

ANTONIO CHIALASTRI*

**“THE CANARY IN THE COALMINE”:
IL TRASPORTO AEREO COME BANCO DI PROVA**

SOMMARIO: 1. “*The canary in the coalmine*”. — 2. Quali scenari nel prossimo futuro? — 3. Quali tutele per il personale di bordo e per i passeggeri? — 4. Riflessioni conclusive.

1. “The canary in the coalmine”

La situazione dovuta all’avvento della pandemia da Covid-19 è sicuramente inaspettata e, peraltro, riconducibile al concetto americano di *unexampled* in quanto nulla di simile si è mai verificato prima (la SARS non era minimamente paragonabile a quello che è successo). Per tali ragioni è difficile rispondere con mezzi ordinari. Il prosieguo della trattazione si concentrerà su due aspetti particolari.

Il trasporto aereo è chiamato “*the canary in the coalmine*” in ragione del fatto che è il primo settore a risentire degli eventi che si verificano nel mondo, sia a livello di guerre, sia a livello di terrorismo, di malattie, di crisi economica. Allo stesso modo il canarino viene portato dai minatori in miniera e, morendo alla prima esalazione, consente agli altri di mettersi in salvo.

Il trasporto aereo, dunque, a differenza di altre attività, è la prima ad andare in crisi a fronte del verificarsi di un qualsivoglia accadimento che succede nel mondo.

* Pilota di linea ed esperto di “*human factor*”.

Solo tre mesi fa (nel mese di febbraio 2020), infatti, il settore riscontrava un andamento opposto. Si registrava, in particolare, un problema di crescita e si parlava di “*pilot shortage*”, espressione che indica una cospicua richiesta di piloti a fronte di una scarsa capacità del sistema di provvedere al loro addestramento. La difficoltà, quindi, era dovuta alla sovrabbondanza: non si riusciva a tenere il passo con lo sviluppo del trasporto aereo previsto, in quanto nel 2035 erano previsti 600.000 piloti in più.

Può ritenersi calzante, in questa circostanza, l’affermazione di Mark Twain “mai fare previsioni, soprattutto sul futuro”. Non è possibile, invero, formulare oggi una stima sul futuro perché non avevamo alcuna preparazione per affrontare una situazione del genere.

2. Quali scenari nel prossimo futuro?

La previsione fatta da Eurocontrol ha individuato tre scenari per ipotizzare quando ripartirà il trasporto aereo: uno pessimistico, uno ottimistico e uno medio, ma tutti quanti convergono sul fatto che da gennaio prossimo viaggerà circa il 20% di passeggeri in meno. E, comunque, la minor quantità di passeggeri dovrà essere raffrontata con il numero inferiore di compagnie, per cui si verificherà, in realtà, una sorta di selezione darwiniana dal punto di vista economico.

Quanto alle previsioni per il periodo ancora successivo, nessuno può sapere ancora cosa succederà.

In proposito va osservato che il virus avrà degli impatti differenziati, atteso che non inciderà su tutta la filiera del trasporto aereo, ma ci sarà chi ne risentirà di più e chi meno. In tale settore, nello specifico, si registrerà un’incidenza devastante sull’impiego – sul *workforce* – atteso che molte società stanno fallendo e/o stanno adottando misure quali i tagli del personale, la riduzione degli stipendi o, ancora, le riconversioni. Tale *shock*, poi, lungi dal riguardare solo l’aviazione, sta investendo tutti i contesti economici.

3. Quali tutele per il personale di bordo e per i passeggeri?

Tornando ad esaminare il punto di vista della salute dei naviganti, si può osservare che il settore del trasporto aereo, insieme a quello sanitario, consta di un alto tasso di rischio di contrarre il Covid-19, perché il rischio è dato dal prodotto di frequenza per pericolosità.

La frequenza di esposizione al rischio, quindi, è molto alta perché il personale delle compagnie aeree vola in tutti i Paesi, con tutti i tipi

di persone e, tra l'altro, con un sistema di circolazione dell'aria sul cui funzionamento si nutrono ancora dubbi. L'alto rischio di contagio nello svolgimento di tale attività rappresenta una problematica che va affrontata anche a livello governativo, per ripristinare la fiducia di chi la svolge.

L'equipaggio, poi, deve possedere degli specifici requisiti e deve essere, in particolare, “*qualified*”, “*proficient*” e “*confident*”.

“*Qualified*” è il requisito cui fa riferimento l'ente regolatore e denota la validità delle licenze.

“*Proficient*” è, invece, un indice per la compagnia (si chiama *recency* e richiede tre decolli e atterraggi nei 90 giorni) ed è volto a verificare da quanto tempo il pilota non vola. In proposito si deve osservare che, a fronte di molti anni di volo, una pausa di una settimana o di un mese ha un'incidenza relativa, mentre per un pilota con poca esperienza la medesima pausa può avere maggiore rilevanza.

“*Confident*”, infine, descrive una relazione del pilota con sé stesso, cioè se il pilota se la sente di andare in volo con poco addestramento. Negli ultimi mesi, invero, è stato difficile mantenere la *recency* perché i relativi simulatori sono cancellati per il Covid (sono stati mantenuti, al contrario, i simulatori di esami).

Dal punto di vista dell'esperto *human factor* vanno evidenziati una serie di fattori che possono incidere sulla sicurezza: preoccupazione per il posto di lavoro, poiché la propria azienda è a rischio fallimento, timore di perdere lo stipendio, inquietudine per il cambio di base. Molte compagnie, specie *low cost*, ad esempio, hanno svolto una riconfigurazione delle proprie basi di armamento e stanno proponendo nuove forme di contratti con tagli consistenti.

Un ulteriore elemento rilevante, in tal senso, è rappresentato dal *simulator check*, il quale oggi non costituisce più solo un esame per mantenere le competenze, ma è una prova dalla quale dipende il mantenimento del posto di lavoro atteso che con dei *check* negativi lo si può perdere.

Altro fattore di stress per gli operatori del settore è quello di dover volare con la mascherina, che è un problema significativo per le comunicazioni interne ed esterne all'aeroplano, e si aggiunge al rischio biologico, da non sottovalutare se si pensa al fatto che i piloti fino a poco tempo fa non indossavano affatto la mascherina.

Nonostante tutte le criticità evidenziate, tuttavia, questa situazione potrebbe rappresentare un punto di svolta per ristrutturare tutto il sistema del trasporto aereo.

Ponendosi nell'ottica dei passeggeri, possono distinguersi quelli che si muovono per svago da quelli che lo fanno per affari. In relazione

a quest'ultima categoria, potrebbe osservarsi che probabilmente lo *smart-working* sarà adottato in via più generalizzata, comportando anche una ristrutturazione delle aziende in questo senso.

Sempre dal punto di vista dei viaggiatori, ancora, ci si chiede se sia effettivamente possibile adottare il distanziamento a bordo. Oggi, infatti, il 40% dei passeggeri su un volo non copre il *break even*, cioè la percentuale di passeggeri paganti che deve essere presente a bordo per coprire le spese. Ad esempio, un volo normale di linea deve essere riempito al 70-80% della propria portata per coprire tutti i costi ma, se la normativa consente di riempirlo al 40% massimo, il volo rappresenterà una perdita per la compagnia aerea. Le tariffe probabilmente aumenteranno perché dovranno coprire i posti non disponibili (vendibili). Probabilmente, voleranno meno passeggeri con meno vettori in quanto si assisterà ad un processo di aggregazione delle compagnie in Europa, a causa di fusioni, incorporazioni o fallimenti.

In merito all'attendibilità dei controlli di sicurezza, poi, si osserva che il tampone ha un'affidabilità che non è pari al 100%, mentre il termometro rappresenta uno strumento abbastanza marginale perché il problema sono i portatori sani.

4. *Riflessioni conclusive*

C'è da chiedersi, ancora, in un'ottica di bilanciamento tra diritto alla mobilità e diritto alla salute, chi sia il preposto e chi abbia la posizione di garanzia: ENAC, Compagnia aerea o il Comandante? Sicuramente questa situazione offrirà numerosi spunti di riflessione legale.

Probabilmente diminuirà lo spostamento dei viaggiatori nel mondo, ma l'Italia, possedendo il 60% del patrimonio dell'UNESCO, ha un potenziale di ripresa del settore turistico enorme.

Aumenterà, inoltre, lo spostamento delle merci.

C'è la possibilità che le compagnie di bandiera tornino centrali perché durante questo blocco c'è stato il vettore nazionale che ha continuato a volare per assicurare i rientri in patria dei connazionali.

In quel contesto, infatti, si era generato un contrasto di valori, atteso che le compagnie aeree da un lato erano titolari di una concessione per garantire il trasporto di passeggeri come servizio pubblico essenziale, mentre dall'altro erano degli imprenditori che dovevano trarre profitti dalla propria attività. Quindi, quando si è verificato il *lock-down* sul territorio nazionale, i vettori privati si sono fermati autonomamente, non ritenendo conveniente continuare a svolgere la propria attività.

A titolo dubitativo, pongo la questione se queste decisioni possono configurare un problema giuridico in quanto, così operando, non hanno onorato i termini del servizio pubblico per il quale hanno ottenuto la licenza di operatore aereo.



Publicato online in giugno 2021

© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0

APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti

Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.33-37