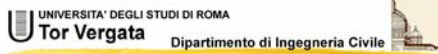


IL TRASPORTO AEREO

Umberto Crisalli
crisalli@ing.uniroma2.it



Convenzioni ed accordi internazionali

Il trasporto aereo è tipicamente destinato allo spostamento delle persone ed è caratterizzato dal fatto di essere tipicamente internazionale



la normativa che riguarda il volo nasce da accordi internazionali

Le convenzioni e le forme di accordo più diffuse sono:

- ✓ la Convenzione di Varsavia
- ✓ la Convenzione di Chicago

La Convenzione di Varsavia (1929)

E' l'accordo principale che regola lo svolgimento di tutto il traffico aereo mondiale, in quanto ne fissa i criteri di base e definisce le responsabilità dei vettori aerei. Essa è stata modificata con:

- ✓ Protocollo dell'Aja (1955)
- ✓ Convenzione di Montreal del (1999)

La Convenzione di Varsavia è citata sui biglietti aerei, come base del contratto di trasporto. I principi fondamentali sono:

- ✓ la Convenzione di Varsavia
- ✓ la Convenzione di Chicago

La Convenzione di Varsavia (1929)

✓ **Voli, coincidenze, orari**

Il vettore farà il possibile per trasportare i passeggeri e il bagaglio con ragionevole speditezza, ma non si impegna a rispettare gli orari pubblicati e indicati sul biglietto, né si assume responsabilità per mancate coincidenze e annullamento dei voli.

Su questo punto è allo studio una carta europea dei diritti del passeggero, che sarà obbligatorio esporre in tutti gli aeroporti.

✓ **Presunzione di responsabilità**

In caso di incidente e di conseguenti danni provocati alle persone e alle cose durante lo svolgimento del servizio, la responsabilità delle compagnie aeree viene presunta. Non spetta al danneggiato dimostrare la colpevolezza del vettore, ma tocca a questi eventualmente scagionarsi.

La Convenzione di Varsavia (1929)

✓Soggettività della responsabilità.

Le responsabilità del vettore non sono oggettive, ma soggettive: ciò significa che la compagnia aerea, se dimostra di non avere colpa di un danneggiamento causato a persone o a cose, non è tenuta a risarcire alcun danno.

✓Limitatezza delle responsabilità

Viene fissato anche un importo massimo che i vettori sono tenuti a pagare in caso di danneggiamento a cose o a persone. Tuttavia le compagnie che operano nell'Unione europea sono assoggettate, a meno che non ne abbiano fatto esplicito rifiuto, al regolamento 2027 del 1997, che non pone limiti ai risarcimenti per danni provocati ai passeggeri

✓Richiesta di risarcimento

In caso di danno subito dalle cose, il passeggero deve fare richiesta di risarcimento entro sette giorni. Se il danno è subito dalle persone il termine per la richiesta di risarcimento sale a due anni

5

La Convenzione di Chicago (1944)

Obiettivo ➔ affermare la libertà del traffico aereo

Ovviamente, gli oltre cento paesi firmatari non trovarono allora, come non hanno ancora trovato adesso, un accordo globale sulla libertà di trasporto.

Nell'impossibilità di arrivare a definire criteri comuni a tutti i paesi, furono stabiliti punti di contrattazione sui quali successivamente si raggiunsero determinati accordi bilaterali o multilaterali, fra due o più paesi.

Questi punti di contrattazione presero il nome di “**libertà dell'aria**”

6

La Convenzione di Chicago (1944)

Le cinque libertà dell'aria di base sono:

1. il diritto di sorvolo del territorio dello Stato contraente;
2. il diritto di effettuare scali per scopi non commerciali sul territorio dello Stato contraente (rifornimento di carburante, manutenzione, scali tecnici);
3. il diritto di sbarcare passeggeri, posta e merci provenienti dallo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità;
4. il diritto di imbarcare passeggeri, posta e merci diretti verso lo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità;
5. il diritto di imbarcare e sbarcare passeggeri, posta e merci provenienti dal territorio di ogni Stato contraente o ad esso destinati.

7

La Convenzione di Chicago (1944)

La Convenzione di Chicago, con le sue "libertà dell'aria", ha aperto la strada a una contrattazione fra paesi e compagnie aeree di carattere soprattutto bilaterale.

Il principio basilare è quello di operare un'equa ripartizione del traffico fra le compagnie aeree dei paesi interessati.

I vettori che partecipano agli accordi devono avere un numero di voli uguale, operato con aeromobili di capacità uguale, con una ripartizione degli orari che non favorisca l'uno rispetto all'altro, con l'applicazione di tariffe uguali.

