

## LE ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI: Quale alleanza è la più virtuosa?

Tutti noi le conosciamo: Star Alliance, Oneworld, Skyteam rispettivamente guidate, rimanendo nel nostro continente, da Lufthansa, British Airways, Air France-Klm.

Ben ottantadue sono i vettori associati ai tre gruppi i quali complessivamente lo scorso anno hanno trasportato 1.863 milioni di passeggeri, in pratica il 50 per cento dei passeggeri mondiali. (1) Aneddoti riguardanti le alleanze a seguito di incidenti avvenuti ad uno dei membri ne sono circolati in abbondanza. Così ad esempio quando l'8 settembre 2013 un Airbus 330 della Thai ha avuto una *runway excursion* finendo fuori pista durante l'atterraggio all'aeroporto di Bangkok e la compagnia ha pensato di cancellare nome e logo del vettore dalla carlinga dell'aereo incidentato, il portavoce di Star Alliance, Markus Ruediger, in una intervista alla CNN dichiarò che *"The Star Alliance crisis communication policy does not state that logos are to covered"*. Ma ci sono anche esempi significativi di collaborazione come avvenuto sullo scalo di San Francisco il 6 luglio 2013 allorché un Boeing 777 della Asiana ebbe un incidente durante la fase di atterraggio nel quale purtroppo persero la vita tre passeggeri. In quella occasione i dipendenti aeroportuali della United Airlines, anch'essa facente parte della stessa alleanza Star Alliance si dettero molto da fare per assistere passeggeri ed equipaggio del volo incidentato. La stampa ebbe modo di mettere in risalto il ruolo positivo svolto dalle alleanze: *"as global airline alliance groups have gained traction, airlines increasingly rely on their foreign partners if they have accidents or incidents far from home"* (2)

Ma aldilà di queste pur interessanti considerazioni sui risvolti delle alleanze dei cieli, in questo articolo tratteremo un aspetto alquanto inedito ed insolito.

Assumendo quale periodo temporale gli ultimi 10 anni (2007:2016) abbiamo voluto appurare quale sia stata l'alleanza più colpita da incidenti aerei fatali. L'esercizio non è così facile come apparentemente si potrebbe ritenere. L'incidente occorso alla Germanwings ad esempio (caso Lubitz) ha riguardato una compagnia che ufficialmente non fa parte di alcuna alleanza, ma quel vettore è controllato al 100 per cento da Lufthansa che è membro di Star Alliance e per tale motivo abbiamo ritenuto che l'incidente in questione andasse preso in considerazione. Differente il caso dell'incidente avvenuto al B737 di Air India Express il 22 maggio 2010: in quell'anno l'Air India che controlla interamente Air India Express ancora non faceva parte di Star Alliance dal momento che il suo ingresso nell'alleanza è avvenuto solo a luglio del 2014 per questo motivo un tale incidente non è stato incluso.

L'aspetto temporale in effetti può creare dubbi. La compagnia Kenya Airways che ha avuto un incidente il 5 maggio 2007 è entrata a far parte di Skyteam nel settembre di quello stesso anno. Tenuto conto del breve periodo di tempo trascorso fra incidente ed accettazione nell'alleanza questo incidente è stato incluso; uno sfalsamento temporale è presente anche nel caso di Ethiopian Airlines. (3)

Vi è poi l'aspetto delle nuove entrate e delle defezioni in quanto un vettore che oggi fa parte di un determinato gruppo potrebbe aver avuto un incidente allorché faceva parte di un'altra alleanza. Insomma quello che sembrerebbe essere un semplice elenco di incidenti con relativa imputazione della alleanza, presenta in realtà insidiosi aspetti.

Periodo 2007 : 2016 elenco incidenti mortali occorsi a vettori facenti parte delle tre alleanze (4)

05/05/2007 Kenya Airways	(114 vittime)	SKYTEAM
20/08/2008 Spanair	(154)	STAR
14/09/2008 Aeroflot	(88)	SKYTEAM
25/02/2009 Thy	(9)	STAR
01/06/2009 Air France	(228)	SKYTEAM
25/01/2010 Ethiopian Airlines	(90)	STAR
06/07/2013 Asiana	(3)	STAR
08/03/2014 Malaysia Airlines	(239)	ONEWORLD
17/07/2014 Malaysia Airlines	(298)	ONEWORLD
19/05/2016 Egyptair	(66)	STAR

