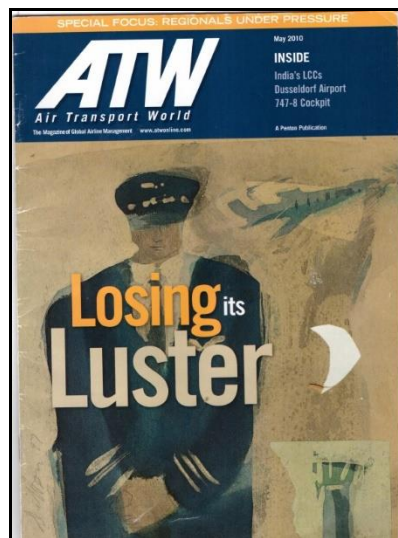


MA DAVVERO MANCANO I PILOTI?

L'aeroplano ci ha svelato il vero volto della terra. In questa frase di Antoine de Saint-Exupéry, famoso aviatore e scrittore francese (1900-1944) è racchiuso uno dei tanti significati che l'esperienza del volo ha impresso all'avvio dell'aviazione. Un settore, quello del volo, che ha sempre attirato l'attenzione di migliaia di giovani desiderosi di mettersi ai comandi di un velivolo. Che sia per lavoro o puro divertimento, il fascino dell'aviazione resta senza dubbio un'emozione straordinaria, spesso alimentata dal desiderio di staccarsi dal mondo della quotidianità per osservarlo da una nuova prospettiva.

L'odierno pilota di aerei ha perso gran parte dei lustrini, del romanticismo e dei privilegi che circondavano questa professione nei decenni passati. Sebbene il fascino della divisa resista, il mestiere è stato profondamente trasformato dalle dinamiche del mercato e della tecnologia. Infine con l'avvento delle compagnie low-cost e la cosiddetta "democratizzazione" del volo, la figura del pilota è passata da esploratore dei cieli a quella di un operatore di sistemi altamente qualificati, soggetto a turni serrati e ritmi di lavoro intensi con decisioni cruciali talvolta da prendere nel giro di pochi secondi. Tutti sono a conoscenza di quanto il volo sia divenuto automatizzato con computer di bordo che gestiscono la maggior parte della rotta, riducendo il "pilotaggio manuale" e trasformando il lavoro in una continua attività di programmazione e monitoraggio dei sistemi. Nel 2010 all'indomani di un tragico incidente che aveva messo a nudo come era cambiata la professione di un pilota, il mensile *Air Transport World* pubblicò una eloquente copertina che in due parole spiegava tutto: "perdere i lustrini". (1)



Ma precisato che il pilota di oggi è ben differente da quello di ieri, il *rumor* circolante nei cieli circa la carenza di piloti corrisponde al vero? Mancano davvero i piloti o è l'aviazione civile che è cresciuta troppo?

Di certo possiamo dire che è senz'altro vero che il numero voli e il numero aerei circolanti è in continuo aumento: nei quindici anni che vanno dal 2010 al 2024 il numero voli è aumentato di 10 milioni, i velivoli in circolazione sono passati da 24.684 a 35.982 (2) Questi numeri in continua ascesa messi a confronto con l'investimento di tempo e denaro necessario a formare un pilota, e soprattutto messi a confronto con un'età pensionabile obbligatoria relativamente bassa fa sì che negli ultimi anni, le compagnie aeree abbiano perduto piloti più velocemente di quanto siano riuscite a rimpiazzarli.

Di carenza di piloti si è iniziato a parlare a seguito della pandemia di coronavirus (2021~2022) e il fenomeno non sembra essere concentrato in una regione specifica; varie indagini condotte negli ultimi anni hanno evidenziato tali problematiche presso compagnie aeree con sede in Canada, India, Hong Kong, Paesi Bassi, Stati Uniti un po' ovunque, insomma.

Una delle ragioni principali è l'età pensionabile obbligatoria imposta dal settore aereo. Generalmente fissata a 65 anni, nel 2022 i legislatori statunitensi hanno proposto di innalzarla a 67 anni. L'obiettivo era quello di consentire ai piloti più anziani di rimanere in servizio per altri due anni, dando così alle compagnie aeree più tempo per assumere nuove leve. La FAA, tuttavia, si oppone a questa proposta e richiede ulteriori ricerche; in un settore ove vigono preoccupazioni per la sicurezza l'attento vaglio di una misura del genere è del tutto comprensibile. Secondo stime oltre 15.000 piloti all'anno sono costretti ad andare in pensione a 65 anni, ma è pur vero che conoscendo l'età dei piloti in organico per le compagnie aeree non dovrebbe essere difficile riuscire ad aggiornare in tempo il reclutamento di nuove leve. Tuttavia a livello globale, il numero di piloti è sceso da 333.000 nel 2019 a 201.604 nel 2022, con la pandemia che ha spinto molti al pensionamento. (3) Per questo motivo è proprio da allora che si parla con insistenza di settore in difficoltà.