8

La Deregulation negli USA (1985)

Da quel momento le compagnie aeree furono libere di applicare le tariffe che credevano, di stabilire gli orari dei voli, di determinare l'intensità del traffico da sviluppare.

Alla base c'era l'esigenza di introdurre anche nel settore aereo le regole del libero mercato, della concorrenza, superando i vincoli e le norme che, anche negli Stati Uniti, tenevano in vita due vettori di grandi dimensioni (TWA e Pan American), che potevano contare sul fatto di avere servizi sulle rotte migliori, più profittevoli, a scapito di altri vettori, che non avevano modo di svilupparsi.

Obiettivi: il libero mercato avrebbe allargato la scelta per il consumatore, offrendo servizi migliori, a prezzi inferiori.

Dall'altra parte, coloro che avversavano la deregulation temevano che l'abolizione del controllo pubblico avrebbe potuto incidere negativamente sulla manutenzione degli aeromobili, e in genere sulla qualità del servizio, rendendo anche più complessa per il viaggiatore la prenotazione dei biglietti.

9

La Deregulation negli USA (1985)

Risultati: la deregulation non ha incentivato la concorrenza nel settore aereo, ma, al contrario, ha trovato sbocco in una situazione nella quale poche grandi compagnie aeree dominano il mercato. Questo perché laddove la produzione dei servizi richiede aziende molto grandi e cospicui investimenti, un mercato libero dà vita a una situazione di oligopolio, cioè di controllo da parte di poche aziende.

Tuttavia i prezzi si sono ridotti, soprattutto grazie al proliferare delle tariffe, proposte dai diversi vettori per cercare di riempire il più possibile gli aerei.

D'altra parte non ha creato neppure i guasti previsti dai suoi detrattori: la qualità dei servizi non è sostanzialmente mutata, gli standard di sicurezza appaiono nel complesso allo stesso livello di prima della liberalizzazione.

La Deregulation in Europa

La *deregulation* in Europa è stata imposta dalla Unione Europea (UE)

Obiettivi: tutti i vettori della Comunità hanno il diritto di di volare da un aeroporto a un qualsiasi altro di un paese aderente all'Unione, anche nei servizi interni.

L'UE prevede anche la libertà, da parte delle compagnie aeree, di fissare le tariffe di propria iniziativa, eliminando il controllo governativo su di esse.

La Deregulation in Europa

Di fatto la situazione attuale del traffico aereo in Europa presenta due tipi di situazioni distinte.

- ✓ Sulle rotte più trafficate, si è creata una vera concorrenza, con l'apparire sul mercato di vettori *low cost* (a basso costo) che vendono voli *no frills* (senza servizio di bordo) a *flat fares* (tariffe non commissionabili per i rivenditori). Ad es. linea da/per Londra, sulla quale dei vettori (Go, Air Europe) offrono voli a tariffe ridottissime.
- ✓ Sulle linee dove il traffico non è così consistente operano ancora i vettori tradizionali, che agiscono sulla base di accordi bilaterali (di suddivisione di orari, a tariffe simili) e che praticano ancora prezzi alti. Tuttavia anche i vettori tradizionali hanno il problema di riempire gli aerei nei periodi di poco traffico e quindi offrono voli a tariffe anche molto scontate, delle quali è tuttavia difficile usufruire per la limitatezza dei posti prenotabili.

Il controllo della sicurezza del volo

L'ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organismo con sede a Montreal (raggruppa oltre 100 paesi) che si occupa del controllo della sicurezza del volo.

Questo organismo regola:

✓ **I SARPs (norme)**

✓ **Il controllo del volo**

Il controllo della sicurezza del volo

✓ **I SARPs**

Le norme ICAO, che sono definite SARPs (*Standard and Recommended Practices*), vengono di solito trasformate in leggi nazionali dai diversi paesi per essere operative. Le norme riguardano:

- ✕ le regole generali di volo;
- ✕ il rilascio dei brevetti per i piloti e per il personale di bordo;
- ✕ la definizione delle aerovie e la predisposizione delle carte aeronautiche che l'immatricolazione degli aeromobili, a ognuno dei quali è assegnata una sigla (una lettera che identifica il paese di immatricolazione più quattro lettere combinate in modo diverso; ad es. un aereo italiano può essere identificato come I ALFA);
- ✕ la navigabilità, vale a dire l'idoneità tecnica degli aeromobili a volare;
- ✕ La manutenzione degli aeromobili (ogni quante ore di volo va fatta la revisione degli aerei, il tipo di controlli ai quali devono essere sottoposti, come deve essere eseguita una revisione ecc.);
- ✕ - la funzionalità degli aeroporti

Il controllo della sicurezza del volo

✓ Il controllo del volo

Nessun aeromobile può volare senza le prescritte autorizzazioni e i previsti controlli a terra.

