

Voli di linea, low cost, charter: è il viaggiare in aereo oggi. Tra prezzi stracciati e interrogativi sulla sicurezza. E sensi di colpa per i danni ambientali.

di **Matteo Rizzoli**

Piccolo il prezzo, grandi i dubbi

Davide batte Golia. È di qualche settimana la notizia che la compagnia aerea Ryanair, forse la più conosciuta di quelle a basso costo, ha superato nel suo paese la regina British Airways per numero di passeggeri trasportati in un mese. Niente male per un'azienda nata da poco più di dieci anni, da quando cioè la liberalizzazione del settore aereo ha spalancato le porte alla competizione.

Il fenomeno delle compagnie

“low cost” – così vengono chiamate mutuando la definizione inglese – è impressionante. Negli ultimi anni queste compagnie sono cresciute e si sono moltiplicate – sono ormai più di trenta in Europa – fino al punto di trasportare un quinto dei passeggeri del vecchio continente. 200 milioni di passeggeri, quasi la metà della popolazione del vecchio continente, ha preso un volo low-cost nel solo 2003. Per rimanere vicini a casa, oramai ogni aeroporto regionale del nord Italia, e quindi facilmente



Un Boeing in decollo, uno dei momenti più critici, insieme all'atterraggio, delle fasi di volo.

raggiungibile anche dal Trentino, ha la sua compagnia low cost. Da Torino, Bergamo, Brescia, Verona, Treviso e Venezia, è possibile imbarcarsi verso tutte le città di medie e grandi dimensioni europee, pagando una frazione di quanto si doveva sborsare solo fino a poco tempo fa. Un bengodi, a detta dei molti che hanno utilizzato queste compagnie in questi anni. Un crimine contro l'industria nazionale, l'ambiente, i lavoratori e la sicurezza degli stessi passeggeri affermano perentoriamente altri.

Come fanno a fare prezzi così bassi? Del fenomeno delle low-cost, quello che certamente salta subito all'occhio è il prezzo dei biglietti che in alcuni casi possono arrivare alla cifra ridicola di 0 euro (si proprio gratis) per

segue a pag. 18

L'aereo resta il mezzo di trasporto di gran lunga più sicuro. Ma chi controlla e come la sicurezza delle compagnie? I voli più a rischio sono i charter.

I cieli sono sicuri?

Gli scorsi mesi sono stati costellati da tragici incidenti aerei. Nell'incredibile serie di eventi, a Toronto, Palermo, Atene, Panama, Pucalpa e Sumatra sono decedute quasi 500 persone e molte altre sono rimaste ferite. Gli incidenti aerei, la terribile morte di tutte queste persone, hanno causato molta inquietudine e preoccupazione in molte persone che per lavoro o svago si trovano a dover prendere un aereo. A nulla valgono le assicurazioni degli organismi

preposti che, dati alla mano, mostrano come l'aereo sia il mezzo di trasporto di gran lunga più sicuro, e che, nonostante la vicinanza di questi tragici incidenti, il numero di morti è rimasto approssimativamente uguale a quello del 1950 nonostante nel frattempo il traffico sia aumentato esponenzialmente.

I voli charter sono quelli più a rischio. E gli incidenti lo dimostrano; secondo alcuni dati elaborati dalla Boeing negli ultimi dieci anni (fino al 2004) l'incidenza delle vittime per ogni milione di passeggeri è più del doppio nel caso dei voli in affitto: 2,41% (su un totale di 24,9 milioni di passeggeri) contro l'1,12% (su 24,9 milioni) dei voli di linea. Le compagnie low cost dei paesi emergenti sembrano seguire questo trend mentre le grandi low cost dei paesi occidentali sembrano sicure come i grandi vettori nazionali. **Per quanto riguarda le compagnie aeree europee**, dal 1970 a oggi sono solo sei le compagnie aeree europee che non hanno avuto alcun incidente: Aer Lingus, Austrian Airlines, Finnair, Icelandair, Sabena e la Virgin Atlantic. Ben 22 gli incidenti avvenuti su voli di compagnie dell'ex Unione So-

vietica; seguono Turkish Airlines (9 incidenti), Air France (7), Swissair (5), Iberia (4). A quota 3 ci sono la Lufthansa e la Klm. La British Airways ha registrato 2 incidenti negli ultimi 35 anni. Alitalia non registra vittime da 15 anni: ne ha avuti 3 su 3, 90 milioni di decolli. **L'errore del pilota è la causa più ricorrente degli incidenti:** ben il 53%. Nella maggior parte dei casi i piloti sbagliano perché adottano comportamenti non professionali (tra cui anche l'assunzione di alcol o droghe). Seguono errori tecnici (21%) e di percezione visiva (19%). Ci sono poi anche altri errori umani, come quelli dei controllori del traffico. **Infine vi sono i problemi meccanici** (20%), le **condizioni atmosferiche** avverse (11%) ed il **sabotaggio** (8%). Tra gli aerei più sfortunati c'è sicuramente il Boeing 737, con 54 incidenti registrati. Ma va anche detto che è l'aereo di gran lunga più usato dalle compagnie se è vero che, in media, ne decolla uno ogni 9 secondi. Seguono poi alcuni apparecchi fuori produzione ma ancora usati: il Boeing 727 e il Dc9.

