****

**E LE COMPAGNIE AEREE?**

Ironicamente potremmo dire che in Italia noi siamo vaccinati e affatto sorpresi che la compagnia nazionale perda soldi e chieda aiuti. E’ da decenni che ci troviamo in questa situazione ed è da decenni che teniamo in vita Alitalia con fondi pubblici. Pertanto quando in questi giorni sentiamo parlare di compagnie aeree in crisi che chiedono aiuti finanziari non dovremmo sorprenderci. Ma sarcasmo a parte, la situazione per le compagnie aeree è davvero seria.

Negli ultimi anni l’aviazione civile è stata subissata di tasse e balzelli di ogni tipo, dalla tassa sul CO2 a quella sul rumore, per non parlare poi degli innumerevoli balzelli che finiscono camuffati in quel gran calderone impropriamente denominato “tasse aeroportuali”. Ora di fronte alla gravissima crisi che ha colpito questo vitale settore il minimo che le compagnie aeree possono attendersi è un aiuto da parte di chi ha incassato tasse a volontà da questa industria.

**Negli Stati Uniti l’aviazione commerciale fornisce lavoro a 10.181.000 persone e copre 846 miliardi di dollari del GDP.**

**In Europa l’aviazione commerciale sostiene 11.9 milioni di posti di lavoro e il suo fatturato copre 860 miliardi di dollari del GDP.**

Negli Stati Uniti il governo ha già elargito alle compagnie aeree 58 miliardi di dollari pari al 6.86 per cento del GDP prodotto; (1) In Europa la UE, qualora volesse uguagliare il sussidio Usa, dovrebbe più o meno stanziare analoga cifra.

Ormai è bene affrontare la realtà della situazione. Le autorità comunitarie che non hanno risparmiato oneri a carico delle aerolinee, devono ora allentare la presa e considerare seriamente la possibilità di elargire fondi per un settore che si è sempre detto essere vitale per assicurare mobilità e scambi commerciali. La misura ideale sarebbe quella non di attendere le singole richieste dei governi nazionali, ma piuttosto di far intervenire la Banca Centrale Europea (BCE) in una operazione di sussidio centralizzata e coordinata. In Europa, come è ben noto, ogni qualvolta uno Stato vuole intervenire a favore delle compagnie aeree nazionali, le autorità di Bruxelles intervengono per vagliare l’operazione ed eventualmente concedere l’autorizzazione. Ora è bene che da questa politica “passiva” di *valutazione* si passi invece ad una politica “attiva” di *concessioni.* E ciò tenendo conto dell’eccezionalità del momento attraversato.

Il provvedimento adottato in Francia ai primi di aprile, ad esempio, non è proprio la misura che le compagnie aeree si attendevano e dimostra ancora una volta la farragginosità procedurale con cui nel vecchio continente ci si muove allorchè si tratta di alleviare il carico fiscale a carico delle imprese.

La Commissione europea ha permesso alla Francia di rinviare alcune tasse aeronautiche fino a due anni per aiutare le compagnie aeree in difficoltà. Quindi siamo in presenza di un differimento temporale di una entrata erariale, ma il gravame pur sempre rimane a carico dei bilanci delle aerolinee. (2)

*“Questa è la prima misura di aiuto di Stato che uno Stato membro ci ha notificato per mitigare i danni al settore aereo*", ha detto il capo della concorrenza dell'UE Margrethe Vestager. La valutazione della Commissione "*ha ritenuto che la misura sia proporzionata in quanto il risarcimento previsto non supera quanto necessario per riparare il danno*", dato che il virus è ormai stabilmente affermato come circostanza eccezionale.

Sempre rimanendo in casa d’oltralpe il gruppo Air France-KL riceverà fino a 11 miliardi di euro (12 miliardi di dollari) di aiuti finanziari da parte dei governi francese e olandese; in particolare il governo olandese ha annunciato che fornirà tra i 2 e i 4 miliardi di euro di aiuti di Stato a KLM, mentre il governo francese ha annunciato un pacchetto di sostegno di 7 miliardi di euro per Air France. Bruxelles valuterà la liceità dei sussidi.

Da parte loro, i governi svedese e danese hanno concesso alla compagnia SAS una garanzia congiunta di 302 milioni di dollari. Inoltre, in Norvegia (previa notifica all'Autorità Nazionale per la Concorrenza), le aziende hanno ricevuto un'eccezione temporanea di tre mesi dall'applicazione della normativa antitrust per aiutare a mantenere i servizi di

trasporto di passeggeri e merci durante l'epidemia di Covid-19. Il governo norvegese ha invitato le compagnie aeree

SAS e Norwegian a coordinare i loro orari per mantenere servizi minimi per i cittadini per tutto il permanere della crisi.