- ✗ Il permesso di decollare viene dato dal *ground controller* (controllore di terra) dell'aeroporto di partenza, che si occupa del movimento sui piazzali e sulle piste, che osserva dalla torre di controllo. Un altro addetto fornisce al comandante dell'aereo in partenza, che è anche il primo pilota, le informazioni necessarie per il volo: velocità dei venti, temperatura a terra e in quota, rotta da seguire, condizioni atmosferiche ecc.
- ✗ l'aereo in volo si mantiene in contatto radio, lungo la rotta stabilita, con diversi ATCC (*Air Traffic Control Centres*, centri di controllo del traffico aereo), ognuno dei quali controlla una FIR (*Flight Information Region*, regione di informazione sui voli). Quindi l'aereo deve seguire una via precisa (detta *aerovia*) dalla quale non può uscire.
- ✗ Alla distanza di 30-40 chilometri dall'aeroporto di arrivo, l'aereo entra in contatto radio con l'*approach controller* (controllore di avvicinamento) di quell'aeroporto, che ha il compito di dare le disposizioni per l'atterraggio o per l'attesa in volo del proprio turno se l'aeroporto non ha una pista libera.

Gli aeroporti

Gli aeroporti sono classificati in diversi modi.

✓ A seconda della lunghezza della pista principale

(diverse categorie, dalla A - se hanno una pista di almeno 2550 m - alla G - se la pista è di almeno 700 metri).

✓ A seconda delle apparecchiature di sicurezza antincendio (nove categorie)

✓ A seconda dell'operatività

(classificazioni fornite da diversi enti in funzione della disponibilità di strumentazioni automatiche e della capacità di sopportare il traffico in condizioni di sicurezza)

✓ A seconda del tipo di traffico che li caratterizza si distinguono in:

- ✗ aeroporti intercontinentali, che hanno un *traffico definito* di primo livello,
- ✗ aeroporti internazionali, che hanno un traffico definito di *secondo livello*,
- ✗ aeroporti sui quali gravita un traffico prevalentemente regionale, detto di *terzo livello*.

✓ Aeroporti "Hub" (nove categorie)

(aeroporti nei quali le compagnie aeree fissano il centro o i centri della loro attività, e che quindi operano come terminali delle loro linee e anche punti di snodo del traffico internazionale, in particolare di quello intercontinentale.)

Gli aeroporti

I principali aeroporti italiani



17

Le pratiche d'imbarco

Uno dei problemi del trasporto aereo consiste nel fatto che i tempi necessari al passeggero che si trova in una città per imbarcarsi su un aereo e, una volta sbarcato, per raggiungere la città di destinazione, sono, in molti casi, così lunghi da far rinunciare, per i percorsi medio-brevi, all'uso di quel mezzo.

Le pratiche di accettazione dei passeggeri e di carico dell'aereo sono abbastanza complesse. Anche se negli ultimi tempi sono più rapide, essa richiedono pur sempre almeno 20-30 minuti.

L'accettazione avviene attraverso le seguenti fasi:

- ✓ Accettazione e consegna bagaglio (*check-in*)
- ✓ Controlli di sicurezza (*security check*)
- ✓ Presentazione alla porta d'imbarco (*gate*)
- ✓ Imbarco (*boarding*)

18

Le pratiche d'imbarco

✓ Accettazione e consegna bagaglio (*check-in*)

Il passeggero in partenza deve recarsi ai banchi di accettazione (*check in*) della compagnia aerea con cui viaggia e far registrare la propria presenza e il proprio bagaglio; gli viene consegnata la *carta d'imbarco* e assegnato il posto in aereo.

✓ Controlli di sicurezza (*security check*)

Il passeggero passa poi attraverso il *metal detector* e il suo bagaglio a mano viene ispezionato per motivi di sicurezza.

- ✖ Se il volo è diretto verso uno dei paesi che ha aderito al trattato di Schengen non è richiesto né il passaporto né la carta di identità.
- ✖ Se si tratta di un volo internazionale deve invece passare il controllo passaporti dal quale accede alla zona dell'aeroporto considerata fuori dei confini del paese di partenza del volo. Qui si trovano *duty free shops*, dove il passeggero può acquistare merci non assoggettate alle imposte nazionali, purché il volo abbia una destinazione fuori dalla UE.

19

Le pratiche d'imbarco

✓ Presentazione alla porta d'imbarco (*gate*)

Per accedere all'aeromobile, il passeggero in partenza deve recarsi alla porta (*gate*) d'imbarco indicata nella *carta d'imbarco* dove c'è una sala d'attesa per l'inizio delle operazioni d'imbarco.

