

“Siamo lieti di festeggiare i 100 milioni di passeggeri qui a Milano/Bergamo [...] Davvero un connubio di successo quello tra Ryanair e l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, anche per quanto riguarda i posti di lavoro generati: abbiamo creato, infatti, oltre 540 posti di lavoro con il nostro personale navigante basato a Bergamo e oltre 8000 posti di lavoro generati per il traffico generato con Ryanair [...] abbiamo contribuito ad affermare Bergamo come destinazione turistica, non solo come una porta di accesso alla Lombardia e a Milano. Negli ultimi dieci anni sono aumentati del 70% i turisti internazionali. Decisamente Ryanair ha contribuito a questo successo”.

È con queste parole che Chiara Ravara, Responsabile Vendite & Marketing di Ryanair, celebra l'ennesimo traguardo della compagnia low-cost irlandese nello scalo di Orio al Serio. Quello che non ci viene detto è chi tragga davvero vantaggio da questo “connubio di successo”: leggendo tra le righe sembrerebbe di capire che Bergamo sia la vera beneficiaria di questa alleanza, grazie a una maggior occupazione e ad un incremento del turismo internazionale. Ne siamo proprio sicuri?

Lavoro

In merito all'occupazione, non c'è dubbio che la crescita dell'aeroporto abbia portato un aumento nella **quantità** di lavoro offerta nel territorio bergamasco, ma lo stesso non si può dire per quanto riguarda la **qualità** del lavoro offerto. Se infatti un pilota Ryanair riceve una busta paga media mensile di 6.300 Euro, un pari grado in Alitalia guadagna ben 10.800 Euro. Analogamente, un primo ufficiale guadagna 4.200 Euro in Ryanair contro i 6.600 di Alitalia. Inoltre, se si considerano anche gli elementi accessori della retribuzione, la bassa qualità del lavoro dipende anche dalle opache modalità di pagamento dei contributi (è in corso una causa per mancato versamento di contributi per oltre 9 milioni di Euro per il solo esercizio 2014), dal mancato riconoscimento dei benefit di maternità, di alcune indennità lavorative e dell'assicurazione sanitaria per la patente di volo. Solo così Ryanair riesce ad avere un costo del personale inferiore al 10% del fatturato, trovandosi pertanto avvantaggiata nella competizione sul prezzo con le altre compagnie concorrenti. Infine, il divieto ad aderire a qualunque associazione sindacale (per cui Ryanair è stata condannata dai Tribunali di Bergamo, Busto Arsizio e Roma) e l'esternalizzazione di parte della forza lavoro verso Paesi a minor tassazione, toglie ai dipendenti qualsiasi potere contrattuale e riduce significativamente l'impatto della maggior occupazione sul territorio. Per le sopracitate ragioni sono in programma numerosi scioperi anche nel Regno Unito, dove i lavoratori non chiedono altro se non la parità di trattamento rispetto alle altre compagnie aeree.

Turismo

Il secondo aspetto su cui Chiara Ravara pone attenzione è quello turistico, con un aumento del turismo internazionale pari al 70% negli ultimi 10 anni. Purtroppo, tale valore non può essere valutato se non in relazione al traffico aeroportuale nello stesso periodo di tempo. A fronte di un aumento del 100% del numero di passeggeri (da 6.5 milioni a 13, di cui più del 75% internazionale), il turismo in provincia di Bergamo è aumentato del 70%, quindi in misura meno che proporzionale. Anche in questo caso, il dato numerico deve essere accompagnato da un dato qualitativo: negli ultimi anni, purtroppo, la spesa media per turista è crollata dagli 82 Euro del 2008 ai 63 Euro del 2012. In assenza di dati più recenti, il trend resta comunque preoccupante, anche considerando l'incremento dei turisti da Paesi mediamente più poveri

come quelli dell'Est Europa e dal crollo della sterlina che riduce la presenza di passeggeri *leisure*, quali in prevalenza i turisti inglesi.

Etica: trasparenza e ambiente

"Le società devono proteggere l'ambiente e trattare i dipendenti con dignità e rispetto": è quanto si legge in un comunicato di Business Roundtable, il gruppo che riunisce oltre 200 aziende americane tra cui Amazon, Blackrock, General Motors e JPMorgan, che detta le linee guida per il futuro del capitalismo americano. Almeno a parole, l'America ha scoperto il valore aggiunto della lealtà di lavoratori, consumatori e clienti e del rispetto dell'ambiente; valore aggiunto che nel breve periodo può non corrispondere ad un ritorno economico, ma che si tradurrà in moneta nel lungo periodo. Visto quanto sopra esposto, possiamo dire che Ryanair non ha ancora compreso a fondo il valore aggiunto insito nel trattare i dipendenti con dignità e rispetto. Clienti e fornitori non fanno eccezione: i clienti sono sommersi da costi nascosti, i fornitori (quali gli aeroporti) sono spesso piegati alla volontà della grande multinazionale (anche se questo fa parte del mercato aeroportuale quasi monopolistico in cui spesso opera Ryanair). Tra i "costi nascosti" ricordiamo innanzitutto l'aggiunta del bagaglio a mano, che da un lato rende poco comparabili le tariffe di Ryanair con quelle di tutti i competitors, dall'altro è un costo assolutamente variabile e imprevedibile, introdotto per 6 Euro lo scorso Novembre (come scriveva l'Eco di Bergamo il 22 Novembre) e salito a oltre 12 Euro ad oggi; c'è poi la scelta del posto, per cui Ryanair è l'unica compagnia a non far sedere vicine persone che hanno effettuato la stessa prenotazione, in modo da favorire l'acquisto del posto; o il tasso di cambio estremamente fuori mercato, per cui le tariffe in valuta estera risultano fino al 6% più alte del cambio reale, nonostante Ryanair sconsigli esplicitamente di usare la valuta corrente usata dalle maggiori carte di credito. Sebbene siano tutti costi legalmente applicabili (nutro dei dubbi in merito al tasso di cambio), resta l'opacità degli stessi, che manifesta una mancanza di rispetto nei confronti dei clienti. Per quanto riguarda gli aeroporti, inoltre, non bisogna dimenticare i contributi che vengono pagati a Ryanair sotto forma di accordi commerciali. Solo lo scorso anno l'Aeroporto di Orio al Serio ha pagato 42 milioni di Euro, in gran parte alla compagnia irlandese che gestisce oltre l'80% dei voli dello scalo. Infine, c'è l'annoso problema ambientale. È difficile stimare l'impatto del traffico aereo sull'inquinamento globale, ma si pensa che il settore aereo sia responsabile per il 3% delle emissioni di gas serra in Europa, con una crescita attesa del 700% fino al 2050. Secondo uno studio della Federazione Europea per il Trasporto e l'Ambiente, Ryanair è tra le 10 società più inquinanti d'Europa, insieme alle maggiori centrali elettriche a carbone. Sebbene le compagnie aeree si stiano impegnando a ridurre l'inquinamento usando aerei a minori emissioni e meno rumorosi, è quantomeno difficile credere ai recenti studi promossi dalla società di gestione dell'Aeroporto di Orio al Serio che sostengono che lo stesso non abbia significativi impatti ambientali sui comuni limitrofi.

Ryanair ha sicuramente il merito di aver fatto viaggiare milioni di persone in tutta Europa, aprendo i confini geografici di molti paesi e permettendo a famiglie e ragazzi di esplorare l'Europa. Troppo spesso però, spinti dalla voglia di esplorare, ci dimentichiamo dei costi economici, sociali e ambientali di questo modello di business. Forse la soluzione sta nel mezzo: essere disposti a spendere di più per viaggiare, a patto che chi ci fa viaggiare rispetti noi e l'ambiente in cui viviamo.