

Caos nei cieli (e non c'entra la guerra)

Pubblicato: Sabato 25 Giugno 2022



La nonna non ha mai amato la capitale francese, ma per amore della nipote, le ha regalato un **viaggio premio a Parigi** per la promozione alle superiori. Tre giorni con volo a basso costo e albergo nel quartiere latino. Purtroppo, il viaggio dalla Val Camonica e ritorno non è stato una passeggiata sugli Champs-Élysées. All'andata il blackout dei sistemi di controllo sui cieli svizzeri (se anche loro fanno cilecca siamo a posto...) ha creato il caos con cancellazioni e ritardi di mezza giornata. Al ritorno è andata peggio. **Coda di 3 ore al check-in** all'aeroporto Charles de Gaulle, corsa pazzica per prendere il volo e poi cancellazione sulla linea d'imbarco. Rimandati al giorno dopo con cambio di destinazione, da **Malpensa a Linate**, e coda da rifare ("solo" 2 ore). Storie come questa, e anche peggio, si stanno registrando da settimane nei cieli europei, coinvolgendo soprattutto, ma non solo, le compagnie low cost e si prospetta un'estate torrida per chi osa riprendere a volare dopo due anni in panchina a far la calza.

Cosa sta succedendo? Semplice: le compagnie, che hanno subito un tracollo del traffico in questi anni, hanno operato profondi **tagli nel personale** e altrettanto hanno fatto gli scali. Ora che la domanda sta riprendendo ad una velocità che non ci si aspettava, hanno enormi **difficoltà a colmare le lacune di organico**. Da un lato sono poco attraenti le retribuzioni (vedi lo sciopero di 9 giorni annunciato in questi giorni in Spagna dai dipendenti di **Easy Jet** per recriminazioni retributive), dall'altro i tempi di approvazione delle assunzioni (es. leggi anti-terrorismo) e di formazione obbligatoria (fino a 6 mesi), rendono il processo lungo e tortuoso.

Ne sono prova le **misure eccezionali** a cui stanno ricorrendo. C'è chi taglia i voli, chi li cancella all'ultimo momento, e perfino **chi toglie i posti dagli aerei** per poter usare meno personale. EasyJet ha

tolto l'ultima fila di sedili dalla maggior parte dei suoi Airbus 319 così da ridurli da 156 a 150 e di conseguenza poter viaggiare con **soltanto 3 assistenti di volo**, invece di 4, dal momento che la richiesta della normativa è di un assistente di volo ogni cinquanta passeggeri. Riduce le vendite del 4% e il costo del personale del 25%, un affarone. **British Airways** ha tagliato il 10% dei voli in programma sulle sue rotte fino a ottobre per evitare le cancellazioni all'ultimo momento. Ma gli operatori low cost sono più aggressivi nelle loro attività e si prendono rischi maggiori. Ad esempio, i tagli preventivi per giugno di EasyJet sono solo il 2% del totale dei voli programmati. Così dopo aver tagliato il personale del 13% ora è costretta a offrire oltre **1000 euro di bonus** per trattenere le persone che sono attratte da compagnie più generose e da altri settori meno esposti.

Non si scappa. **Il low cost ormai domina il traffico aereo**. Secondo i dati ENAC, nel 2021 quasi i due terzi dei passeggeri da/per l'Italia si sono imbarcati su un aereo di una compagnia a basso costo. Il gruppo **Ryanair** (che include le sussidiarie Malta Air, Buzz/Ryanair Sun, Lauda) ha trasportato nei cieli italiani 22,3 milioni di persone, con una quota di mercato complessiva del 38%. **Alitalia** e Ita Airways insieme hanno trasportato poco meno di 6,3 milioni di passeggeri. **Easyjet** 5,5 milioni, **Wizz Air** 5,1 milioni. **Volotea** 2,5 milioni di viaggiatori.

La IATA lancia l'allarme per l'**estate a rischio nei cieli europei**. E piove sul bagnato. La stessa Ryanair ha indetto uno **sciopero di 24 ore in Italia**, Spagna, Portogallo, Francia e Belgio. Il **24 giugno per 24 ore** si sono fermati piloti e assistenti di volo di Ryanair, Malta Air e della società CrewLink.

Ci sono anche altre spiegazioni che vengono dal mondo degli analisti finanziari. MorningStar ha dichiarato: «Considerato il contesto economico e geopolitico, le compagnie aeree potrebbero essere costrette ad affrontare una fase di recessione alla quale seguirebbe un nuovo calo della domanda di voli. Dati questi presupposti, è vitale per le compagnie aeree avere un **bilancio solido** perché gli investitori potrebbero semplicemente preferire di evitare qualsiasi turbolenza nel loro portafoglio e decidere di dismettere le loro posizioni sul comparto». In altre parole, la ritrosia a rimpolpare gli organici ci dice che forse **le compagnie non credono fino in fondo ad un ritorno stabile della domanda** e per questo non vogliono caricarsi di costi fissi.

Quindi come clienti è bene essere molto oculati e cauti nelle scelte, preparati a ogni evenienza e anche consapevoli dei propri diritti, verificando in caso di ritardi se sussistano gli estremi per richiedere un risarcimento. Il regolamento europeo CE 261/2004 sancisce le regole principali con **tre scaglioni**, in base alla distanza tra i due aeroporti: 250 euro per voli inferiori a 1500km, 400 per voli superiori a 1500 km, 600 per voli superiori a 3500 km.

“Volo per New York solo 35 euro. E poi parti nella stiva, 638 euro di tasse, 6 scali, 98 ore di volo, rimani in piedi, devi pilotare l'aereo”. Anonimo.

di [Giuseppe Geneletti g.geneletti@methodos.com](mailto:g.geneletti@methodos.com)