

L'IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DI EASYJET IN ITALIA

IL RUOLO DELLA COMPAGNIA AEREA NELLA CREAZIONE DI RICCHEZZA E DI
OCCUPAZIONE NEL NOSTRO PAESE.



Indice:

Executive summary	3
1. Introduzione: Come si giudica una compagnia aerea?	3
2. L'impatto sull'occupazione e sul turismo	4
3. Il valore cruciale di essere connessi	6
4. L'attenzione verso la qualità del lavoro	8
5. La percezione di easyJet	9
6. Conclusioni: una compagnia orientata al sociale	11
Metodologia	12
Tabelle in appendice	13

Executive summary

Nel report sono valutati gli effetti di easyJet nella creazione di occupazione in Italia e, in generale, gli effetti della sua attività. Ci sono due modi attraverso cui easyJet produce occupazione: uno è diretto, attraverso le assunzioni della compagnia e quelli dovuti all'effetto moltiplicatore sui consumi degli stipendi distribuiti. Il secondo effetto, molto più grande, è dovuto al contributo di easyJet al movimento turistico. Nel complesso grazie alla presenza di easyJet si sono prodotti nel 2015, 209mila posti di lavoro, dei quali 174mila sono dovuti alla esclusiva presenza di easyJet (gli altri potevano essere teoricamente sostituiti attraverso l'utilizzo di posti aerei con altre compagnie). Nel corso degli ultimi 10 anni i posti di lavoro creati per la presenza e le attività di easyJet in Italia sono stati 1,5 milioni.

L'impatto di easyJet è importante anche sul piano sociale perché aumenta le capacità di connessione di alcune aree fondamentali del Paese, come ad esempio Napoli, dove la compagnia garantisce alla città e all'area del sud che su di essa gravita, di essere connessa con città e paesi europei molto importanti. Per alcuni collegamenti easyJet è l'unica possibilità offerta alla città di collegarsi con alcuni paesi dell'Europa e del Mediterraneo. Un elemento significativo della sensibilità etica di easyJet è che tutti i suoi dipendenti sono assunti con un contratto italiano. La qual cosa, essendo easyJet una compagnia straniera, è particolarmente importante, perché di solito non avviene così. Inoltre, distribuisce stipendi ai propri dipendenti mediamente più alti rispetto alla media degli stipendi in Italia nel settore aereo.

1. Come si giudica una compagnia aerea?

In quanti modi si può considerare la presenza e gli effetti di una compagnia aerea in una paese o in un territorio?

C'è il modo tradizionale, focalizzato sulle performance aziendali come il fatturato, il valore aggiunto, la solidità finanziaria, il numero di dipendenti e altri indicatori ancora. Elementi tutti di vitale importanza per gli azionisti della società. Ma c'è un altro modo però, ancora più importante, di valutare gli effetti della presenza di una compagnia aerea, dal punto di vista della collettività, che coinvolge la sua capacità di generare posti di lavoro, di creare ricchezza, e complessivamente investe il modo attraverso cui aiuta lo sviluppo delle economie locali.

Non basta però fermarsi al pur centrale apporto economico che un'azienda fornisce alle economie locali, perché l'azione di un'impresa coinvolge anche altre sfere sociali e persino valoriali, perché le imprese nel loro agire fanno cultura collettiva, determinano anche modelli di comportamento che diventano esemplari, al di là della dimensione economica. Ad esempio, è importante come

un'azienda contribuisca a migliorare l'ambiente; è importante come un'azienda valorizzi le pari opportunità di genere; è importante come definisce la qualità delle relazioni con i propri dipendenti e con la clientela. Sono tre fattori cruciali attraverso i quali si valuta se la presenza dell'azienda sia un fattore di miglioramento generale del contesto in cui agisce o meno.

In questo report ci concentreremo a valutare l'impatto di easyJet sull'economia italiana, specificamente per le economie locali dove la compagnia è presente. Inoltre, faremo un approfondimento anche sulle tematiche social-valoriali cui si è fatto cenno prima, che riguardano gli aspetti più smart (ambiente, pari opportunità, relazioni con il personale) della sua azione.

2. L'impatto sull'occupazione e sul turismo

Una compagnia aerea serve a trasportare le persone e le merci e, in generale, a facilitare il business, cioè la realizzazione dei programmi delle aziende che trovano un grande vantaggio dal poter spostare le persone e le merci in maniera più veloce.

Il tipo d'impatto sull'occupazione ha perciò due modalità fondamentali attraverso cui si sviluppa e si realizza. Il primo impatto comprende quello diretto, cioè il numero di persone che sono impiegate nella compagnia e include anche l'effetto moltiplicativo che nasce dalla distribuzione di salari e stipendi dei suoi dipendenti sull'economia locale. Il secondo tipo d'impatto, quello più importante, si riferisce al supporto al turismo che i collegamenti aerei consentono. Vediamo perciò con maggiore dettaglio i due effetti.

