

Giovanni Ruggeri
Pubblicista

Compagnie aeree low cost

Parlarne come di una rivoluzione nel settore del trasporto aereo è tutt'altro che improprio — sotto il profilo industriale, commerciale, culturale — essendo questo, invece, uno dei suoi aspetti/effetti più evidenti. Ci riferiamo al fenomeno delle compagnie aeree cosiddette *low cost*, ossia con biglietti a basso costo, che da qualche anno si vanno diffondendo rapidamente in tutta Europa. Duplice la ragione per trattarne in questa rubrica: le dimensioni quantitative del fenomeno e, più ancora, il ruolo decisivo di Internet per la sua affermazione e diffusione.

In tempi relativamente recenti hanno iniziato a operare in Europa (in America esistevano già negli anni '70) alcune compagnie aeree con voli a prezzo notevolmente ridotto rispetto agli *standard* correnti, compagnie che, pur sorte in qualche caso da oltre 10 anni (l'irlandese Ryanair, ad esempio, fondata nel 1985), solo negli ultimi 2-3 anni hanno conosciuto un'affermazione straordinaria. Strutture di supporto ridotte al minimo e nessun rapporto con le agenzie di viaggio: ecco la piattaforma operativa di base, con un solo grande «ufficio» costituito dal *web* quale centro di prenotazione e canale pubblicitario aperto 24 ore su 24, con esigui costi di funzionamento, in gra-

do di raggiungere un mercato enorme, ovvero tutti coloro che possono connettersi alla rete. Il sito di ogni compagnia funziona da «tabellone» dei voli ed è di immediata fruizione: si scelgono aeroporto di partenza e di arrivo, data di andata e di ritorno, numero di passeggeri; quindi si inseriscono i dati personali per l'interazione del biglietto e il proprio indirizzo *e-mail*, dove perverrà quasi immediatamente la conferma dell'avvenuta prenotazione; questo documento, stampato, fungerà da biglietto in aeroporto. Quanto al pagamento, anch'esso ha luogo per via elettronica, mediante carta di credito.

Internet occupa un ruolo centrale nella struttura logistico-operativa delle compagnie *low cost*, costituendo non solo un importante fattore di riduzione dei loro costi industriali (eliminazione della mediazione delle agenzie e semplificazione della logistica di emissione dei biglietti e relativa contabilizzazione), ma agendo anche sul piano culturale quale facilitatore operativo e commerciale per milioni di utenti, cui è dato di poter cercare, da casa propria e in tutta autonomia, la soluzione di viaggio più vantaggiosa.

Quanto alla riduzione dei costi industriali, vanno certo considerati anche altri fattori. A iniziare, ad esempio, dal

prevalente (ma non esclusivo) impiego di aeroporti secondari/periferici, con spese aeroportuali notevolmente ridotte per le compagnie, unitamente a un utilizzo minimo delle infrastrutture aeroportuali e a ridottissimi tempi di sosta in aeroporto (principio fondamentale del *low cost*, infatti, è che l'aeromobile sostituisca il meno possibile a terra — abitualmente 30 minuti circa — ed effettui ogni giorno numerosi collegamenti, offrendo voli anche in fasce orarie inusuali). Concorrono poi a diminuire i costi non solo l'impiego di un unico tipo di aeromobili (per lo più Airbus A320 o Boeing 737, con unico *standard* tecnico per addestramento di piloti e manutenzione), ma anche livelli retributivi non dei più elevati per il personale, cui sono peraltro richiesti multifunzionalità operativa e pernottamenti nelle sedi di origine della compagnia. L'eliminazione di giornali, pasti e bevande gratuiti per i passeggeri, insieme alla limitazione del peso complessivo del bagaglio gratuitamente trasportabile (di solito 20 kg.), contribuisce ad abbattere ulteriormente le spese che le compagnie devono sostenere.

Praticando prezzi di solito notevolmente bassi, specie se si prenota con largo anticipo (non è difficile, ad esempio, pagare 50 euro tasse incluse per un'andata e ritorno da Milano-Orio al Serio o da Roma-Ciampino a Londra-Stansted, Francoforte-Hahn, Parigi-Beauvais, ecc.), le compagnie *low cost* vengono talvolta criticate dai disinformati circa la sicurezza dei voli: a torto, tuttavia, essendo la sicurezza certificata non dalla compagnia, ma dalle autorità aeronautiche.

Si è in attesa della decisione che la Commissione europea deve prendere circa l'accordo stretto da Ryanair con l'aeroporto pubblico di Bruxelles-Charleroi:

secondo l'accusa, la notevole riduzione dei costi di atterraggio consentita anche in questo aeroporto a Ryanair dalle autorità regionali si configurerebbe come illecito aiuto di Stato.

