovando ad esempio nebbia all’aeroporto di destinazione contattava il caposcalo per coordinare con lui quale azione intraprendere. A sua volta il caposcalo sapeva cosa dire e come comportarsi con i passeggeri che si trovavano in aeroporto in attesa di imbarcarsi. Egli sapeva pure come comportarsi se e quando fornire l’Hotel Accomodation e/o i pasti.

Lo *Station Manager*, così viene chiamato in inglese il caposcalo, è responsabile delle operazioni di terra di una compagnia aerea in una determinata stazione ed è lui che dovrà spiegare all’Head Office della compagnia perché un certo volo ha avuto un ritardo nella partenza. Inoltre deve assicurarsi che i dipendenti delle operazioni di terra a lui assegnati, operino secondo gli standard previsti. Il capostazione di una compagnia aerea è anche il collegamento della compagnia con le autorità aeroportuali e di polizia locali.

Quanto sopra descritto vale laddove sia presente un caposcalo. Ma tutto ciò ci conduce ad una inevitabile domanda: **come fanno le compagnie aeree ad operare su quegli scali ove la figura dello Station Manager è assente?**

Forse oggi la differenza fra una compagnia aerea con la “C” maiuscola e una compagnia aerea low cost è data dall’assistenza a terra che riceve il passeggero. Ma tale fattore è fuorviante dal momento che in presenza di voli in orario entrambe le compagnie saranno in grado di offrire servizi a terra rapidi ed efficienti, per cui un passeggero che al momento della partenza non incontra problemi non noterà alcuna differenza e tenderà ad apprezzare quella fra le due compagnie che gli ha chiesto una tariffa più bassa, ovvero la compagnia low cost. Le differenze però emergono, ed anche grossolanamente, se il velivolo è in ritardo o addirittura cancellato in quanto l’assenza di personale evidenzierà tutte le falle di una mancata assistenza. Ritorniamo quindi alla nostra domanda: è normale che in un aeroporto sia assente la figura del caposcalo? Addentriamoci nei dettagli del rapporto che lega aeroporti e vettori.

Fra le innovazioni messe in campo dalle compagnie low cost vi è anche il **contratto marketing** che si stringe fra il vettore aereo e la società che gestisce l’aeroporto. Un tale contratto negli anni passati, quelli da noi definiti “delle compagnie di bandiera” non esisteva. In questi contratti che si avvalgono della clausola di riservatezza e come tali rimangono inaccessibili dietro le quinte, il vettore aereo garantisce allo scalo un certo numero di movimenti e di passeggeri, ma in cambio ottiene sovvenzioni e sconti sulle tariffe che avrebbe dovuto pagare. Quest’ultimi benefici possono essere così sintetizzati:

1. Sconti su landing e parking fees: sconti sotto forma di riduzioni sulle tariffe pubblicate per un periodo di tempo relativamente breve;

2. Sovvenzioni dirette: l'aeroporto o l'ente locale mette a disposizione una certa somma di denaro per sostenere l'avvio di nuove rotte di solito con la garanzia di una certa offerta o di un certo numero di passeggeri trasportati;

3. Garanzie sulle entrate: l'aeroporto garantisce che la compagnia aerea raggiungerà un determinato livello di ricavi o un certo fattore di carico, in caso contrario l'aeroporto coprirà la differenza fino a un importo fisso concordato tra le parti;

4. Accordi di co-marketing: partnership strategica tra aeroporti e compagnie aeree finalizzata a offrire ai vettori l'opportunità di ridurre i costi di avvio di nuovi voli. ridurre i loro costi di avviamento relativi a nuove rotte in cambio di

attività di marketing e pubblicità pagate dall'aeroporto o dalle autorità locali per conto del vettore. In generale, il contributo è legato a un volume definito di passeggeri e a un numero di voli per ogni destinazione che il vettore garantirà all'aeroporto.

**Ebbene, se queste sopra riportate sono le clausole generali che si possono trovare sui testi di marketing aeroportuale, dobbiamo ritenere del tutto plausibile che la società di gestione aeroportuale sia in grado di fornire al vettore quel personale minimo per l’imbarco passeggeri e assistenza al volo a tariffe decisamente favorevoli, se non quando gratuite. E ciò ci porta alla presa d’atto che oggigiorno non è affatto infrequente che le compagnie aeree, affidino ad imprese di assistenza aeroportuale funzioni corrispondenti a quelle del caposcalo che pure sono espressamente previste da tre articoli del Codice della Navigazione.**

*Dal Codice della Navigazione*

**Capo II  
Del caposcalo**

**Art. 880 - Rappresentanza del caposcalo**

Nell’ambito dell’aeroporto, il caposcalo rappresenta l’esercente per tutto ciò che concerne l’esercizio dell’impresa, fatta eccezione delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti dell’esercente.