✓ Imbarco (*boarding*)

Infine, attraverso la porta (*gate*) che gli viene comunicato, accede all'aereo, dove le hostess provvedono a sistemarlo nel posto indicato sulla carta d'imbarco, curando che il suo *bagaglio a mano* sia correttamente sistemato negli appositi spazi.

Nel frattempo i suoi bagagli, opportunamente registrati, vengono caricati sull'aeromobile in modo che il peso sia equilibrato e il capitano procede intanto alle operazioni di controllo previste per l'aereo in partenza.

20

Le pratiche all'arrivo

All'arrivo si ha la procedura inversa rispetto a quella d'imbarco:

- ✓ il passeggero entra nell'aerostazione dal gate al quale attracca l'aereo
- ✓ il passeggero si reca al locale dove i suoi bagagli, che nel frattempo vengono scaricati, gli sono consegnati tramite nastro trasportatore.
 - ✗ Se il viaggio è internazionale e fuori UE deve poi passare attraverso il controllo doganale.
 - ✗ Se è fuori area Schengen ci sarà il controllo documenti.

Il check-in

Il passeggero in partenza deve recarsi ai banchi di accettazione (*check in*) della compagnia aerea con cui viaggia e far registrare la propria presenza e il proprio bagaglio, gli vengono consegnati:

- ✓ la *carta d'imbarco* e assegnato il posto in aereo.
- ✓ il *baggage tag*, cioè i tagliandi incollati sul biglietto di ricevuta dei bagagli, importantissimi in caso di mancata riconsegna all'arrivo.

Check-in individuale e di gruppo

I biglietti aerei, sia nella loro forma tradizionale cartacea, che in quella elettronica, sono biglietti individuali: non **esistono biglietti per comitiva** aerea. Pertanto il check-in, di solito, viene fatto individualmente.

È bene che l'accompagnatore raccolga il gruppo, che esegua il check-in insieme, senza lasciar passare infiltrati: questo per tenere il gruppo unito e con un occhio alla possibilità di **overbooking**.

L'Overbooking

E' pratica usuale, da parte delle compagnie aeree, prenotare più posti di quelli disponibili su ogni aeromobile, per evitare di avere passeggeri che prenotano posti che non utilizzano e che (a tariffa normale) non comportano oneri per il viaggiatore. Così i vettori rischiano di avere sempre aerei interamente prenotati che volano con posti vuoti. Per evitare questo usano fare *overbooking*.



Può capitare, soprattutto nei momenti di maggiore affollamento, che il passeggero con il posto regolarmente prenotato, non possa partire perché il suo posto in realtà non c'è.

L'Overbooking

Esistono comunque una serie di garanzie (U.E. reg. 295/91) al viaggiatore cui viene negato l'imbarco pur avendo regolare prenotazione. Queste garanzie sono:

- ✓ la riprotezione (cioè la sistemazione) sul primo volo disponibile;
- ✓ assistenza, vitto ed eventuale alloggio nell'attesa;
- ✓ telefonata o fax gratuiti per avvisare del ritardo;
- ✓ indennizzo in denaro pari a:
 - ✗ 95 € se il volo è inferiore a 3.500 km e il ritardo non supera le due ore,
 - ✗ 190 € se il volo è inferiore a 3.500 km **ma il ritardo supera** le due ore,
 - ✗ 190 € se il volo è superiore ai 3.500 km e il ritardo è inferiore a 4 ore,
 - ✗ 380 € se il volo è superiore ai 3.500 km e il ritardo è superiore a 4 ore.

Per l'accompagnatore è importante evitare il negato imbarco, che crea problemi a tutta l'organizzazione del viaggio e quindi è essenziale che si rechi sempre presto in aeroporto e prenda accordi con l'addetto al check in o eventualmente il capo scalo della compagnia aerea. Se poi l'*overbooking* non è evitabile, deve controllare che il gruppo non venga spezzato.

Il check-out

Una volta sbarcati, i passeggeri vengono condotti al **controllo passaporti** (laddove previsto) e poi si recano nel locale dell'aeroporto dove sono i nastri trasportatori per la **riconsegna dei bagagli**. Recuperato il bagaglio occorre passare, se previsto, la **dogana**, e quindi dirigersi verso l'**uscita**.

Nel caso in cui il bagaglio di una o più persone del gruppo non arrivi, occorre recarsi all'ufficio *lost & Found* e compilare il PIR (*Property Irregularity Report*) nel quale vengono indicati:

- ✓ gli estremi del bagaglio smarrito
- ✓ i dati del *baggage tag* (ricevuta del bagaglio).

In alcuni casi è possibile chiedere alla compagnia aerea responsabile un kit d'emergenza (sapone, dentifricio, spazzolino, biancheria di carta), nel caso in cui il malcapitato viaggiatore, privato del bagaglio, non abbia nulla con cui cambiarsi, lavarsi, dormire.

25

Le compagnie aeree e la IATA

Le compagnie aeree sono quelle società di servizi di trasporto che operano nel campo del trasporto aereo. Esse si possono distinguere in:

- ✓ Compagnie aeree di linea
che forniscono servizi **regolari** di linea
- ✓ Compagnie aeree charter
che forniscono servizi su **noleggio** (*voli charter*) forni

Il volo charter differisce da quello di linea perché affittato da un operatore turistico. La compagnia aerea di linea gestisce in proprio tutto il servizio, dal trasporto alla pubblicità alla vendita dei biglietti. La compagnia charter offre solo il trasporto, mentre l'aspetto commerciale è gestito dall'operatore, che si assume il rischio della vendita della biglietteria.

Per il viaggiatore cambia il tipo di contratto, che non è stipulato con il vettore, ma con l'operatore turistico, con la conseguenza che, in caso di spostamento di volo, le norme sono più restrittive.

26

Le compagnie aeree e la IATA

La **IATA** (*International Air Transport Association*) è l'associazione di categoria delle compagnie aeree di linea che gestiscono servizi internazionali.

La sua attività riguarda:

- ✓ la promozione del trasporto aereo
- ✓ lo studio del mercato del trasporto aereo;
- ✓ la definizione delle linee di politica aziendale delle compagnie aeree aderenti;
- ✓ la formazione delle tariffe valide per tutti gli aderenti;
- ✓ il controllo dell'attività di vendita della biglietteria aerea.

Le compagnie aeree aderenti sono oltre cento, praticamente tutte quelle più importanti.

L'orario

Validità Dal al	Frequenza	Partenza	Arrivo	Aeromobile	Volo	Classe	Stop
Da ROME (ROM) GMT+1 airpt L. Da Vinci – Fiumicino (FCO) km 26 – check in 25 naz 35 int 45 inc a LONDON Ciampino (CIA) km 15 – check in 25							
10Jan 31Mar	1234567	0950 FCO	1125 LHR	AB300	AZ282	CYML	0
= 31Mar	1234	1015 FCO	1420 LGW	M80	BA776	CM	1
1Apr =	567	0830 FCO	0955 CDG	M80	AZ336	CYBK	0
= =	1234567	1130 CDG	1230 LHR	737	AF332	CYBK	0

Le prenotazioni

Il sistema di prenotazione delle compagnie aeree di linea ha portato alla costituzione dei GDS (*Global Distribution Systems*).

La prenotazione dei posti in aereo, con l'eccezione di casi particolari connessi con la concessione di tariffe speciali, può essere fatta direttamente dal viaggiatore telefonando a un centro prenotazione (*booking*) della compagnia aerea interessata.

Il biglietto può essere acquistato in un secondo momento.

Le prenotazioni

Il viaggiatore effettua la prenotazione per telefono, via Internet o recandosi direttamente a un'agenzia di viaggi.

L'operatore, o il computer se la prenotazione è fatta via Internet, verifica sul terminale se i posti richiesti sono disponibili e, dopo aver concordato con il richiedente i posti da prenotare, provvede al loro blocco.

Il terminale emette una ricevuta, che prende il nome di *booking file*, che viene consegnata al cliente, se presente. Se il cliente è al telefono gli viene riferito un PNR (*Passenger Number of Registration*), cioè un codice da indicare per richiamare la prenotazione.

L'operatore che raccoglie la prenotazione fissa un termine entro il quale il biglietto deve essere acquistato, trascorso il quale la prenotazione non si considera più valida.

Le classi di servizio

I voli di linea prevedono, in genere, tre classi di servizio:

- ✓ la F (*first class*) assicura i posti nella parte anteriore dell'aeromobile (nei jumbo nella parte superiore), ha poltrone più larghe e confortevoli delle altre classi, garantisce un servizio di bordo più ricco e accurato;
- ✓ la C o J (classe *business*, detta anche classe *club* sulla British Airways e classe *affaires* sull'Air France) garantisce soprattutto check-in rapidi;
- ✓ la Y (classe economica) assegna i posti nella parte inferiore dell'aereo, dotati di poltrone più strette che nelle altre classi, e garantisce un servizio di bordo di livello inferiore;

Sui voli nazionali esiste una sola classe, la *economy*, su quelli internazionali continentali ci sono la *business* e l'economica. La prima classe la si trova, di solito, sui voli intercontinentali.

Sui voli *charter*, in genere, la classe di servizio è unica.

I bagagli

I bagagli trasportabili in aereo sui voli di linea possono essere:

- ✓ registrati (*registered luggage*), cioè consegnati al momento del check in e ritirati quando si sbarca,
- ✓ a mano (*cabin luggage*), se portati a bordo a cura del viaggiatore.

Il **bagaglio registrato** può essere trasportato gratuitamente nei limiti previsti dal regolamento. Tali limiti possono assumere due forme:

- * *il weight concept*, vale a dire si tiene conto del peso, che non può superare i 40 chili in prima classe, i 30 chili in classe *business* e i 20 chili in classe economica;
- * *il piece concept*, concedendo la gratuità su due colli a testa di dimensioni non superiori ai 158 centimetri (lunghezza + larghezza + altezza) e di peso non superiore ai 23 chili per pezzo.

I bagagli

Per quanto riguarda il **bagaglio a mano** la normativa IRTA prevede la possibilità di portare una borsa "che fa da complemento al normale abbigliamento da viaggio e che non viene usata come contenitore per il trasporto di articoli che altrimenti potrebbero essere considerati come bagaglio" di dimensioni totali non superiori a 115 centimetri e per un peso non superiore ai 5 kg.

In più è consentito portare in cabina soprabito, ombrello, bastone, macchina fotografica, binocolo, libri e giornali in quantità ragionevole, cibo per neonati ecc.

Il passeggero che parte con un bagaglio che supera il peso (*overweight*) viene assoggettato al pagamento di un prezzo pari all' 1,5 % del biglietto di prima classe per quel volo per ogni chilo in più che trasporta.

Sui voli charter la franchigia bagaglio, cioè il bagaglio trasportabile gratuitamente, è, di solito, inferiore: il peso massimo consentito è di solito di 15 chili.

Le tariffe aeree

Le tariffe aeree sono calcolate in base ai costi di trasporto, ai costi aeroportuali e tengono conto del mercato.



Dove la concorrenza è più forte i prezzi sono più contenuti, dove, invece, le compagnie aeree operano di concerto, sulla base di accordi, i prezzi sono più alti.



Non esiste, quindi, un prezzo unitario per miglio percorso e quindi non c'è un rapporto preciso fra distanza e prezzo del trasporto

Classificazione delle tariffe aeree

Per i voli di linea si distinguono:

✓ **tariffe specificate** (stabilite attraverso accordi all'interno della IATA):

✗ *pubblicate*, se compaiono sui tariffari, a loro volta ripartite in:

- *normal fares* (tariffe normali)
- *OW (one way)* di corsa semplice
- *RT (return)* di andata e ritorno
- *special fares* (tariffe speciali ridotte) solo RT

✗ *costruite*, se calcolate secondo la normativa IATA

- *OW (one way)* di corsa semplice
- *RT (return)* di andata e ritorno
- *CT (circle trip)* per viaggi circolari
- *OJ (open jaw)* per viaggi con ritorno da aeroporti diversi da quelli di andata

✓ **tariffe non specificate** (stabilite fuori della IATA dai vettori indipendenti)

35

Le tariffe pubblicate normali (“*normal fares*”)

Possono essere OW e RT e appaiono nei tariffari delle diverse compagnie aeree.

Sono diverse a seconda della classe e possono essere diverse anche a seconda delle stagioni, con tariffa

- ✓ YH (*economy high season*)
- ✓ YL (*economy low season*)
- ✓ YO (*economy shoulder season*, mezza stagione)

Le tariffe normali danno luogo all'emissione di biglietti della **validità di un anno**, sui quali le prenotazioni possono essere in ogni momento sostituite senza spese ulteriori, e sono rimborsabili integralmente a richiesta del viaggiatore.

Le tariffe pubblicate speciali

(“*special fares*”)

In sostanza le tariffe speciali sono istituite dai vettori aerei per allargare il più possibile la loro clientela e quindi per riempire il più possibile i loro voli e sono giustificate con il fatto che comportano restrizioni alla libertà del viaggiatore: più consistenti sono le restrizioni e più è basso il prezzo del biglietto.

Le tariffe speciali, tutte di andata e ritorno e applicabili in classe economica, sono moltissime, con le caratteristiche più varie e soggette a continue modifiche.

Schematicamente si possono dividere in:

- ✓ *excursion fares* (tariffe escursionistiche, con sigla YE),
- ✓ *pex* (*purchase excursion*, con sigla YPX),
- ✓ *inclusive tour* (con sigla YIT).

Le tariffe pubblicate speciali

(“*excursion fares*”)

Sono soggette ai seguenti vincoli:

- ✓ **Periodo** di applicabilità fissato (ad es. solo in bassa stagione)
- ✓ **Validità** in genere più breve rispetto a quella di un anno delle tariffe normali;

Possono inoltre prevedere una permanenza minima (*minimum stay*) nel punto di arrivo del viaggio di andata (point of turnaround). (ad es. 1 o 2 settimane nei voli intercontinentali e di sei giorni in quelli continentali; in Europa è molto diffusa la **Sunday rule** (il viaggio di ritorno non può iniziare prima della domenica successiva a quella di andata).

La funzione del *minimum stay* è quella di evitare che il biglietto a tariffa escursionistica possa essere acquistato anche da chi viaggia per lavoro che, di solito, si ferma molto brevemente nelle città che visita e, comunque, evita la domenica.

- ✓ È stabilito il divieto di **stopover**, cioè di fermata volontaria lungo l'itinerario; se è necessaria una sosta per cambiare aereo il viaggiatore deve ripartire entro 24 ore;
- in alcuni casi le YE consentono un numero limitato di stopover dietro pagamento di un supplemento.

Le tariffe pubblicate speciali (“pex”)

Sono tariffe che prevedono contemporaneità fra acquisto del biglietto e prenotazione non modificabile dei voli.

I relativi biglietti, in genere, non sono rimborsabili, se non trattenendo penali molto elevate.

Sono tariffe disponibili solo sulle linee maggiormente trafficate e hanno, accanto a quelle indicate, tutte le restrizioni previste per le tariffe escursionistiche relativamente a validità massima, *Sunday rule*, *minimum stay*, *stopover*, luoghi di vendita.

In più, le compagnie aeree, di solito, riservano solo un numero limitato di posti prenotabili ai portatori dei biglietti a tariffa PEX.

39

Le tariffe pubblicate speciali (“pex”)

La PEX può assumere diverse forme:

✓APEX (*Advance Purchase Excursion*) prevede la prenotazione e l'acquisto del biglietto in anticipo (anche di due mesi) rispetto al suo utilizzo;

✓IPEX (*Instant Purchase Excursion*) consente, al contrario, acquisto e prenotazione solo all'ultimo momento (non prima di 24-48 ore dalla partenza);

✓SUPERPEX si caratterizza, oltre che per i vincoli di prenotazione e di acquisto, anche per il fatto di essere utilizzabile solo su alcuni voli in giorni e in orari definiti.

40

Le tariffe pubblicate speciali

(*“inclusive tours”*)

Sono tariffe ridotte che possono essere utilizzate solo in connessione con la vendita di altri servizi turistici, secondo programmi che devono essere approvati dalla IATA.

In sostanza, possono emettere biglietti a tariffa IT solo le agenzie nella loro funzione di organizzatrici di viaggi.

Le tariffe pubblicate speciali

(*“Altre tariffe”*)

Prezzi speciali sono assicurati a coloro che viaggiano senza prenotazione su determinati voli.

In alcuni paesi, su alcune linee molto servite, esistono le tariffe ***stand-by***, che non garantiscono il posto al viaggiatore, il quale potrà partire solo quando se ne sarà liberato uno;

si tratta ovviamente di tariffe ipotizzabili solo sui *routing* nei quali le opportunità **del viaggiatore di trovare** posti sono molte, grazie a una ampia gamma di servizi.

Su altre linee, a breve raggio, sono diffusi i *voli-navetta (shuttle)*, che non prevedono prenotazione: le relative tariffe sono considerevolmente inferiori rispetto a quelle normali.

Le tariffe pubblicate speciali

La Sunday rule

La *Sunday rule*, cioè l'obbligo di iniziare il volo di ritorno non prima della mattina della domenica è legata all'esigenza di evitare che questa tariffa, ridotta anche dell'80% rispetto a quella normale, venga usata dalla clientela che viaggia per affari, che generalmente rientra in sede entro il venerdì sera.

Attualmente, però, anche le aziende prestano attenzione alle spese di trasferta: raramente chi viaggia per lavoro va in prima classe e, spesso neppure in classe business.

Che cosa può fare chi deve recarsi, per esempio, da Milano a Parigi in giornata? Può, ovviamente, acquistare un biglietto a tariffa normale, che costa, andata e ritorno, attorno ai 1.000 €. Oppure può acquistare due biglietti andata e ritorno, dei quali utilizza solo il tagliando di andata. In questo modo risparmia comunque spendendo poco più della metà.

43

Le riduzioni (1/3)

In un regime di tariffe sempre più differenziate e deregolate, le riduzioni standard sono ormai poche. Si elencano di seguito le principali.

