

LEZIONI NON APPRESE DELL'INDUSTRIA AEREA

Il copione è esattamente lo stesso occorso all'indomani del 12 febbraio 2009 allorché 49 persone a bordo, più una a terra, persero la vita quando un Dash 8 proveniente dal Newark precipitò durante la fase di avvicinamento allo scalo di Buffalo: l'aereo era della Colgan Air ma effettuava un servizio per conto della Continental.

Quel volo era siglato come "Continental Connection" 3407 ma aeromobile e equipaggio erano del vettore regionale Colgan Air. Negli Usa seguì una forte polemica sull'opportunità di far svolgere voli di un vettore "major" a aerolinee regionali, ma soprattutto l'argomento su cui più si accentrarono le discussioni fu quello della **riconoscibilità**, da parte dei passeggeri, del vettore con cui avrebbero volato.

In uno dei tanti convegni che si tennero sull'onda di questo incidente, Deborah Hersman chairmain dell'NTSB dopo aver ricordato che il code sharing è un accordo commerciale nel quale una aerolinea usa il suo codice identificativo su un volo operato da un'altra aerolinea, aggiunse: *" non solo, ma essa emette e vende biglietti per quel volo allo stesso modo di come farebbe se il volo fosse realmente operato da essa stessa. I passeggeri possono anche imbarcarsi a bordo di un aereo che mostra il logo e i colori di una certa aerolinea anche se in effetti operato da altro vettore"*.

Sempre durante l'evento di cui sopra, John Kausner che aveva perso sua figlia Elly nell'incidente, salito sul palco dichiarò che *"Elly ha acquistato il biglietto dalla Continental.com non sapendo nulla circa la Colgan Air. Fra l'altro infatti il biglietto diceva 'vi ringraziamo per aver scelto Continental', sono sicuro che non sapeva nulla della Colgan Air"*.

Torniamo in Italia dieci anni più indietro: *"Perché chi acquista un biglietto Alitalia si può trovare a volare con un'altra compagnia? Perché Azzurra Air, Minerva e Alpi Eagles hanno accordi commerciali con Alitalia che affitta gli aerei di queste compagnie con la formula "vuoto per pieno" pagando una cifra fissa per ogni ora di volo. Così chi acquista ad esempio un biglietto Alitalia Bari-Bologna viaggerà a bordo dei Dornier della Minerva"*

Eravamo all'indomani della sciagura aerea di Genova occorsa ad un Dornier 328 di Minerva Airlines che aveva livrea Alitalia e che fu incidentato durante l'atterraggio all'aeroporto di Genova (25 febbraio 1999). La domanda e la risposta che vi abbiamo proposto faceva parte di un servizio apparso su "La Nazione" del 26 febbraio 2009. Anche in quella occasione quindi ci si interrogava sul perché della moda di far volare aerei della compagnia "X" facendo credere che fosse un volo della compagnia "Y".

Dispiace annotare come passano gli anni, cambia il nome dell'aeroporto, cambiano le compagnie coinvolte, (fortunatamente questa volta senza vittime), anziché **code sharing** abbiamo a che fare con il **wet lease**, ma come ben si vede il **problema circa la trasparenza** del vettore con cui si volerà ancora una volta è tornato alla ribalta nell'incidente all'ATR72 Carpatair (YR-ATS) su Fiumicino avvenuto il 2 febbraio scorso.

E se ancora è tutto da chiarire sul windshear, sulle informazioni meteo e sulla dinamica dell'incidente, nodi che verranno sciolti dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV), dubbi invece non vi sono sul perché la compagnia Alitalia ha preso la scelta commerciale di operare voli Pisa-Roma (ed altre rotte) affidandosi ad un secondo vettore: *"E' conveniente avere un contratto con loro perche' ci costa meno per due soli aerei cosiddetti Turboprop"* (Giancarlo Schisano, direttore operativo Alitalia).

Ed eccoci allora giunti all'immane nodo dei "risparmi"; la rotta in oggetto produce traffico di *feeding* che prosegue sul lungo raggio ma costa meno effettuarla in *wet lease* cioè con aerei e equipaggi di altri vettori che non produrla in proprio. Il *wet lease* solitamente serve a garantire al locatario la copertura dei propri servizi in eccezionali casi come ad esempio periodi di elevate punte di traffico oppure quando gli aeromobili normalmente utilizzati dal locatario sono a terra per lavori di manutenzione che richiedono tempo, in talune occasioni poi anche per aggirare il divieto operativo delle black list.

Ma nel caso di Alitalia/Carpatair non si può parlare di mancanza imprevista di macchine quanto più semplicemente di altro motivo: in pratica anziché svolgere rotte con propri aerei si preferisce darle in appalto ad altri, una vera e **propria scelta commerciale** dettata dal regime del risparmio.

Non abbiamo dubbi sul fatto che Alitalia saprà dimostrare che la sua scelta non è una bizzarra iniziativa bensì l'adozione di una prassi diffusa ovunque (e l'incidente di Buffalo da noi ricordato lo dimostra eloquentemente) ma di certo il problema che rimane irrisolto **per tutta** l'industria aerea è **l'alchimia commerciale** con cui i prodotti vengono venduti. In poche parole i passeggeri continuano a venir portati in volo con contratti di trasporto tutt'altro che trasparenti e la consolazione del "così fan tutti" –diciamolo francamente- non è che sia di grande aiuto. Se la sigla "AZ" identifica da sempre il vettore Alitalia non vi è dubbio che acquistando il volo AZ9999 il passeggero non può non avere la convinzione di attendersi un volo operato da un aereo ed equipaggio Alitalia; se poi salendo a bordo sulla carlinga dell'aereo vedrà impressi i colori di Alitalia questa convinzione troverà ulteriore conferma salvo poi, quando si è allacciata la cintura di sicurezza, apprendere che non è così.

E a salvare la situazione non basta certo una stelletta (*) che può comparire qui o la quale nota aggiuntiva, o l'informazione verbale che dovrebbe essere fornita circa l'identità del vettore all'atto dell'acquisto del biglietto.

A ben vedere stiamo parlando esattamente degli stessi problemi, più volte denunciati, per un'altra pratica anch'essa assai discutibile adottata da tutti i vettori nel mondo, **chiamata code-sharing**.

Ultimo dubbio: preso atto che il mondo bancario è oggi dominato dalla cosiddetta finanza "creativa" e dall'immissione sul mercato di prodotti indecifrabili, forse quanto da noi esposto può voler dire che le aerolinee, adeguandosi alla moda, non intendono essere da meno delle banche?