

Giovanni Bisignani, CEO della IATA (International Air Transport Association), che rappresenta 230 compagnie aeree titolari del 93% del traffico commerciale schedulato nel mondo, non ha lasciato passare nemmeno 24 ore dal ritorno alla normalità in Europa prima di scagliare i suoi strali.

Nel suo mirino, Eurocontrol e le singole authority nazionali che, sulla base di un modello matematico elaborato a partire dai dati di una catena di osservatori facenti capo a un'agenzia dell'ONU, hanno compilato nell'ultima settimana la mappa del rischio "nube vulcanica" nei cieli europei.

Data	Voli effettuat	Settimana preceder % cancellazioni		
15/04	20842	28578	-27.1%	
16/04	11659	28597	-59.2%	
17/04	5335	22653	-76.4%	
18/04	5204	24965	-79.8%	
19/04	9330	28126	-66.8%	
20/04	13101	27508	-52.0%	
21/04	21916	28087	-22.0%	
Totali	87387	188514	-53.6%	

C'è da capirlo, in parte, perché i dati parlano (vedi tabella riassuntiva) di oltre 100.000 voli cancellati, per un danno secco per le compagnie stimato in oltre 1,7 miliardi di dollari. E anche

se il risparmio in carburante (se non si vola non si consuma) assomma a 700 milioni di dollari, ci troviamo comunque di fronte a una ricaduta economica che supera quella, pur pesante, del dopo 11 settembre 2001.

D'altra parte, risulta difficile concepire, da parte delle autorità nazionali, un comportamento diverso da quello che hanno tenuto. A spasso per i cieli d'Europa, per una settimana, ci sono state sostanze capaci di determinare non una, ma decine di emergenze. Il tutto, in uno spazio aereo tra i più congestionati del mondo, dove anche la semplice improvvisa discesa di un paio di aerei che cercano di evitare i nefasti effetti del volo dentro a una nube vulcanica sarebbe stato suscettibile di creare una reazione a catena di dimensioni difficilmente prevedibili.

Normale, e più che comprensibile, quindi che chi ha in carico la sicurezza del trasporto aereo abbia assunto posizioni più che conservative. E normale anche, ma senz'altro meno comprensibile, che chi rappresenta gli interessi commerciali di 230 compagnie cerchi oggi di presentare in qualche modo il conto.

In particolare, Bisignani ha avanzato tre richieste specifiche, tese a mitigare l'impatto economico di questa settimana di passione. E sono richieste abbastanza pesanti: la liberalizzazione degli slot, per cominciare, poi la revisione della disciplina che limita i voli notturni, e per finire un provvedimento che limiti in qualche modo i risarcimenti e l'assistenza che le compagnie sono oggi costrette a riconoscere ai passeggeri che rimangono bloccati a terra. Ciliegina sulla torta, visto che il governo USA dopo l'11 settembre aveva stanziato 5 milioni di dollari a favore delle aerolinee "per tre soli giorni di fermo", il buon Bisignani si augura che la Commissione Europea faccia altrettanto.

D'altra parte, sostiene sempre Bisignani, "la crisi c'è stata per volontà di Dio, e non certo delle aerolinee" e continua sostenendo che il decision-making delle authority europee è stato inadeguato perché basato più su modelli teorici che su dati reali.

Viene da chiedersi cosa avrebbe deciso lui, al posto dei responsabili di Eurocontrol, e se i "dati reali" dei quali parla arrivano a includere la possibilità un'emergenza come quelle di cui abbiamo parlato in [queste pagine](#) solo pochi giorni fa.

E poi non ci risulta che, quando il tempo si mette al bello e i cittadini di mezza Europa affollano

Eyjafjöll: the day after

Scritto da Pietro Pallini

gli aerei per raggiungere i luoghi di villeggiatura, il buon Bisignani e le sue 230 compagnie si sentano in dovere di versare un obolo extra nelle casse della Commissione Europea... eppure anche il bel tempo, per usare parole sue, arriva per “volontà di Dio, e non certo delle aerolinee”.

(24 aprile 2010)