**Art. 881 - Pubblicità della procura**

La procura conferita al caposcalo, con la sottoscrizione autenticata del preponente, e le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso la direzione dell’aeroporto, nella cui circoscrizione il caposcalo deve esplicare le sue attribuzioni, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto secondo le norme stabilite dal regolamento.  
  
Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta la rappresentanza del caposcalo si reputa generale entro i limiti stabiliti dall’articolo precedente e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l’affare.

**Art. 882 - Mansioni del caposcalo**

Il caposcalo cura la compilazione dei documenti doganali e sanitari, e dell’elenco dei passeggeri, nonché degli altri documenti indicati dal regolamento; cura altresì la tenuta dei libri dell’aeromobile, ad esclusione del giornale di rotta.  
  
Egli può, con comunicazione scritta, ordinare al comandante la sospensione della partenza dell’aeromobile; in caso di sovraccarico di questo, stabilisce quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall’imbarco, secondo le istruzioni dell’esercente.

A riprova di quanto da noi sopra asserito possiamo confermare di aver letto studi, ricerche, libri ove in dettaglio si tratta dell’organizzazione aeroportuale e dei rapporti fra vettori e aeroporti nei quali il termine “capo scalo” è completamente assente.

Appare quindi evidente che per quanto la figura del capo scalo sia presente nel Codice della Navigazione nessuno sembra più interessarsi alla sua assenza negli scali. **La situazione per i passeggeri non è rassicurante.** Non lo è per il semplice motivo che solo chi rappresenta realmente il vettore aereo di cui si ha in mano il documento di trasporto può prendere decisioni che coinvolgono spese di notevole entità quali possono essere le riprotezioni su altri vettori o la sistemazione alberghiera. Quindi in caso di quella che in gergo viene chiamata “disruption” il bivaccamento negli scali è assicurato.

Tuttavia ad onor del vero dobbiamo osservare come le modalità operative dei vettori low cost (LCC), sono ormai ben note al pubblico e la scelta di volare su una LCC dovrebbe mettere in conto la possibilità di trovarsi in condizioni di non assistenza. Ancor più chiaramente vogliamo dire che chi acquista un biglietto di una compagnia low cost non dovrebbe più stupirsi della mancata assistenza cui potrebbe incappare negli scali. D’altra parte è proprio per questo motivo che le autorità regolatorie dell’aviazione civile hanno emesso la carta dei diritti dei passeggeri che non esisteva ai tempi delle compagnie “normali” ma che, non a caso, è apparsa sulla scena in concomitanza con lo svilupparsi delle low cost. (6)

1. In realtà il volo era operato dalla controllata di Ryanair, la polacca Ryanair Sun. Il velivolo era infatti immatricolato SP-RSM.
2. Precisamente da Vilnius giunse l’informazione che sull’aeroporto chi avrebbe potuto fornire assistenza era la società Litcargus la quale si occupava appunto dell’handling aeroportuale. Sul dirottamento di questo volo abbiamo pubblicato le newsletter n. 32/21, 33/21 e 38/21.
3. Volo Banat Air 166 in servizio fra Verona e Timisoara. La causa probabile dell’incidente è stata la perdita di controllo dell’aeromobile dovuta alla degenerazione aerodinamica causata dalla formazione di ghiaccio conseguente alla decisione del Comandante di intraprendere il volo senza effettuare le operazioni "de-icing" ed "anti-icing" previste per le condizioni meteorologiche esistenti sull’aeroporto, come codificato nel manuale di volo (flight manual) del velivolo e nel manuale operativo di Compagnia.
4. Così viene riportato su “Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporti” di Stefano Zunarelli e Michele M. Comenale Pinto, Wolters Kluwer Italia, pag.483
5. Il proprietario del velivolo era la “Romavia Airlines” l’operatore la Banat Air. Capitolo 4.6 pagina 33: “To Romavia Airline”
6. Regolamento UE 261 del 2004.

*www.Aviation-Industry-News.com*

19/09/2022

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

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

E’ possibile richiedere l’inserimento a entrambi i servizi.