

I comandanti sottopagati e il ciclo in esaurimento dell'economia low cost

di **Antonella Baccaro**

La vicenda del crash operativo di Ryanair potrebbe segnare il punto più basso della parabola che ha visto l'economia low cost avvantaggiarsi di prestazioni lavorative pagate il meno possibile. Quella che si sospetta essere una vera e propria fuga di piloti sottopagati, sta lasciando la compagnia dello spregiudicato Michael O'Leary letteralmente a terra. La Filt Cgil ipotizza che possa esserci stato un superamento da parte dei comandanti dei tempi di volo previsti dai regolamenti, rispetto al quale la compagnia non ha potuto fare fronte con un adeguato ricambio. C'è dunque un limite oltre il quale il lavoro non può essere sottopagato? Qui vanno fatte le dovute distinzioni. Il mercato mondiale del trasporto aereo è in ripresa quasi ovunque: nel 2016 i passeggeri sono aumentati del 6,5%, a quota 7,7 miliardi. La crescita ha toccato il suo massimo negli scali di Asia (+10,6%) e Medio Oriente (+9,4%) a fronte di un 5,2% in Europa e di un 3,8% in Nord America. Dopo anni di segni meno, la ripresa nel settore sembra ormai saldamente avviata. La richiesta di piloti, soprattutto dal quadrante orientale del mondo, cresce ogni giorno di più. Ma, attenzione, si tratta di lavoro qualificato. A dispetto della vulgata che negli ultimi anni ha inchiodato la categoria dei piloti, almeno in Italia, alle proprie responsabilità (stipendi eccessivi, una gestione del potere sindacale a dir poco disinvolta, privilegi vari), quella dei comandanti è una professionalità preziosa, che non si crea dall'oggi al domani. Viceversa è il frutto di ore di volo per il mantenimento dei brevetti e di un costante aggiornamento professionale richiesto dalle nuove tecnologie. Anche per questo la parabola della più grande low cost del mondo, quando avrà finito di rovinare i nostri viaggi, potrebbe persino insegnarci qualcosa.