

Da qualche decennio a questa parte, con l'espandersi del trasporto aereo, divenuto ormai un fenomeno di massa, e con i continui aumenti del prezzo del petrolio, si moltiplicano (e ne abbiamo già parlato) gli interventi tesi a ridurre il consumo di carburante.

Ultima in ordine di tempo, almeno in Italia, è una “lettera di incentivazione” indirizzata dal management di Alitalia CAI ai suoi dipendenti, e segnatamente ai piloti, poco più di un mese fa, il 25 giugno. E l'incentivazione passa attraverso la promessa di un congruo bonus in busta paga in caso di raggiungimento degli obbiettivi proposti.

L'obbiettivo è ambizioso (risparmiare almeno 30 milioni di euro nell'arco di tempo di un anno), e corredato da ampie assicurazioni circa il rispetto delle norme internazionali in materia di “quantità minima di carburante” da imbarcare per legge prima di un volo. Non sono pochi, anche tra i piloti della compagnia, coloro che considerano tale obbiettivo irrealizzabile, prospettando l'ipotesi di un risparmio che comunque non raggiungerà i famosi 30 milioni di euro. Se così fosse, la compagnia prenderebbe i classici due piccioni con una fava, ottenendo comunque una diminuzione dei costi, senza però essere costretta al conseguente esborso del bonus promesso.

Del resto, come da più parti è stato fatto rilevare, se davvero ci sono i margini per una riduzione così eclatante dei consumi di carburante, questo sarebbe indice del fatto che in questi ultimi decenni poco è stato fatto, nonostante le ricorrenti campagne, per ridurre davvero i consumi. Insomma, fanno notare diversi piloti di provata esperienza, più che promettere incentivi monetari, Alitalia farebbe meglio a rivedere seriamente i propri programmi di addestramento.

Ma se è evidente (e più volte sottolineato da Alitalia nella lettera inviata ai suoi dipendenti) che nel perseguimento di tale obbiettivo non si può intervenire sulle varie quantità “obbligatorie”, delle quali ci siamo già occupati solo poche settimane or sono nell'articolo [Il costo del carburante](#), dove è che gli equipaggi dovrebbero intervenire per risparmiare?

La risposta pare essere una sola: sul famoso “carburante extra”, quello che il comandante, facendo appello alla sua professionalità e alla sua esperienza, decide di imbarcare dopo avere esaminato i dati del volo per garantirsi (e garantirlo ai suoi passeggeri) un necessario margine di sicurezza. Quel “carburante extra” che già da diversi mesi deve comunque essere giustificato per iscritto, con una procedura che paradossalmente chiama un professionista a dover giustificare davanti al datore di lavoro l'applicazione di quelle conoscenze professionali che è pagato per applicare... un bel controsenso.

In poche e brutali parole, il messaggio, rinforzato dalla promessa di una ricompensa in danaro, è: “Voi fate sempre il minimo: se io riesco a risparmiare 30 milioni, per voi ci sarà un premio”. Messaggio brutale, ma che in fondo potrebbe apparire anche giustificato se non fosse in ballo qualcosa che non ha prezzo: la sicurezza del volo.

“Fare il minimo”, parlando di carburante, significa infatti meno tempo a disposizione per prendere le giuste decisioni in condizioni critiche, meno tempo per evitare zone di cattivo tempo (e la vicenda di AF 447, della quale ci siamo ripetutamente occupati, dimostra tragicamente quanto pericoloso sia volare troppo vicini a una cellula temporalesca), meno tempo per stabilire procedure alternative qualora ce ne fosse bisogno. E la fretta, si sa, è cattiva consigliera.

In questi casi dunque il tempo non è, come recita un vecchio adagio, denaro, ma sicurezza. Sarà un caso, ma quando il 17 luglio scorso un inconveniente a un aereo a terra ha causato la temporanea interruzione delle operazioni sull'aeroporto di Punta Raisi, è stato proprio un aereo Alitalia a dover poi chiedere la priorità all'atterraggio per scarsità di carburante...

Particolare curioso, ma non troppo, è il richiamo di stampo, diremmo, “ecologista” alla riduzione delle emissioni di CO², logica conseguenza dei diminuiti consumi. Preoccupazione di per sé lodevole, ma che appare per lo meno strana se si considerano le molteplici dichiarazioni più o meno ufficiali, da parte dei maggiori dirigenti della “nuova” Alitalia, di ferma opposizione alle iniziative della Comunità Europea, che vanno sotto il nome di [Emission](#)

[Trade Scheme](#)

(ETS), e che sono da considerare come l'unico tentativo organico a livello internazionale di regolamentare in maniera efficiente le iniziative tese a limitare le emissioni.

Senza contare che Alitalia, tra le grandi compagnie europee, è l'unica a non avere ancora aderito a nessun programma di sperimentazione sull'uso di carburanti “alternativi”: i cosiddetti [biofuel](#)

. In questa ottica, il richiamo alla riduzione delle emissioni di CO

²

appare più un “cappello”

politically correct

che una reale preoccupazione del management Alitalia.

Ci sarebbe piaciuto corredare queste poche righe con un commento della compagnia, ma benché più volte interpellato, l'ufficio stampa di Alitalia non ha ritenuto opportuno metterci in contatto con qualcuno in grado di rispondere alle nostre domande... peccato.

(28 luglio 2012)