Come si vede però si tratta di misure che originano dai governi nazionali e sottoposte al vaglio delle autorità comunitarie. Ora dal momento che nelle zona UE vige una moneta unica con una banca centrale, dovrebbe essere quest’ultima che anticipa le richieste dei governi proponendo misure di rilancio per un settore in crisi, e le proposte sugli interventi dovrebbero originare da quelle autorità che invece attualmente svolgono una mera azione di inquisizione.

Dopo l’Asia, con la diffusione del virus in Europa, e poi negli altri continenti, la domanda di passeggeri è crollata su tutta la linea. Le persone stanno mettendo in dubbio i viaggi in qualsiasi luogo lontano da casa, e cercano di evitare qualsiasi spostamento che coinvolga i viaggi aerei, e ciò a causa dell'intrinseca vicinanza ad altre persone, alcune delle quali potrebbero essere portatrici del virus. **In particolare, la gente ritarda anche l'acquisto dei biglietti per i viaggi futuri, a causa dell'incertezza che circonda l’andamento dell'epidemia.**

Mentre i paesi di tutto il mondo hanno chiuso i loro confini, e molti stati e nazioni hanno chiuso i battenti, i viaggi aerei sono diminuiti in modo significativo, con le compagnie aeree che hanno sospeso le rotte, gli aerei messi a terra e bassi fattori di carico registrati sui pochi voli rimasti. Molte compagnie aeree americane sarebbero per ora al sicuro grazie al progetto di legge sul salvataggio che si sta facendo strada attraverso il Congresso, ma non poche sono quelle già crollate, e non solo negli Usa. Secondo le ultime stime della IATA a livello globale le compagnie aeree perderanno almeno 314 miliardi di dollari a causa dell'epidemia. E’ solo l’ultima di una lunga serie di stime il cui importo è andato in un crescendo rossiniano.

La lista delle compagnie chiuse non è in effetti così appariscente:

Marzo 2020 Flybe (UK), Trans States Airlines (Usa), Compass Airlines (Usa);

Aprile 2020 la Virgin Australia entra nella amministrazione controllata;

Maggio 2020 Avianca (Colombia) entra in amministrazione controllata.

Tuttavia quello che preoccupa è il critico stato delle casse collegato al particolare di non intravedere ancora la fine del tunnel. E’ la combinazione di questi due fattori a rendere insonni le notti delle aerolinee e di chi in esse lavora.

***Volare con i posti vuoti obbligati***

Nell’ambito di quanto fin qui detto, si pone il problema della ripresa dei voli con posti vuoti obbligati.

Per una aerolinea il ricercato traguardo di un utile d’esercizio è legato a talmente precari e delicati equilibri che voler forzatamente intervenire sui meccanismi che lo regolano, può senz’altro mandare in tilt un meccanismo ormai consolidatosi. Ricordate lo “scandalo” dei voli vuoti effettuati per non perdere gli slot aeroportuali? Abbiamo trattato l’argomento in un nostro precedente intervento.(3) Se quell’articolo venne scritto sull’onda dei primi problemi creati dalla pandemia, ora possiamo riprendere l’argomento e commentarlo invece alla luce delle ultime novità dettate dalla ripresa dei collegamenti aerei, dove si parla di posti distanziati a bordo. Dopotutto si tratta sempre di volare con posti vuoti a bordo.

Volare con posti vuoti vuol dire diminuire il *payload* e ciò, fra l’altro, non fa affatto bene all’ambiente. Il fattore di carico di un aereo ha notevole importanza nella misurazione dell’efficienza di una aerolinea sull’impatto ambientale. E il motivo è estremamente semplice: il consumo di carburante di un velivolo viene suddiviso sul numero passeggeri che si trasportano. Più alto è il numero passeggeri, più efficiente viene considerata l’aerolinea. Ma qualcuno potrebbe nutrire dubbi in proposito.

Perchè mai le aerolinee dovrebbero essere riluttanti a volare con alcuni posti vuoti? Il peso di ogni passeggero viene calcolato sulla media di 84 kg per un adulto e 35 kg per un child. (4) Ciò potrebbe far ritenere che se un aereo vola con meno passeggeri dovrebbe consumare meno carburante e come tale portare ad un risparmio sui costi operativi che dovrebbe a sua volta pareggiare il minor introito derivante dai posti non occupati. La domanda è in questi giorni alquanto attuale dal momento che le aerolinee quando riprenderanno i voli dovranno assicurare a bordo l’osservanza della distanza fra un passeggero e l’altro e ciò significherà volare con un *load factor* che si dovrebbe ridurre intorno al 62/66 per cento.