Incidenti occorsi a compagnie controllate al 100% ma ufficialmente non facenti parte di alleanze (5) :

24/03/2015 Germanwings (150) controllata al 100% da Lufthansa, (STAR)

Quindi nell'arco dei dieci anni analizzati abbiamo un totale di 11 incidenti occorsi, dei quali 6 hanno riguardato compagnie facenti parte di Star Alliance, due hanno colpito la Oneworld e tre Skyteam. Tuttavia chi ha un minimo di dimestichezza con i numeri e le statistiche sa bene che queste cifre rappresentano ben poco se non vengono messe a confronto con un fattore di produzione. Dal momento che ciascuna alleanza fornisce il numero delle "daily departures" (6) ecco allora che possiamo proporre il seguente schema finale:

	N. partenze	N. incidenti	Rapporto
STAR	68.400.000	6	1 incidente ogni 11.400.000 decolli
SKYTEAM	62.434.800	3	1 incidente ogni 20.811.600 decolli
ONEWORLD	49.730.400	2	1 incidente ogni 24.865.200 decolli

### **Quando le alleanze creano problemi**

Nell'incidente occorso il 5 maggio 2007 a Douala al Boeing 737 di Kenya Airways 114 persone, tutti gli occupanti del velivolo, persero la vita. Uno dei parenti delle vittime che aprì un procedimento legale riuscì a far riconoscere Air France come "contracting carrier" e come tale riuscì a far discutere il caso non da una corte kenyota bensì da un tribunale francese. E' noto che a secondo dal Paese ove viene discusso il caso l'entità del risarcimento elargito può variare notevolmente.

Fra i motivi che hanno convinto i giudici a questa insolita decisione il particolare che la vittima dell'incidente aveva acquistato il biglietto aereo in un ufficio Air France, su di esso compariva "issued by Air France" nonché il logo di Skyteam. Inoltre il passeggero aveva saldato il biglietto parte in contanti e parte usando il sistema di fidelizzazione di Skyteam. Il passeggero, secondo la Corte che ha discusso il procedimento, non era tenuto a conoscere le sottostanti condizioni IATA e in particolare il *Multilateral Interline Traffic Agreement* che regola la compensazione fra vettore emittente del biglietto e vettore che materialmente effettua il volo.

(Aviation and Aerospace, February 2012, "Who is a contracting carrier? The French Courts decide")

- (1) Queste le cifre dei passeggeri trasportati nel 2015: Skyteam 665 milioni, Star 641 milioni, Oneworld 557 milioni.
- (2) The Wall Street Journal, 2013/07/09 "Airline Alliance helped in crash aftermath"
- (3) Nel caso di Ethiopian Airlines la compagnia è ufficialmente entrata a far parte di Star Alliance nel dicembre 2011 e l'incidente da noi riportato è occorso il 25 gennaio 2010.
- (4) Il numero degli incidenti mortali occorsi a servizi commerciali è molto superiore a quello mostrato dalla nostra lista. Bisogna tener presente che le tre alleanze raggruppano solo 82 vettori e che le compagnie aeree operative sono oltre mille. Secondo l'ultimo survey condotto da Flightglobal assommavano per l'esattezza a 1.100 ; in merito alla compagnia Spanair la stessa ha cessato le attività nel gennaio 2012.
- (5) In questa sezione sarebbe potuta rientrare anche la tragedia occorsa alla Colgan Air. Questa compagnia il 12 febbraio 2009 ha avuto un incidente nel quale hanno perso la vita 50 persone. Il volo in questione era operato per conto della Continental. Quest'ultima, ora assorbita da United Airlines, ha fatto parte di Skyteam dal 2004 al 2009. Vuoi perché il volo era operato da un altro vettore, vuoi perché la Continental ha cessato le operazioni, l'incidente in questione non è stato conteggiato nel nostro survey.
- (6) Questi i dettagli delle partenze: la Oneworld dichiara 13.814 partenze giornaliere, 13.814 x 360 gg x 10 anni = 49.730.400 ; La Skyteam dichiara 17.343 partenze giornaliere, 17.343 x 360 gg x 10 anni = 62.434.800 ; Star Alliance dichiara "oltre 18.500 partenze giornaliere", 19.000 x 360gg x 10 anni = 68.400.000

## Newsletter 27/2016 (11 luglio 2016)

### Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640 ....E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE ?