

## "Facevo il pilota alla Ryanair: vi dico tutto"

adnkronos.com

Federica Mochi



Le ferie? "Neanche a parlarne". La malattia? "Non retribuita". L'assicurazione sanitaria? "Un'utopia". Max, nome di fantasia, è un pilota trentenne che da pochi mesi ha lasciato Ryanair per una compagnia estera, per la quale lavora da qualche settimana. Come lui, nell'ultimo anno tanti altri colleghi hanno fatto le valigie e sono stati arruolati in avioeree concorrenti. Il motivo? Max ce lo spiega al telefono: "Purtroppo i contratti che regolamentano le condizioni di lavoro di Ryanair sono piuttosto pessimi - racconta all'AdnKronos -. Tutte le compagnie che operano in Italia, pur non essendo italiane rispettano i contratti di lavoro con le retribuzioni previste, ma Ryanair non lo fa".

Mentre il numero uno dell'avioerea irlandese, Michael O'Leary ha smentito la carenza di dipendenti parlando di "un'errata valutazione dei riposi che spettano ai piloti", Max ci parla delle condizioni lavorative di quelli che ormai sono i suoi ex colleghi. "La maggior parte dei piloti Ryanair - dice - viene assunta con il 'Contractor', un contratto di lavoro autonomo". Si tratta di piloti a partita Iva, che non sono assunti direttamente da Ryanair ma da un'agenzia interinale. In questo modo, i piloti non hanno un contratto da dipendente e sono costretti ad aprire una Limited in Irlanda, come aveva fatto anche Max.

**"La compagnia fornisce una retribuzione 'lorda' per ora di volo schedulata ed effettuata** - afferma - senza alcuno stipendio base, malattia e ferie pagate". E' bene specificare tuttavia, che non tutti i contratti Ryanair sono uguali. Quello di Max "incide sul 60-70% dei piloti - dice - e non prevede alcuna retribuzione per ferie o malattia. L'unica retribuzione che si percepisce è per le ore di volo effettuate". Piloti e assistenti di volo devono infatti rispettare limiti orari. "L'ora di volo non corrisponde all'ora di servizio - spiega Max - in

**media un pilota vola circa 80 ore al mese, a volte può volarne 60 o 90 ma non va mai oltre le 90 ore in 28 giorni, è una regola europea".**



"Facendo un conto semplice - prosegue Max - se una pilota vola in media 80 ore e la retribuzione oraria in Ryanair parte da 20 euro, lo stipendio mensile può arrivare a 1.600 euro fino a 2.500-4mila euro, e sfiorare, in alcuni casi, 10mila euro. Tutti lordi". Cifre non proprio da fame. "Sì, è vero - ribatte il pilota - si possono percepire anche 8mila euro al mese ma poi non si hanno ferie, contributi, malattie pagate. Niente".

"Nella maggior parte dei casi - racconta il pilota - i soldi che vengono versati ai piloti Ryanair sono tassati inizialmente in Irlanda e versati sotto forma di rimborso spese come lavoratori autonomi, le tasse in Italia sono quasi nulle. Le persone corrette come me fanno il modello Unico, gli altri facendo versare i soldi su conti irlandesi, per assurdo risultano nullatenenti al fisco italiano".

Inoltre, a differenza di altri lavoratori, i piloti Ryanair non sono tutelati da un contratto collettivo nazionale, o da sindacati. "Il ricorso al sindacato per i piloti Ryanair non è consentito da contratto - racconta ancora Max - La Cisl però ha sempre condotto battaglie per noi e ora si vedono i risultati". Da oltre un anno, dice Max, Fit Cisl ha portato la questione all'attenzione di Enac, del ministero dei Trasporti, del ministero del Lavoro, dell'Inps, e anche dell'Unione Europea.

Qualche giorno fa la Corte di giustizia dell'Unione Europea, accogliendo il ricorso di un dipendente di Ryanair basato all'aeroporto di Charleroi, in Belgio, ha stabilito che Ryanair non può imporre agli equipaggi basati in altri Stati europei la legislazione irlandese. **"Ma da noi tutti hanno sempre taciuto** - prosegue Max - e Ryanair continua a non rispettare le regole". Perché allora firmare un contratto per Ryanair se queste sono le condizioni? "Non avendo esperienza - ammette Max - come molti colleghi, **ho firmato il contratto che mi era stato proposto perché era un modo per iniziare**". Ecco spiegato il fuggi fuggi dei piloti degli ultimi anni. "La gente se ne va non tanto per una questione economica - prosegue - ma perché purtroppo Ryanair non conosce il rispetto delle regole. E' questo che non va. **Sono scorretti. Da loro si lavora con gli obblighi da dipendente ma senza avere le garanzie da dipendente**, ed è piuttosto squallido, soprattutto se paragonato alla concorrenza".

Tutte le altre compagnie, spiega Max, "forniscono le condizioni adeguate, con benefit incredibili. Poi certo, appena uno finisce l'esperienza in Ryanair va alla ricerca di una realtà migliore". E lui da qualche settimana l'ha trovata. Ora lavora per uno dei principali concorrenti di O'Leary. **"Qui le differenze sono enormi** - sottolinea il pilota - dall'attenzione al dipendente, al rispetto della normativa, passando per la valorizzazione professionale e il coinvolgimento aziendale, tutte cose che a Ryanair ancora mancano".

Tuttavia, per tanti piloti che dicono bye bye a Ryanair, altrettanti decidono di rimanere: **"Poi alla fine molti colleghi restano perché lavorano vicino casa, lo stipendio a fine mese lo intascano** - conclude Max - ma non rendendosi conto di cosa c'è fuori, vanno avanti anche per inerzia. Io dopo aver passato la selezione con la nuova compagnia sono stato assunto. Altri se ne sono andati in altre compagnie inglesi, qualcuno è in Easyjet, qualcun altro è volato in Cina, soprattutto i comandanti con esperienza". Lì, ci confessa, "gli stipendi sono il doppio di quelli del mercato europeo".