La risposta è tutt’altro che semplice. Innanzitutto iniziamo con l’annotare che **sia che l’aereo parta con tutti i posti venduti, sia che l’aereo voli con tutti i posti vuoti, vi sono delle spese che rimangono del tutto invariate, tali sono le tasse di rotta che un aereo paga per l’assistenza al volo che gli viene prestata, sia per le tasse aeroportuali di arrivo e partenza. Questa tipologia di spese viene infatti calcolata sul *Maximum Take Off Weight* (MTOW) che ogni velivolo ottiene al momento della certificazione.**

Esempi di MTOW:

Boeing 737-700 71.670 Kg

Boeing 747-400 362.870 Kg

Airbus 319 70.000 Kg

Airbus 321 83.000 Kg

Già questo particolare da solo fornisce una prima risposta al nostro dubbio. Ma non ci si può fermare qui.

Il peso complessivo di un aereo passeggeri è determinato principalmente dalla cellula e dalla quantità di carburante trasportato. Ciò significa che l'aeromobile usa meno carburante per passeggero quando più passeggeri sono presenti a bordo. Ricerche fatte da enti per la protezione ambiente hanno indicato che con un tasso di occupazione del 51%, il carburante bruciato per passeggero-km è di 0,176 libbre (0,080 kg), in confronto, un fattore di carico del 100% corrisponde a un carburante bruciato per passeggero-km di soli 0,112 libbre (0,051 kg) (5)

Pertanto il numero di passeggeri a bordo ha un impatto minore sul consumo totale di carburante, ma allo stesso tempo è divenuto un parametro sensibile per rilevare in che misura l’aviazione commerciale contribuisce a inquinare l’ambiente. E’ ormai da parecchi anni che i rapporti annuali emessi dalle aerolinee oltre ai consueti dati finanziari, contengono una apposita sezione destinata a questo tipo di informazione. Così nell’ultimo rapporto Lufthansa (6) si può leggere ad esempio quanto segue:

*Litri di carburante consumato per 100-passeggeri-km*

Lufthansa 3.74

Swiss 3.26

Austrian Airlines 3.80

Eurowings 4.11

Brussels Airlines 3.48

Anche Ryanair nel suo ultimo rapporto mostra a sua volta la seguente tabella la quale evidenzia quanti grammi di CO2 vengono emessi per passeggero-km.



Il fatto è che quando le aerolinee acquistano nuovi aerei lo fanno in virtù di precisi fattori. Innanzitutto troviamo il **numero passeggeri** che si possono accomodare a bordo, viene poi ovviamente il **consumo di carburante** il quale è strettamente correlato **al peso dell’aeromobile**. Non è certo casuale che la materia prima che costituisce la cellula dei più recenti modelli viene fatta ricorrendo a materiali sempre più leggeri quali fibra di carbonio e fibra di vetro, materiali compositi che offrono vari vantaggi:

-Elevato rapporto resistenza/peso;

-Elevata resistenza alla trazione e alla compressione;

-Risparmio sul consumo di carburante;

-Migliorare l'efficienza e le prestazioni dei velivoli.

Il Boeing 787 Dreamliner è il primo aereo commerciale i cui principali componenti strutturali sono costituiti da compositi piuttosto che da leghe di alluminio. Il Boeing 787 Dreamliner utilizza laminati di carbonio e compositi a sandwich di carbonio.

In conclusione, dopo tutti questi complicati esercizi svolti per la scelta dell’aereo, per volare puliti, per assicurare la massima redditività... in fondo per le aerolinee di tutto il mondo si pone lo stesso dilemma che il 18 maggio si è posto per molti ristoranti ed esercizi pubblici in Italia: *ma con queste misure di distanziamento mi conviene davvero riaprire?* Il prossimo tre giugno con la riapertura degli aeroporti italiani (senza quarantena) avremo una prima risposta e c’è da augurarsi che il turismo, fonte primaria di ricchezza per il nostro PIL, riprenda in fretta onde permettere a compagnie aeree, impianti ricettivi alberghieri e ristorazione di ossigenarsi dopo il prolungato periodo di blocco.

1. Il disegno di legge firmato dal presidente Donald Trump prevede 58 miliardi di dollari in aiuti alle compagnie aeree, 29 miliardi di dollari in sovvenzioni salariali per i lavoratori, e 29 miliardi di dollari in prestiti per le compagnie aeree.
2. Il provvedimento prevede il rinvio delle imposte dovute tra marzo e dicembre 2020 e gennaio 2021. Le compagnie aeree, duramente colpite dalla pandemia in corso, avranno 24 mesi di tempo in più per ripagare parte di quanto dovuto allo Stato.
3. “Covid19 & voli fantasma” 10 marzo 2020
4. Regolamento UE 254/124, OPS 1.620
5. Studio RCEP, 2003, citato da Stockholm Environment Institute “Carbon offsetting and Air Travel”.
6. LH Sustainability Report 2019

***www.aviation-industry-news.com***

*20 maggio 2020*