A prescindere dall'esito di questa vicenda, è comunque indubbio che il *low cost*, pur con eventuali futuri aggiustamenti, costituisce una via di non ritorno e una vera rivoluzione del trasporto aereo: non solo in senso commerciale (durissima è la concorrenza subita dalle compagnie aeree tradizionali, impedita dalla propria struttura industriale a replicare ai prezzi delle *low cost*), ma ancor più in senso culturale, grazie alle accresciute possibilità di viaggio per molti. È certo infatti che, se le compagnie tradizionali possono ancora contare sulla clientela della *business class* e sul turismo di lusso, le compagnie *low cost*, dal canto loro, non solo hanno iniziato a erodere la fascia media della clientela tradizionale, ma stanno individuando e acquisendo nuove aree di mercato tra quanti — giovani *in primis* —, per scarse disponibilità economiche, si sarebbero serviti di altri mezzi o avrebbero rinunciato a spostarsi. Senza considerare, infine, che proprio l'impiego di aeroporti secondari, mentre è praticabile anche per quanti risiedono nei centri maggiori, offre una maggiore distribuzione del servizio aereo sul territorio, a tutto vantaggio, ad esempio, dell'incremento di flussi turistici, nonché dello sviluppo di aeroporti eccellenti ma che fino ad un paio di anni fa languivano nel limbo dell'inutilizzo: Roma-Ciampino e Milano-Orio al Serio (Bergamo) sono i due casi più eclatanti in Italia.

In stringata rassegna esemplificativa, segnaliamo rapidamente i siti di alcune tra le principali compagnie *low cost* europee.

www.ryanair.com

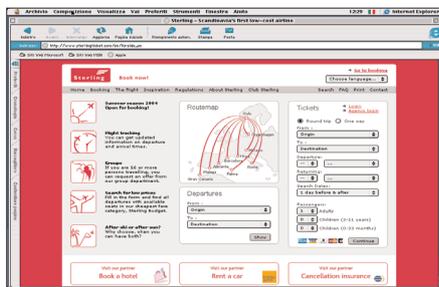
Quasi un centinaio gli aeroporti serviti da Ryanair, che copre gran parte dell'Europa occidentale con un'efficienza che le ha valso il riconoscimento di prima nel continente per puntualità, minor numero di voli cancellati e di valigie perse. Si deve a questa compagnia se il *low cost* si è imposto in Europa come sistema alternativo di trasporto aereo, ancorché non si debbano sottovalutare ruolo e merito di vettori quali *www.easyjet.com* e *www.virgin-express.com*. Il sito, in 11 lingue, funzionale e ben articolato, esemplifica egregiamente lo stile dei servizi offerti.

www.skyeurope.com

È la prima e sino ad oggi unica compagnia *low cost* dell'Europa centro-orientale. Con base in Slovacchia, collega Bratislava e Budapest a Milano-Orio al Serio e a Roma-Ciampino, nonché ad altre città europee. Disponibili sul sito collegamenti aerei anche per Kosice, Brno, Praga, Vienna.

www.sterlingticket.com

Sterling è la compagnia *low cost* dei Paesi scandinavi, con voli che collegano Oslo, Stoccolma e Copenaghen con diverse destinazioni dell'Europa centro-meridionale, Italia inclusa. Particolarmente efficiente la visualizzazione delle tratte servite.



www.hlx.com

La compagnia tedesca Hapag-Lloyd Express (HLX) collega la Germania con numerose città europee, tra cui, in Italia, Roma, Milano, Venezia, Pisa, Catania, Napoli, ecc.

Presente nel mercato con altri vettori tedeschi quali *www.germanwings.com* e *www.airberlin.com*, HLX ha recentemente ricevuto un riconoscimento per le possibilità consentite dal suo sito circa cambi di prenotazione e annullamenti.

www.basiqair.com

Basiqair, operatore *low cost* del gruppo Transavia, vola ogni giorno da Amsterdam per numerosi aeroporti europei, in particolare del Mediterraneo. Frequenti le sue promozioni e offerte.

www.volareweb.com

È la prima compagnia *low cost* italiana con numerosi collegamenti giornalieri interni e per varie destinazioni europee. Attiva da pochi mesi, lascia ancora a desiderare quanto a puntualità, benché le vada riconosciuto il merito di operare anche in grandi aeroporti come Fiumicino, Malpensa, Berlino-Tegel. Lungimirante l'avvio del primo e oggi unico *low cost* tra Italia e Romania. Il sito offre anche servizi di terra aggiuntivi, come noleggio di auto in aeroporto e prenotazione di alberghi.