

L'AEROLINEA ERA VIRTUALE, LE VITTIME REALI

“L'aeromobile operava un regolare servizio aereo internazionale tra Belfast e Cork. L'operazione del volo coinvolgeva tre separate imprese: un possessore spagnolo di AOC (Aircraft Operator Certificate) che operava il volo, un venditore di biglietti con sede nell'Isle of Man, e una seconda compagnia spagnola che forniva l'aeromobile e l'equipaggio tramite un accordo con il venditore di biglietti. Quest'ultimo era in possesso di una licenza di Tour Operator rilasciata dalla Commissione irlandese per i regolamenti dell'aviazione.”

Inizia così il rapporto dell'AAIU (Air Accident Investigation Unit) irlandese che ha svolto una prima indagine sull'incidente avvenuto il 10 febbraio scorso all'aeroporto di Cork che ha causato la morte di 6 persone, quattro passeggeri e due membri di equipaggio; il rapporto (2011-005) è preliminare.

Generalmente tutti i rapporti investigativi iniziano con la *Synopsis* e i *Factual Information* dell'evento occorso, ma in questo caso il rapporto si apre invece con il preambolo di una doverosa precisazione di carattere generale –da noi riportata integralmente- in quanto il volo incidentato coinvolgeva più soggetti operativi.

Dispiace annotare che siamo nuovamente in presenza di un caso di mala-aviazione, ovvero di aviazione malata. Sinceramente non riusciamo a comprendere la necessità di complicare e rendere di difficile interpretazione ciò che invece potrebbe farsi in termini di assoluta trasparenza: ovvero acquistare un biglietto di una **determinata** compagnia ed effettuare il viaggio con **quella** compagnia.

Nell'incidente del 10 febbraio l'aeromobile, un biturboelica SA227 Metro-III, era di proprietà della compagnia spagnola “A”, tuttavia biglietti e volo erano stati venduti con la denominazione del tour operator irlandese “B”, il tutto con il tramite di un altro vettore spagnolo “C” che era in possesso del certificato di operatore.....si può svolgere un servizio pubblico di linea con questi presupposti?

L'incidente è stato presentato dalla stampa come occorso ad un aeromobile del vettore Manx2, ma già il giorno successivo all'evento, il quotidiano “The Irish Times” avvertiva *che l'aerolinea Manx2 coinvolta nell'incidente di ieri all'aeroporto di Cork è una aerolinea virtuale che non opera sui propri voli*”. Ancor più eloquente il titolo dell'articolo: *“l'aerolinea virtuale vende posti per voli operati da altri vettori”*.

La questione è finita al Parlamento della Isle of Man con una interrogazione fatta dal Member of the House of Keys (MHK) Peter Karran, per sapere se la Manx2 è un “ticket provider” o una aerolinea, **una domanda che nella sua disarmante semplicità è estremamente eloquente circa lo stato di precarietà con cui i passeggeri debbono acquistare un biglietto aereo in una Europa dai mille regolamenti, la quale incredibilmente non riesce ancora ad assicurare chiarezza su un aspetto elementare dell'intera contrattualistica del trasporto aereo.**

La questione è stata discussa anche a Bruxelles con la Commissione che ha invitato le Autorità spagnole ad una più stretta vigilanza su cinque specifici vettori battenti bandiera iberica, tuttavia nella black list pubblicata in data 19 aprile 2011 non compare alcun vettore spagnolo.

Ovviamente dalla ingarbugliata matassa chi ne trarrà vantaggio saranno in prima battuta gli studi legali dal momento che l'incidente ha suscitato polemiche a non finire. La BBC in una sua trasmissione radio (*Face the Facts*) trasmessa ai primi di maggio ha discusso ampiamente dell'incidente con particolare riguardo ai legami giuridici e pratici dei soggetti coinvolti, e in questa occasione si è fatta una distinzione fra *legal obligation* e *moral obligation* di chi vendeva biglietti sotto la propria denominazione pur non operando materialmente il volo. **Assai più concretamente Jim McAuslan della British Airline Pilots' Association ha chiesto che sia messa fine alla tendenza del fenomeno da lui denominato il 'virtual world of aviation'.**

Ovviamente si rimane in attesa del rapporto conclusivo che verrà emesso dall'AAIU il quale dovrà chiarire per quale motivo dopo due mancati atterraggi il pilota abbia voluto atterrare al terzo tentativo anche se le condizioni meteo non erano affatto cambiate e anche se a sole 50 miglia era disponibile lo scalo di Kerry ove la visibilità era migliore e il velivolo disponeva del carburante necessario per giungervi. E' certo comunque che il rapporto, strettamente tecnico, non potrà trattare l'aspetto più controverso ovvero quello delle tre compagnie operative interessate.

Ulteriore aspetto che contribuisce a complicare la vicenda è il fatto che il volo operava come "NM7100" ; ora NM è la sigla assegnata dalla IATA ad una compagnia tedesca denominata FLM Aviation, la quale almeno all'apparenza non sembrerebbe collegata alla Manx2 e nemmeno ai due vettori spagnoli. A questo punto i tre vettori sembrerebbero diventare quattro.

Sarà bene ricordare che già si sono verificati altri incidenti che hanno riguardato voli operati in code-sharing, altra discutibile politica adottata dalle aerolinee che anch'essa complica l'identificazione del vettore con cui realmente il passeggero volerà.

Di certo tutto ci saremmo aspettati dalla deregulation, ma non che alla fine si sarebbe persa la cognizione di sapere con quale compagnia avremmo volato.

AAR- Safety Newsletter (7/11), 16 Maggio 2011