

Anche per il 2013 appena iniziato il tema delle economie legate ai minori consumi di carburante sembra essere al centro dell'attenzione, anche se a riportarlo agli onori delle cronache è un servizio televisivo mandato in onda negli ultimi giorni del 2012.

Realizzato dall'emittente olandese KRO, il filmato dura poco più di mezz'ora ed è senz'altro destinato a rinfocolare le polemiche sulla sicurezza esplose dopo le tre dichiarazioni di emergenza per scarsità di carburante lanciate da altrettanti B-737 di Ryanair in avvicinamento all'aeroporto di Valencia dopo che, il 26 luglio scorso, il maltempo li aveva (come diversi altri aerei) a dirottare dalla loro destinazione originale, che era Madrid.

KRO ha intervistato tre comandanti e un primo ufficiale impiegati dalla low cost irlandese, dopo essersi preoccupata di far verificare e certificare con atto notarile l'effettiva appartenenza dei quattro alla compagnia di O'Leary, evidentemente al fine di garantirsi contro eventuali accuse legali di falso o diffamazione.

“Speriamo che non ci sia bisogno di un incidente per riaccendere l'attenzione sull'intera questione” è la dichiarazione, senz'altro scioccante, di uno dei piloti che apre il servizio, significativamente intitolato [“Mayday Mayday”](#). E nel corso dei minuti successivi i quattro sottolineano più volte come esista una costante pressione per far sì che tutti gli equipaggi operino sempre al limite regolamentare, anche quando magari le condizioni contingenti dettano margini maggiori.

La questione non è senz'altro nuova, e già in passato alcune organizzazioni professionali (l'irlandese IALPA, l'inglese BALPA e *European Cockpit Association*) erano intervenute su questo tema. E anche Manuale di Volo ha più volte

[detto la sua](#)

, sottolineando tra l'altro che le politiche di limitazione di quello che in gergo si chiama *extra fuel* stanno prendendo piede anche in compagnie per così dire “insospettabili”.

A spingere in questo senso ci sarebbe, secondo molti osservatori, la constatazione che il “modello Ryanair” pare essere vincente dal punto di vista economico, scatenando così una sorta di rincorsa anche da parte di altri. Una sorta dunque di circolo vizioso che potrebbe avere importanti ricadute sulla sicurezza.

Per tornare all'intervista realizzata da KRO, destano un certo scalpore le affermazioni di un altro comandante, che senza mezzi termini punta l'indice contro “un regime di paura... una vera e propria dittatura nella quale i piloti che esprimono preoccupazioni sulla sicurezza e sulle *policy* della Compagnia vengono puniti.”

E anche qui, si potrebbe dire, niente di nuovo, perché la stessa preoccupazione era stata, solo

poche settimane fa, espressa anche dal neonato *Ryanair Pilot Group* (e anche di questo MdV si è [già occupato](#)) in occasione della prima chiamata alle urne dei suoi aderenti. Significativo, a questo proposito, il fatto che una delle maggiori preoccupazioni di RPG sia quella di garantire l'anonimato più assoluto ai votanti e agli iscritti, proprio al fine di evitare ritorsioni.

Ancora più significativo è il silenzio di Ryanair, in altre occasioni prontissima a rispedire al mittente tutte le accuse, magari con il corredo di pesanti azioni legali. Come era per esempio successo anche in estate, quando gli avvocati della low cost irlandese avevano querelato per diffamazione il sindacato dei piloti spagnoli (SEPLA), reo di avere chiesto all'Agenzia per la Sicurezza del Volo spagnola l'apertura di un'inchiesta sugli avvenimenti di quel fatidico 26 luglio.

Ma lo scenario nuovo che si è delineato nelle ultime settimane è quello di una serie di attacchi alle politiche aziendali di Ryanair che, a differenza di altri casi, provengono dal cuore stesso della compagnia, e proprio per questo difficilmente potranno essere contrastati con semplici smentite ufficiali.

*(7 gennaio 2013)*