



Lunedì 20/05/2019

Viaggiare in aereo in classe economica, scomodi e massacrati dalle lunghe distanze. Rassegnarsi o nuove economie?

A cura di: ADUC - Associazione per i diritti degli utenti e consumatori

Una volta c'erano i treni con i sedili di legno e lo sbalottamento di un viaggio, soprattutto quelli lunghi, ti restava nei muscoli e nella testa per diverso tempo. Viaggi che oggi si fanno in poche ore, all'epoca necessitavano del triplo o del quadrupolo di tempo, dovendo anche passare la notte su questi sedili di legno. Certo, c'erano (rari, ma c'erano su alcune percorrenze) anche i vagoni letto, ma erano a costi totalmente inavvicinabili anche per chi apparteneva alle cosiddette classi medie (viaggi con treno e vagoni tipo Orient Express erano più che altro roba da romanzi o film). Per chi, intrepido o per necessità, voleva andare oltre l'Atlantico (New York, per esempio), anche negli anni '60 del secolo scorso, era più conveniente andare in nave da Napoli che non prendere la Pan Am o l'Alitalia da Roma... dove comunque per raggiungere la capitale, se andavi in treno, ti beccavi sempre i sedili di legno.

Poi il mondo ha cominciato a cambiare. I treni coi sedili di legno cominciarono a sparire, restando un po' di tempo nelle tratte locali ma via via sempre meno. Comparve il mitico treno Settebello, furono ammodernate le linee, comparvero le nuove carrozze e oggi, 2019 (Trenitalia, Italo, etc), solo una sessantina di anni dopo, se si pensa a quell'epoca sembra di riferirsi ad un'era archeologica. In quattro ore, e anche meno talvolta, si va da Roma a Milano con dei treni veloci, dove quando scendi non devi metterci due giorni per riprenderti come coi sedili di legno, e dove tra wifi (quando funziona) e vari altri servizi, è come se sei stato in ufficio a lavorare, seduto su delle poltrone dove allunghi le gambe senza problemi, ti puoi fare un pisolino, andare al bar spendendo (a parte la diffusa qualità bassa) un po' di più di un bar di una città media italiana.

E per l'aereo (a New York non si va più in nave) sempre oggi, 2019, Pan Am estinta per ingordigia dei suoi stessi padroni (privati diventati incapaci e disinteressati) e Alitalia ridotta (a parte pochissime rotte internazionali tipo Tokyo o Tel Aviv) ad una caricatura di se stessa sempre grazie al suo padrone (lo Stato italiano), andare da un posto ad un altro, se si scelgono le date "giuste" si può anche credere di aver vinto un premio per il biglietto più economico del secolo.

Qui ci soffermiamo sul trasporto aereo facendo un confronto tra la sua evoluzione e quella del treno. Mentre il treno è decisamente migliorato come qualità in generale (inclusi i costi... le offerte speciali, molte), per l'aereo è un po' diverso. La qualità del trasporto aereo è migliorata perché costa molto meno di prima e, soprattutto, perché le sue destinazioni e frequenze si sono moltiplicate. E mentre il treno ti porta da un luogo ad un altro senza fisicamente "massacrarti" (non stiamo parlando del servizio pendolare...), non è così per l'aereo che, a parte le rotte di 1-2 ore dove il "massacro" non ha tempo per manifestarsi appieno, se prendi un classico volo transoceanico o transcontinentale, quando arrivi, per riprenderti (a parte l'irrisolvibile problema del fuso orario) hai bisogno di svariato tempo. E' ovvio che stiamo parlando della classe economica (Y e le altre varie sigle utilizzate alla bisogna), ché chi viaggia in business o prima classe fa parte di un mondo che qui non stiamo considerando, un modo che paga come minimo quattro volte di più di chi viaggia in classe economica.

Perché?

La domanda ce la poniamo da tempo, ma ci è sembrata più urgente e di attualità da quando è ripresa una sorta di gara tra compagnie aeree su chi riesce a fare il volo più lungo senza scalo. Sembrava un successo, solo un anno fa, un volo di quasi 17 ore della Qantas no-stop da Londra a Perth (1), ed un altro volo ad ottobre scorso di più di 18 ore della Singapore Airlines tra Singapore e New York (2). E' di questi giorni la notizia che sempre l'australiana Qantas si sta organizzando per il 2022 con un volo no-stop di 21 ore che le



consentirà di collegare Sydney o Melbourne con New York o Londra (3).

Chi scrive, in vita sua, ha al massimo volato senza scali per quasi 12 ore, in classe economica, e ogni volta si è sempre ripromesso che la prossima volta avrebbe spezzato il volo, magari anche con sosta prolungata e non il solito bivaccamento in aeroporto... ma poi ci è ricascato. Alle mie domande su perché si dovesse volare seduti in quelle scomode poltroncine, attaccati al proprio vicino sperando che lo stesso non fosse con una notevole massa corporale e/o particolarmente fastidioso rispetto al proprio essere altrettanto fastidiosi per questo vicino... ha solo trovato le solite risposte economiche: il volo alla compagnia costa 100 e per non fallire la stessa deve incassare 150 o giù di lì, in modo che questo 50 di avanzo le consenta utili e investimenti. Logica economica oggi molto stiracchiata dai vettori low-cost ma che, togliendo al servizio di bordo questo o quell'altro o facendo pagare presunti o meno servizi non essenziali o giocando sulla differenziazione dei prezzi in base alle date, è sempre la stessa (1).