La verità è che addestrare nuovi piloti è un'attività costosa e le compagnie aeree, sempre alla perenne ricerca di tagli e risparmi, cercano di aggirare il problema con soluzioni estemporanee come quella di ridurre i voli in modo che l'orario della compagnia si allinei alla dimensione del suo organico. Nel 2024, ad esempio, la Cathay Pacific ha ridotto del 25% il numero di ore di volo necessarie ai primi ufficiali per diventare comandanti. Ciò ha permesso ai piloti della compagnia di avanzare più rapidamente nella carriera. La compagnia ha anche affermato che, alleviando la carenza di piloti, sarebbe stata in grado di ridurre le cancellazioni dei voli. Ma non sono pochi coloro che temono che soluzioni come questa possano alla fine compromettere la sicurezza dei voli.

Altra soluzione è quella dei programmi "accelerati" offerti da alcune accademie degli Usa. Gli studenti che si iscrivono al corso accelerato di addestramento per piloti possono aspettarsi che il processo duri solo nove mesi. Entro tale termine, gli studenti avranno conseguito le licenze di pilota commerciale e di istruttore di volo. Successivamente, l'accademia afferma che i suoi diplomati saranno "sulla corsia preferenziale per una carriera in compagnia aerea", con posizioni di primo ufficiale presso le compagnie aeree partner raggiungibili entro due anni. (4)

Il ricorso a queste soluzioni dimostra che il problema è concreto.

La carenza di piloti ha però avuto un risvolto positivo, quello di far aumentare gli stipendi. Secondo la ATP Flight School, un pilota di linea guadagna ora in media circa 186.000 dollari all'anno, sebbene le cifre esatte varino notevolmente a seconda del tipo di aeromobile, dell'esperienza e del datore di lavoro. I comandanti delle principali compagnie aeree possono superare i 500.000 dollari all'anno, considerando bonus, indennità giornaliere e straordinari. Queste cifre record sono la risposta di un settore che si trova a fronteggiare una domanda di piloti di gran lunga superiore all'offerta disponibile. Le ricompense al vertice non sono mai state così elevate.

Attualmente negli Stati Uniti Delta Air Lines è in testa alla classifica delle retribuzioni tra le tre principali compagnie aeree statunitensi, seguita a ruota da American e United. Insieme, queste tre compagnie aeree definiscono ora il punto di riferimento per la remunerazione dei piloti nell'intero settore dell'aviazione globale.

In un nostro precedente intervento (5) abbiamo evidenziato come la voce *spesa del personale* che comprende anche il personale navigante, sia insieme al carburante ai vertici delle uscite, ma tenendo conto di ciò che è avvenuto a terra con la chiusura degli uffici abbiamo scritto che *"nei bilanci delle aerolinee la voce riferita al costo del lavoro comprende ormai in via primaria il personale di volo. La verità è che le compagnie aeree odierne hanno poco bisogno di personale a terra e tanto bisogno di personale che vola. I mutamenti sono stati epocali e chi ha pagato il più alto prezzo sono stati proprio i colletti bianchi dei servizi a terra."*

Ebbene se per chiudere gli uffici, licenziare il personale di terra tutto è stato relativamente facile, lo stesso non potrà avvenire per il personale di volo ed è proprio su questo fronte che le aerolinee si trovano in difficoltà: comprano nuovi aerei, aumentano voli e frequenze ma non riescono a con la stessa velocità a

trovare piloti. Poiché non siamo arrivati ancora a sostituire i piloti con i computer, una domanda sorge spontanea: lo sviluppo delle operazioni non dovrebbe avvenire tenendo conto di tutti i fattori implicati? E il personale da mettere nella cabina di pilotaggio non dovrebbe essere uno dei fattori da tener presente?

- (1) 12 febbraio 2009, volo Colgan Air 3407. L'aereo nella fase di avvicinamento a Buffalo precipitò su una casa nel nord dello stato di New York a Clarence, vicino a Buffalo, uccidendo 50 persone: 45 passeggeri, 4 membri dell'equipaggio e un abitante dell'edificio colpito dall'aereo. Le successive indagini condotte dall'NTSB indicarono come probabile causa dell'incidente un errore dei piloti dovuto all'affaticamento a cui erano stati sottoposti.
- (2) Nel 2010 Il numero voli a livello mondiale era stato di 27.8 milioni, nel 2024 era passato a 37.4 milioni. Dati ICAO tratti dall'Annual Report of the Council dei due rispettivi anni.
- (3) Fonte: US Academy con sede a Denton in Texas.
- (4) Fonte: Acron Aviation Academy.
- (5) "Quale canale scegliere per acquistare un biglietto aereo?" del 14 maggio 2026. <https://www.aviation-industry-news.com/quale-canale-scegliere-per-acquistare-un-biglietto-aereo/>

NL 24/26 (18 Maggio 2026)

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

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola Iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nei libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.