

Incidenti, scioperi e utili giù Soffre il modello Lufthansa

Piloti sul piede di guerra e una sciagura evitata a novembre
E ieri il personale di Germanwings ha bloccato trenta voli

IL CASO

LUFTHANSA è uno dei simboli dell'efficienza della Germania. Però la compagnia aerea subisce un'erosione degli utili, è stata funestata nel 2014 e nel 2015 da scioperi che mal si conciliano con la sua immagine, e adesso arriva quest'incidente a Germanwings. Forte spia di disagio è che ieri almeno 30 voli di Germanwings sono stati cancellati perché dopo la tragedia i piloti si sono rifiutati di salire a bordo.

La compagnia low cost ha 85 aerei, quasi tutti Airbus 319 e 320. Si tratta di jet mediamente giovani, ma qui ha messo lo zampino la sfortuna: quello precipitato in Provenza era un A-320 vecchio, visto che portava il numero 147 in una famiglia di velivoli che dal 1988 ha raccolto 7.597 ordini. L'anzianità non vuol dire che quell'A-320 fosse pericoloso: un jet decolla sempre al massimo dell'efficienza, a prescindere dall'età. Semplicemente, se è più vecchio richiede una manutenzione più lunga e più costosa. Cosa che, peraltro, è in contraddizione con la filosofia low cost. E ieri sera correva voce che l'aereo il giorno prima avesse manifestato problemi tecnici.

Per farsi un quadro completo c'è da mettere nel conto an-



Dopo l'incidente di ieri trenta voli sono stati annullati

che l'altra tragedia sfiorata da un Airbus, un A-321 (derivato dall'A-320) non di Germanwings ma della casa madre Lufthansa, nel novembre scorso. Dovrebbe accendersi una spia rossa su questi particolari Airbus? O forse c'è qualche anomalia da tenere d'occhio in Lufthansa?

«Gli A-320 sono sicuri»

Gregory Alegi, docente di gestione della compagnie aeree alla Luiss Business School e direttore di DedaloNews.it, risponde con un «no» ai dubbi sugli Airbus e con un «no, ma...» a quelli su Germanwings e Lufthansa. Capitolo Airbus: Alegi osserva che «nel mondo decolla un A-320 ogni 2,5 secondi. E in 27 anni ne sono andati persi solo 11 o 12 in

volò. Sono aerei sicurissimi». Quanto alle compagnie tedesche, secondo l'esperto «è lecito chiedersi, non solo per Lufthansa o per Germanwings ma per tutti i vettori aerei mondiali, se la corsa al taglio dei costi, che si è accelerata negli ultimi anni, abbia eroso i margini di sicurezza». Li ha erosi? «No, non li ha erosi. Le statistiche indicano che gli incidenti aerei sono in calo. Però andrebbe analizzato, per esempio, se certe cose che prima si facevano in casa e adesso vengono acquisite come servizi esterni conservino gli stessi standard di qualità. Bisognerà prendere spunto da questo incidente per fare un check-up a tutte le compagnie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA