

Caos nei cieli e negli aeroporti d'Europa, ecco cosa sta succedendo

Pubblicato: Mercoledì 6 Luglio 2022



L'ultimo annuncio “preventivo” arriva da **British Airways**, che [annuncia 1500 voli cancellati](#) nelle prossime settimane, per difficoltà al suo hub a Heathrow. Ma la situazione di difficoltà dell'aviazione civile è ormai conclamata e il mese di luglio rischia di essere la dimostrazione di quanto complesso sia “riequilibrare” il sistema: è una crisi che riguarda vari segmenti, dalle low cost alle compagnie più blasonate, fino al livello degli aeroporti.

In breve

I problemi del settore – dell'*industria*, come dice chi c'è dentro – è legato alla [mancanza di personale](#), un lascito della fase più difficile della pandemia. Detta in brevissimo: **moltissimi lavoratori hanno lasciato l'aviazione civile** (passeggeri) per licenziamento o mancato rinnovo nel 2020-2021 (attuati dalle compagnie per ridurre le perdite o per rassicurare banche e investitori), **si sono riposizionati su settori più convenienti** e oggi le compagnie (ma anche gli aeroporti) fanno fatica a trovare personale.

I viaggi però sono ripartiti, anche più velocemente di quanto si pensasse: quando le compagnie sono tornate a chiedere personale, hanno trovato molte difficoltà.

Il lavoro a bordo e ai banchi degli aeroporti è diventato più pesante per il personale già presente, che ha convocato **una serie di scioperi per chiedere interventi e maggiori diritti**: una dinamica che ha riguardato molto in particolare le low cost, dove la compressione dei costi era più feroce.

Aeroporti e compagnie nel caos: a maggio le prime avvisaglie

Il primo campanello d'allarme era suonato già a maggio nel Regno Unito, in occasione del Platinum Jubilee, i festeggiamenti per i 70 anni di regno di Elisabetta II del Regno Unito: erano stati istituiti due giorni di festa nazionale per giovedì 2 e venerdì 3 giugno, che avevano dato occasione ai britannici di fare un "ponte" di quattro giorni. La domanda era cresciuta improvvisamente, le compagnie avevano programmato voli in più ma poi a causa delle carenze di personale **hanno dovuto cancellare diversi voli**, innescando anche problemi a catena.

La ripresa inattesa dell'aviazione civile

In parte le compagnie si erano attrezzate per fare i conti con una estate "al ribasso", con poca domanda e poco personale disponibile: esemplare è il caso di Easyjet che aveva deciso di **togliere una fila di posti sui propri aerei nel Regno Unito per ridurre il fabbisogno di assistenti di volo**.

Anche se c'era chi profetizzava che l'uscita dalla pandemia sarebbe stata caratterizzata da una **particolare vitalità** delle persone, la domanda per l'estate 2022 è risultata ben più alta delle stime prudenti che le compagnie avevano fatto e questo ha innescato i problemi con effetto-domino.

Lavoro nelle compagnie: molti hanno cambiato

La domanda è cresciuta rapidamente, le compagnie hanno aumentato i voli ma non sono riusciti ad aumentare gli organici del proprio personale.

Come si ritiene per altri settori, **la fuoriuscita – forzata. o volontaria – di molti lavoratori dall'aviazione civile** nel 2020-2021 si è accompagnata anche ad **un riposizionamento su settori considerati più stabili**: oggi lavorare nella logistica – anche in aeroporto, nelle "Cargo city" – è considerato più sicuro e stabile che non nel settore passeggeri.

Negli aeroporti

Anche i gestori aeroportuali hanno dovuto intervenire sul personale per assorbire le perdite, anche se in questo caso globalmente i governi sono intervenuti maggiormente per sostenere l'infrastruttura. Ora, che si è di fronte ad una ripresa, **anche i gestori e fornitori di servizi si sono ritrovati in difficoltà** a trovare personale. Il dato è qui particolarmente empirico, ma in molti aeroporti europei i viaggiatori hanno la percezione di una maggiore difficoltà nelle diverse fasi a terra che il passeggero deve affrontare, dai controlli di sicurezza alla **riconsegna dei bagagli**. E le difficoltà di certo comportano anche ritardi.

L'aeroporto di Heathrow – ad esempio – ha chiesto settimana scorsa alle compagnie di ridurre i voli per far fronte ai problemi di personale a terra (da cui il **massiccio taglio di British Airways** che citavamo in apertura).



Poco personale e molto stress, aumentano gli scioperi

Le **difficoltà a reperire personale** hanno nel frattempo comportato, come conseguenza prevedibile, un **aumento della pressione sul personale esistente**, a bordo e anche a terra. E questo ha innescato una serie di scioperi a livello europeo, in particolare sulle low cost (Easyjet, Ryanair e società controllate, Volotea): sono stati due nel mese di giugno e un terzo sciopero internazionale è già in programma per metà luglio, in Italia il 17 luglio, come vedremo nell'ultimo paragrafo.

Lo sciopero a livello europeo mostra un dato che viene ripetuto da diversi analisti: **la crisi del lavoro non è su un singolo Paese, su un singolo aeroporto o su una specifica compagnia**, ma è **una crisi complessiva dell'industria**, dell'intero settore, che era abituato a una grande flessibilità sul lavoro.

È un dato da tenere a mente, nella misura in cui analisi più semplicistiche (e vagamente provinciali) in Italia danno per esempio la colpa al reddito di cittadinanza.

Punto di equilibrio

Come per altri settori, ad esempio la ristorazione, la crisi sta mostrando un cambiamento delle dinamiche del lavoro e di domanda-offerta.

Questa crisi sta “mettendo i sindacati dei trasporti in una posizione insolitamente forte” ha sintetizzato [Politico](#) ieri: “sperano di invertire non solo la riduzione salariale indotta dalla pandemia, ma decenni di logoramento da parte delle compagnie aeree che tagliano i costi al punto il personale di bordo di alcune compagnie aeree è stato costretto a pagare le bottiglie d'acqua [sul lavoro]” (con riferimento a una delle rivendicazioni degli scioperi contro Ryanair).

Anche negli aeroporti c'è una richiesta di maggiore tutela e di maggiore stabilità che tocca tutta Europa, da Charles De Gaulle a Schipol, fino agli stessi aeroporti di Milano coinvolti negli ultimi scioperi degli addetti aeroportuali (e non solo: si veda il [doppio sciopero delle addette alla pulizia](#)).



Probabilmente ci vorrà del tempo per ritrovare un punto di equilibrio tra domanda e offerta. Anche dal fronte delle compagnie si ipotizza un cambiamento nelle modalità di reclutamento e di formazione del personale, mentre più a lungo termine si confida negli investimenti tecnologici per ridurre il fabbisogno di manodopera.

Scioperi aerei e cancellazioni estate 2022: cosa succederà?

È tutt'altro che facile fare previsioni, specie a lungo termine.

Secondo il Ceo di Heathrow ci vorranno «dai dodici ai diciotto mesi» per ritrovare una piena capacità operativa. In parte i tagli “preventivi” tendono a dare garanzie, pur riducendo l’offerta complessiva (a Malpensa a inizio summer si calcolava si fosse recuperato in totale il 91% dei posti offerti).

Certamente **il mese di luglio si può dire sarà complesso**.

Gli Usa hanno superato il picco del 4 luglio, che ha visto una raffica di cancellazioni e migliaia di voli in ritardo, la versione extralarge del mezzo disastro del Giubileo di giugno nel Regno Unito (quello che annunciava un’estate complicata e che citavamo prima). Ma ci sono ancora molti problemi e i maggiori vettori – come Delta e United – hanno comunque annunciato tagli preventivi per luglio.

Il prossimo sciopero, di certo, è quello in programma a metà luglio: scioperano le low cost in tutta Europa, la data è quella del 17 luglio, giorno in cui si aggiungeranno altre vertenze italiane negli aeroporti.

Senza poter fare una analisi puntuale, va segnalata la **raffica di scioperi previsti sugli aeroporti della Spagna** (comprese destinazioni turistiche rilevanti, come Palma di Maiorca) e la già citata forte conflittualità a Heathrow.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