✓ *Infant* (IN)

I bambini al di sotto dei due anni di età pagano il 10% della tariffa normale o speciale applicabile agli adulti che li accompagnano purché non occupino un posto. Se, invece, occupano un posto pagano il 50% della tariffa dell'accompagnatore.

✓ *Young* (Z)

I giovani di età compresa fra i dodici e i ventidue anni fruiscono di una riduzione del 25% rispetto ai prezzi stabiliti per la tariffa normale o escursionistica purché il prezzo risultante, in caso di andata e ritorno, non risulti inferiore al prezzo OW a tariffa normale sullo stesso percorso. Non è applicabile su tutte le linee.

44

Le riduzioni (2/3)

✓ *Children* (CH)

I bambini di età compresa fra i due ed i dodici anni pagano il 50% della tariffa applicabile e hanno diritto ad un posto. Possono viaggiare anche non accompagnati, nel qual caso va indicata sul biglietto la sigla UM (unaccompanied minor) seguita dall'indicazione dell'età. Del bambino che viaggia da solo si prende cura il personale di bordo dell'aereo.

✓ *Student* (SD)

Coloro che studiano in una località diversa da quella di residenza possono fruire di riduzioni variabili dal 25 al 40% della tariffa economica normale per gli spostamenti fra la città di residenza e quella di studio.

La determinazione dei prezzi – i NUC

Le tariffe aeree internazionali sono espresse, oltre che nella moneta del paese di partenza di ogni volo, anche in NUC (*Neutral Unit of Construction*), che è una moneta immaginaria, creata dalle compagnie aeree che aderiscono alla IATA.

I NUC sono legati alle diverse monete da un tasso di cambio fisso, che viene modificato ogni tre mesi, definito il *ROE* (*Rate of Exchange*).

La determinazione dei prezzi – i NUC

Perché esistono i NUC?

La ragione per cui è stato necessario creare una moneta del trasporto aereo nella quale esprimere tutte le tariffe è duplice:

- ✓ per sommare fra loro prezzi espressi in diverse valute;
se si deve emettere, per esempio, in Italia, in euro, un biglietto nel quale si sommano un Parigi-Londra (il cui prezzo è espresso in euro) e un Londra-Stoccolma (il cui prezzo è espresso in sterline britanniche), i NUC risolvono il problema del calcolo;
- ✓ per costruire tariffe relative a percorsi per i quali non esistono tariffe pubblicate.

47

La determinazione dei prezzi – i NUC

Come funzionano i NUC?

I NUC si dividono in centesimi, separati dalle unità da un punto, secondo lo stile anglosassone, quindi:

- ✓ un prezzo di 846.67 NUC si legge 846 NUC e 67 centesimi.
- ✓ un prezzo di 965 NUC si scrive 965.00.

Sui tariffari i prezzi dei viaggi sono espressi in moneta del paese di partenza. Per convertire il prezzo pubblicato in NUC si deve dividere tale prezzo per il ROE (*Rate of Exchange*).

Viceversa, se si ha il prezzo in NUC e si vuole trovare quello in valuta del paese di partenza si moltiplica per il ROE.

valuta : ROE = NUC

NUC x ROE = valuta

Esempio

IBERIA Roma-Madrid

ROE = 1.144036

valuta = 309,00 € ➔ NUC = 270.08

48

Il biglietto aereo

2001
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT

2033 G

ISSUED BY: BSP-IT 02MAY02
ISS. AGENT IDENT: FLIGHT COUPON 010F 02
ISS. OFFICE CODE: SITI IT

IBERIA AIRLINES OF SPAIN GDSL Z WK700 / WK7001

NAME OF PASSENGER: MAC [REDACTED] NCO

TOUR CODE: 38214455

FROM: ROME TO: MADRID

CARRIER/FLIGHT: FCO B1B 3609 K 09MAY0815 OK09MAY09MAY

CLASS/DATE: KLAP21D

STATUS: NOT VALID BEFORE - NOT VALID AFTER

NO RES CHANGE OR REFUND

FARE CALCULATION: RQM IB(EH)MAD M135.04KLAP21D IB(EH)ROM M135.04KLAP21D NUC 270.08 END ROE1.144036 XT

12.00Y01.15QV3.79RS

FARE: EUR309.00
TAXES/CHARGES: EUR5.631T
TAXES/CHARGES: EUR1.81VT
TAXES/CHARGES: EUR16.94XT
TOTAL: EUR333.38

FORM OF PAYMENT: CASH

STOCK CONTROL NUMBER: 95479216072600

CPN: 1 075 9615167072 2

20K

IB 3609 K 09MAY0815

DO NOT MARK OR WRITE IN THE WHITE AREA ABOVE