



Il primato RyanAir, grazie ai soldi delle Regioni

P. 8

In Italia vince modello RyanAir Ma con le sovvenzioni regionali

● Il mercato interno lasciato quasi interamente alla sola compagnia di Micheal O'Leary ● Per non parlare del dumping sociale: il risparmio che ha usando i contratti irlandesi

Tutto d'un tratto ci si accorge che il problema Alitalia è figlio di un problema più grande. Che se Alitalia è stata gestita in maniera vergognosa con colpe da suddividere fra tutti gli attori in gioco, anche l'intero sistema del settore volo in Italia non funziona e ha peculiarità uniche al mondo.

Come compagnia di bandiera Alitalia gestiva tutti i voli interni, anche quelli che ricadrebbero sotto la dizione servizio pubblico e quindi in perdita.

Diventata azienda privata nel 2008 però la nuova Alitalia da una parte ha deciso scientemente di ridurre i voli interni in perdita e dell'altra si è trovata progressivamente la concorrenza in casa: nessun Paese europeo ha una penetrazione tale delle low cost. Ryanair ormai detiene l'esclusiva su molte rotte.

Ma la compagnia di Micheal O'Leary, paladino del liberismo più sfrenato, questo mercato lo ha ottenuto e lo fa fruttare a suon di soldi pubblici, le sovvenzioni che Regioni e istituzioni varie le elargiscono per mantenere i collegamenti che diversamente l'ex compagnia di bandiera non garantirebbe più.

All'inizio degli anni duemila Ryanair aveva allargato il suo mercato gra-



In pista.
Un aereo RyanAir in partenza su una pista di un aeroporto italiano.
Foto: ANSA

zie ad una politica di prezzi scontatissimi per voli verso le capitali europee. Dal 2010 ha iniziato a monopolizzare molti aeroporti italiani minori con rotte interne, potendo allo stesso tempo godere - a differenza di quanto accade nel resto d'Europa, Francia e Germania in testa - dell'uso degli aeroporti più importanti: parti con Ciampino a Roma e Linate a Milano, allargandosi poi anche a Fiumicino e Malpensa, gli unici due hub di peso internazionale presenti in Italia.

I modelli europei alternativi esistono: in Francia e in Germania e dovun-

que si riesca a fare - quel sempre sbandierato in Italia ma mai applicato - «sistema Paese» le compagnie di bandiera esistono e vengono difese perché gli spostamenti aerei sono considerati un diritto dei cittadini da tutelare. Con le leggi e con la politica industriale, di infrastrutture e di trasporti.

In Italia invece per mantenere aperti gli aeroporti assessori regionali ai Trasporti di tutti i colori politici hanno previsto incentivi a chi garantiva voli regolari. Ryanair ne ha fatto man bassa. Calcoli nazionali non sono disponibili ma mettendo assieme le Regioni più piccole (le più interessate a tenere aperte un aeroporto sul loro territorio) si arriva a cifre considerevoli: parecchi milioni all'anno.

Nel frattempo però il dumping contrattuale andava avanti. Se Alitalia garantiva il contratto nazionale italiano, gli assunti a Ryanair sono costretti a sottoscrivere contratti di diritto irlandese con salari molto più bassi e addirittura contributi previdenziali versati in Irlanda e non in Italia.

Una pratica che è stata legittimata perfino da alcune sentenze di giudici del Lavoro in Italia ma che potrebbe finalmente subire uno stop. Proprio giovedì l'avvocato generale della Corte di Giustizia dell'Unione europea ha so-

stenuto che Ryanair non possa trattare i dipendenti distaccati in Belgio secondo diritto del lavoro irlandese, perché svolgendo la maggior parte del lavoro nello scalo di Charleroi questi finiscono per essere soggetti alla legislazione del Paese in cui lavorano. Una posizione che spesso viene tenuta in considerazione nel verdetto che presto arriverà.

Ryanair infatti ha assunto questo personale belga (come in altri Paesi) tramite la sua Crewlink, impresa specializzata nella formazione e nel reclutamento del personale di bordo di compagnie aeree. Come Ryanair, Crewlink è una società di diritto irlandese con sede legale in Irlanda.

Se la Corte dovesse condividere le conclusioni dell'avvocato generale, la compagnia low-cost di Micheal O'Leary perderebbe la causa avviata in Belgio. Non si rischierebbe però un precedente valido in tutta Europa, in quanto casi come questi comunque resterebbero soggetti alle valutazioni volta per volta, caso per caso.

Per evitare il dumping contrattuale comunque la via migliore è il rispetto dei contratti italiani e la sindacalizzazione dei lavoratori Ryanair. Entrambi sono ancora obiettivi miraggio in Italia.