Una logica economica che non fa una grinza? Può darsi.

Ma perché questa logica economica non viene utilizzata anche per il trasporto ferroviario? Certo che viene usata, ma non in modo così serrato come nei vettori aerei: un vagone medio di un Frecciarossa 2da classe ha una settantina di posti a sedere, decisamente comodi e che, se dovessero essere con la logica serrata degli aerei, come minimo potrebbero essere il 50% in più. Ma non è così. Anzi: più passa il tempo e più i sedili/poltroncine sono comodi e occupano più spazio a svantaggio della quantità. Sono matti questi delle ferrovie oppure, come nel caso di Trenitalia, essendo società di capitali ma con maggioranze statali, sono più dediti alla qualità del servizio che al profitto? Ipotesi tutte valide ma che, comunque, devono confrontarsi con bilanci che non devono andare in rosso... e al momento la situazione regge.

E' ovviamente improprio fare un paragone economico tra le logiche delle ferrovie e quelle dei vettori aerei, e poi non è ciò che ci interessa in questo momento ... per cui ci fermiamo qui.

Ci interessa invece la logica del servizio. Partiamo da una domanda: perché la comodità si è evoluta per i treni e non per gli aerei? Probabilmente perché i treni erano più popolari/diffusi che non gli aerei e quindi, per mantenere e attirare sempre più persone i treni hanno deciso di investire anche su sedili più comodi. Ma oggi anche gli aerei sono sempre più popolari/diffusi ma non solo continuano ad avere sedili sempre scomodi, ma ci sono addirittura progetti già ad un livello avanzato con il trasporto in piedi dei passeggeri, progetti per le tratte brevi (2); ma, di contraltare, non ci risultano progetti di migliorie degli spazi per le tratte lunghe (sempre ovviamente scartando le soluzioni più costose e già esistenti, e sempre piene di innovazioni, rispetto alla classe economica).

Dobbiamo forse arrivare ad un livello di saturazione della offerta (oggi inferiore alla domanda, soprattutto nelle prospettive)? Perché un domani, per andare per esempio a New York, per convincerci a scegliere un vettore piuttosto che un altro ci potrebbe essere offerto il sedile più comodo allo stesso prezzo di quello più scomodo, e non solo il sorriso delle pubblicità, o i motori di ricerca in Internet che mettono insieme tutti i vettori possibili e immaginabili (e inimmaginabili) per farci spendere meno magari anche con tre cambi di aereo, o la disponibilità limitata di posti nei periodi di punta?

Sì, a meno che qualcuno non voglia immaginare servizi solo garantiti di base dai soldi degli Stati (decisamente improbabile...), sembra che per poter viaggiare comodi dovremmo arrivare alla saturazione dell'offerta.

Ma possibile che non ci sia nessun investitore (un po' visionario e futurista?) che non voglia aspettare di doverlo fare per forza, quando i vettori cercheranno passeggeri "col coltello", e si lanci al più presto per essere il pioniere di un mercato possibile che c'è già? Non sono le apparenti scelte ardite di questo tipo che cambiano l'economia e la storia?

E poi, per mettere il dito lì dove nel settore (e non solo) si è più sensibili, il business: un aeromobile, per esempio, come l'Airbus A380 che oggi in versione charter (classe unica) può trasportare 853 persone (il primo al mondo per numero di passeggeri), se i sedili fossero molto più comodi si da trasportare (esempio



a caso) la metà dei passeggeri, mantenendo gli stessi prezzi della classe economica oggi in vigore farebbe guadagnare meno alla compagnia aerea... ma questa compagnia "ardita" sarebbe l'unica con una politica del genere ed è probabile che questa sua innovazione la porterebbe ad avere gli aerei già prenotati e pagati per i successivi due o tre anni... una disponibilità finanziaria da non sottovalutare e che, ben orchestrata, potrebbe rappresentare un business maggiore di quello delle politiche attuali. Poi, probabilmente, non sarebbe solo l'unica ma la prima tra altre che potrebbero fare altrettanta scelta, il mercato comincerebbe a muoversi in una direzione nuova... quel movimento che rende le nostre economie, e il relativo business, sempre più interessante.

Intanto, per poterne meglio parlare in futuro, vado a prenotarmi un volo no-stop di 21 ore, sperando di arrivare a Sydney o Melbourne senza aver scannato il vicino o essermi fatto scannare dallo stesso.

NOTE

1. Notizia Aduc;
2. Notizia TTG Italia;
3. Notizia TTG Italia;
4. Qualcuno potrebbe pensare che è colpa del costo stracciato dei biglietti per cui diversi vettori low-cost oggi chiudono... ma non è così, visto che i conti disastrosi sono all'ordine del giorno anche di vettori tutt'altro che low-cost (Alitalia, Air France-Klm, British-Iberia sono solo alcuni esempi), solo che questi ultimi hanno i cosiddetti "santi in paradiso" (in genere gli Stati di cui sono "bandiera" oltre alla nomea altisonante che attira capitali da chi non sa dove mettere i tanti soldi che ha... come i vettori della penisola arabica), mentre i low-cost in genere sono "figli di se stessi", tranne qualcuno che casca sempre in piedi perché figlio dei vettori che non sono low-cost.
5. Notizia HD Motori.
di Vincenzo Donvito

Fonte: <https://www.aduc.it>