segue a pag. 18

continua da pag. 17

un viaggio da Bergamo a Londra. Dove sta l'arcano? Possibile che una compagnia che regala i biglietti faccia più profitti delle grosse compagnie di bandiera? Ovviamente i biglietti svenduti a pochi centesimi sono una trovata pubblicitaria. Le condizioni a cui bisogna acquistare - mesi di anticipo sulla prenotazione, impossibilità di cambiare data, eccetera - non ne fanno dei biglietti particolarmente appetibili. E così molte persone che prenotano a ridosso della partenza e vogliono dei biglietti più flessibili pagano certamente costi più "normali": il costo medio dei biglietti venduti, per esempio da Ryanair, si aggira intorno ai 42 euro. Per la British Airways questo dato è fermo a 264 euro. Comunque un bel risparmio. Le compagnie low cost, ottengono questi costi risparmiando ovunque sia possibile. Tanto per cominciare i servizi a bordo ed in aeroporto sono ridotti al minimo. Il pasto in cabina, se c'è, è a pagamento e ci si può scordare il giornale del mattino o altre amenità. Altri risparmi ven-

gono raggiunti sulla rivendita dei biglietti che sfrutta il canale di internet e non lascia nulla alle agenzie. Ogni aereo fa il massimo possibile di voli giornalieri in modo da ammortizzare il costo del velivolo più in fretta. Anche la scelta degli aeroporti è fatta all'insegna del risparmio. Queste compagnie scelgono aeroporti minori, meno costosi perché meno congestionati. Addirittura qualcuno di questi sovvenziona le compagnie perché attirino viaggiatori verso quelle destinazioni.

Queste compagnie sfruttano i lavoratori? Anche il costo del lavoro è una variabile importante. Le compagnie tradizionali sono uscite dalla deregolamentazione del settore con degli altissimi costi del lavoro. Il caso Alitalia e gli scioperi selvaggi che sempre ricorrono quando si avvicina il tempo delle vacanze per gli italiani, sono lì a dimostrare come un settore lasciato troppo tempo all'ombra del servizio pubblico avesse sviluppato un'eccessiva sindacalizzazione. Non abbiamo paura di esprimere



questo giudizio riguardo a questo settore perché gli stipendi e gli altri benefici di piloti ed controllori di volo hanno a lungo rappresentato quasi il totem di una casta di intoccabili. Le compagnie low cost, entrate sul mercato successivamente, si sono trovate nella possibilità di negoziare ben altri contratti. Certo, qualcuno obietta che le low cost possono offrire prezzi bassi perché sfruttano i lavoratori, ma in Italia vi è stato in questi anni un graduale spostamento di tutti i settori dell'economia verso i con-

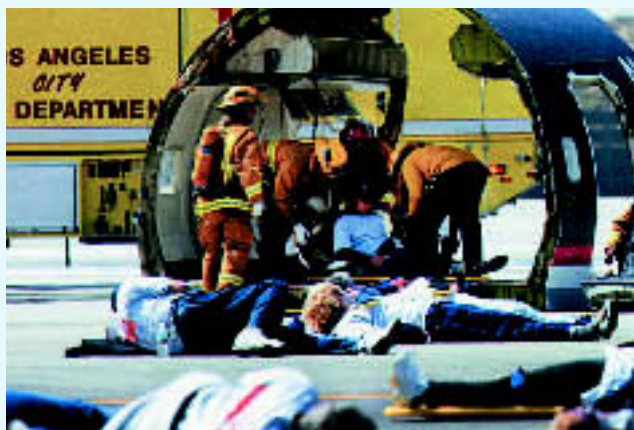
tratti di lavoro flessibili ed il precariato è un serio problema che attraversa tutta l'economia. Si è passati da un eccesso all'altro, ma sembra un po' pretestuoso puntare il dito verso queste compagnie quando, non solo è la legge a consentire la precarizzazione dei lavoratori, ma quasi tutte le imprese, e non solo nel settore aereo, fanno altrettanto.

Non si risparmia sulla sicurezza. I prezzi particolarmente bassi dei biglietti fanno quasi automaticamente sorgere il sospet-

continua da pag. 17

Gli aeroporti italiani, dopo la sciagura di Linate del 2002 ed i ripetuti allarmi collisione non sembrano ispirare particolare fiducia. Lo spazio aereo più a rischio sembra essere quello di Milano dove nel 2004 si è sfiorato l'incidente per ben 12 volte, seguito dallo spazio aereo di Roma, con 11 casi segnalati.

Cosa viene fatto per controllare la sicurezza delle compagnie. Nelle settimane successive agli incidenti si è fatto un gran parlare delle liste nere delle compagnie a rischio. Purtroppo le autorità che effettuano questi controlli, l'Enac per l'Italia, sembrano avere le armi spuntate se è vero che possono solo verificare la dotazione di emergenza e la condizione apparente del velivolo tramite ispezione visiva che consiste in una procedura in 54 punti, da chiudere in tre quarti d'ora. Per quanto riguarda l'Italia, l'Enac offre una lista parziale delle compagnie considerate sicure: le compagnie cioè che hanno subito un'i-



In questa immagine un momento di un'esercitazione di soccorso in caso di incidente aereo.

spezione andata a buon fine. L'Espresso dell'ultima settimana di agosto, analizzando la lista dei "buoni" messa a disposizione dall'Enac, osservava che «tra i bravi c'è la Tuninter tunisina del drammatico ammaraggio di Palermo; c'è anche l'Air Memphis, riammessa negli scali britannici dopo tre anni

di bando; c'è anche Albanian Airlines, che pure è stata messa alla gogna nel Regno Unito, ma atterra e decolla da Malpensa, Fiumicino e Pescara: niente paura in volo perché quella contestata dai britannici è la sorveglianza degli imbarchi. E un mistero sui bulgari di Hemus Air: cacciati dalla Svizzera, sospesi per un periodo in Italia, adesso sono tornati tra i bravi. Anche la Raf-Avia lettone, bocciata da Berna, per noi è ok. Giudizio positivo pure per l'Ural airlines russa, sconsigliata dal dipartimento di stato americano».

Insomma una lista che non sembra assolutamente affidabile all'insegna di un approccio opaco ad un problema che angoscia milioni di viaggiatori.

La lista dell'Enac è disponibile a questo indirizzo <http://www.enac-italia.it> cliccando sul numero verde.



In queste immagini: a sinistra: un aereo in costruzione; sopra: le palette dei jet, tra i pezzi più diffusi nel mercato nero. La contraffazione dei pezzi minaccia la sicurezza. A differenza delle compagnie più grandi, quelle piccole stanno faticando a sopravvivere, e il rischio è che per aggiustare i conti a fine anno si risparmi sulla sicurezza, soprattutto in quei paesi dove i controlli sono eseguiti poco scrupolosamente.

to che questo tipo di compagnie possano tirare un po' la cinghia quando si tratta di fare manutenzione ai velivoli. La realtà, almeno per quanto riguarda i vettori europei più grandi sembra ben diversa. I risparmi in questo settore derivano dal fatto che queste compagnie utilizzano un solo tipo di aereo e questo porta grandi vantaggi in termini di costi di addestramento dei piloti e di problemi di manutenzione e di magazzino dei pezzi di ricambio per gli apparecchi. Inoltre l'età media dei velivoli è, almeno per quanto riguarda Ryanair ed Easyjet, molto bassa, rispettivamente quattro e otto anni, se confrontata, ad esempio, con Alitalia (dieci anni) e Northwest airlines (venti anni).

Un'attenzione particolare va riposta sulle compagnie low cost più piccole, soprattutto quelle dei paesi emergenti (facevano riferimento a compagnie di questo tipo gli aerei caduti in Perù ed Indonesia). A differenza delle compagnie più grandi, quelle piccole stanno faticando a sopravvivere, e il rischio è che per aggiustare i conti a fine anno si risparmi sulla sicurezza, soprattutto in quei paesi dove i controlli sono eseguiti poco scrupolosamente. Il sospetto, va ribadito, sussiste solo per le piccole compagnie low cost mentre quelle più grandi, che hanno situazioni finanziarie solide e progetti di sviluppo a lungo termine, non possono tollerare il rischio di spaventare i clienti presenti e futuri lesinando sulla sicurezza. Va inoltre detto che in questi anni, in Europa non si sono verificati incidenti ad aerei appartenenti a questo tipo di compagnie.

I problemi ambientali provocati dalle low cost. In questo servizio (qui a fianco: Il prezzo ambientale di un biglietto) abbiamo cercato di illustrare il perché l'utilizzo sempre crescente dell'aereo rappresenti una grave minaccia ambientale. Questo è vero a prescindere dal fatto che le compagnie siano low cost o meno. Viaggiare in aereo inquina, genera rumore, e incrementa l'effetto serra. Le low cost si differenziano però per il fatto di volare da aeroporti periferici dove solitamente prima non confluivano molti passeggeri.

Questa evoluzione ovviamente genera preoccupazioni e proteste nelle aree limitrofe a questi scali che devono subire l'inquinamento ambientale e soprattutto sonoro dell'infrastruttura. Questo dovrebbe suggerire una più lungimirante accortezza degli amministratori, anche nella nostra regione, nella pianificazione e costruzione di aeroporti che hanno certamente un risvolto economico e di prestigio, ma anche costi sociali ed ambientali non certo secondari.

Meglio compagnie low-cost e biglietti high-cost. Quando le low cost sono apparse sul mercato, hanno fatto storcere il naso a molti consumatori. Molti non si fidavano dei prezzi così bassi e sospettavano che i risparmi fossero dovuti alla cattiva manutenzione o allo sfruttamento dei lavoratori. A distanza di pochi anni la mania delle low cost ha contagiato molte persone, fino all'eccesso. Ma non ci si dovrebbe allarmare per ragioni legate alla sicurezza o alle politiche sindacali più di quanto non si faccia quando sceglie un volo con una compagnia "normale". Le low cost europee di una certa dimensione offrono prezzi bassi perché sono più efficienti, non perché risparmino sui controlli, che peraltro sono svolti da autorità indipendenti.

Ci si deve invece preoccupare per le conseguenze ambientali del viaggiare in aereo: il costo dei viaggi aerei non tiene minimamente conto del vero costo ambientale. In realtà i costi dei viaggi dovrebbero essere ben più salati: il prezzo pagato in più dovrebbe essere destinato ad una tassa sul carburante e sull'emissione dei gas serra, non al mantenimento di compagnie inefficienti o che offrono servizi non richiesti. In altre parole, più compagnie low cost e più biglietti high cost.

Si stima che gli aerei contribuiscono per quasi il dieci per cento all'effetto serra.

Il prezzo ambientale di un biglietto

Gli aerei consumano carburante. Molto carburante. Approssimativamente come una macchina per ogni passeggero che trasporta lungo la stessa distanza. Un aereo con 200 passeggeri da Roma a Milano emette più o meno gli stessi gas di 200 automobili lungo l'Autosole. Facendo lo stesso percorso con l'Intercity, l'energia equivalente consumata si ridurrebbe ad un terzo. Meno di 70 automobili. Senza contare che l'energia elettrica che muove il treno, potenzialmente potrebbe essere prodotta con fonti rinnovabili, mentre gli scarichi degli aerei vengono immessi direttamente negli strati alti dell'atmosfera, lì dove sono più dannosi. L'anidride carbonica ovviamente, il principale gas serra, ma anche il vapore acqueo, che a quelle altezze si congela istantaneamente in microcristalli che riflettono i raggi infrarossi verso la terra contribuendo all'effetto serra. Gli ossidi di azoto inoltre, interagiscono con lo strato di ozono distruggendolo alle quote dove questo ci protegge dai raggi violetti e producendolo più in basso dove invece intrappola il calore terrestre. I ricercatori internazionali hanno stimato che gli aerei contribuiscono per meno del 10% all'effetto serra. Ma l'aviazione è il settore di produzione di gas serra che sta crescendo più velocemente. Purtroppo, questa fonte di inquinamento non è stata nemmeno presa in considerazione dal protocollo di Kyoto per le difficoltà negoziali di decidere chi doveva accollarsi la quota di emissioni: il paese di partenza, quello di arrivo oppure quello di rifornimento?

Ma come è possibile allora che nonostante questi enormi consumi di carburante i viaggi aerei costino così poco? Miracoli dell'economia, in questi tempi con il petrolio ai massimi storici, il gasolio per gli aerei è invece molto economico. Nessuna tassa è applicata ai carburanti per aerei, né ai biglietti. In questo modo un viaggio da Londra a Sydney costa 1.500 euro in meno di quanto dovrebbe se il kerosene venisse tassato come la benzina per le automobili. È evidente la disparità di trattamento che mette fuori gioco altri mezzi di trasporto come il treno che altrimenti potrebbero competere ad armi pari in termini di prezzo.

Sul sito www.chooseclimate.org è possibile calcolare l'impatto ambientale di un volo aereo. Per esempio, il passeggero di un volo da Roma a Barcellona è responsabile del consumo di 110 kg di carburante (supponendo che l'aereo sia quasi pieno), che equivalgono a 1580 kilowattora, o al consumo di tre lampadine da 60 watt accese per un anno intero, o all'energia necessaria per produrre cibo sufficiente per due persone nel corso dello stesso periodo. In un solo viaggio viene bruciato un quarto della riserva annuale di emissione disponibile pari a 0,5 tonnellate di CO₂ per persona ogni anno. Un bel peso sulla coscienza.