Effetti diretti sull'occupazione

Il numero di dipendenti italiani di easyJet è di 1.108 a ottobre 2016. Si tratta di lavoratori contrattualizzati secondo il diritto del lavoro italiano, perciò seguono per intero le regole vigenti nel nostro paese. Perciò non si tratta di addetti che operano in Italia e sono contrattualizzati in altro paese (cosa possibile e talvolta consueta per altre compagnie). Il che permette, oltre a altre considerazioni d'ordine extra-economico, di avere il massimo effetto moltiplicatore nel nostro paese, perché comprende anche la parte di tassazione, di oneri contributivi e previdenziali che arrivano tutti nel nostro paese.

Calcolando perciò gli effetti indiretti della distribuzione di salari e stipendi dei dipendenti diretti, cioè calcolando l'effetto sui consumi che deriva dalla distribuzione di stipendi, si arriva a calcolare in 304 il numero di posti di lavoro aggiuntivi (oltre ai 1.108) che derivano dall'aumento dei consumi derivante dagli stipendi.

Effetti sul turismo

La gran parte dell'effetto economico di una compagnia aerea è naturalmente legato alla sua capacità di trasportare le persone. Nel caso dell'Italia easyJet, guardando al 2015 complessivo, ha trasportato 15milioni e 518mila passeggeri.

La metà circa dei passeggeri sono *inbound* per l'Italia, cioè sono cittadini che arrivano nella destinazione italiana da un'altra destinazione, mentre l'altra metà circa è costituita da *outbound*, cioè italiani che vanno all'estero.

Considerando la data di partenza e la data di ritorno è possibile calcolare con grande precisione qual è la durata media del soggiorno. Nel caso di easyJet è di 5,7 giorni, perciò particolarmente elevata. (Da notare che nelle città più grandi la durata media del soggiorno è di due notti, nettamente più bassa di quella dei clienti di easyJet). Dalla moltiplicazione della durata del soggiorno con la spesa media pro-capite al giorno (164 euro) si arriva a stimare la spesa turistica complessiva, che nel nostro caso è di 7miliardi e 253milioni. Su questa base di spesa il numero di posti di lavoro equivalenti creati è di 207mila e 994 unità.

Qui sorge la prima domanda: questi posti di lavoro ci sarebbero ugualmente se easyJet non ci fosse, cioè non operasse, nelle aree dove opera? Questo dipende dalla circostanza se abbiamo o no delle alternative, rispetto a easyJet. In alcuni casi ci possono essere voli alternativi, ovviamente con una limitatezza dei posti disponibili, ma in altri casi sarebbe ragionevolmente impossibile arrivare in mancanza del volo easyJet. In mancanza del volo, ad esempio, diretto da Napoli a Cracovia o ad Amburgo, è difficile pensare che le stesse persone farebbero comunque visita a Napoli, anche perché buona parte della clientela è *leisure*, perciò probabilmente sceglierebbe altre destinazioni di vacanza meglio collegate. Dall'insieme delle rotte in monopolio, da quelle dove la quota parte del mercato di easyJet è superiore al 25 % o al 50 % e dalla pratica impossibilità di raggiungere gli aeroporti serviti da easyJet, senza un collegamento aereo, si è arrivati a stimare che l'84 % dei passeggeri trasportati da easyJet non avrebbero ragionevoli alternative di raggiungere le stesse destinazioni in mancanza del diretto e specifico collegamento di easyJet.

Per queste ragioni la spesa turistica complessiva è stata decurtata del 16 %, che rappresenta la quota di passeggeri che avrebbe un'alternativa teorica di arrivare alla destinazione senza easyJet. Di conseguenza i posti di lavoro creati e attribuibili esclusivamente a easyJet e determinati dalla spesa turistica sono 174.714, cui si devono aggiungere i dipendenti diretti e quelli generati dal moltiplicatore della spesa degli stipendi, complessivamente 1.412, per cui la presenza di easyJet garantisce, con la sua esclusiva attività, 176mila posti di lavoro.

Se, invece, calcoliamo anche la parte di easyJet che è sostituibile con altri mezzi di trasporto, ma che comunque esiste nei fatti, si arriva alla generazione di 209mila posti di lavoro. Siamo perciò davanti a un'azienda relativamente piccola in termini di persone occupate direttamente, ma che è capace di garantire in esclusiva un gran numero di occupati.

Tab. 1 – Impatto generale di easyJet sull'occupazione

Impatto sulla creazione dei posti di lavoro di easyJet	Indicatore
Passeggeri	15.518.188
Posti di lavoro creati da spesa turistica (A)	207.994
- Percentuale di persone che non avrebbe potuto raggiungere altrimenti la destinazione (B)	84 %
Posti di lavoro generati dalla presenza esclusiva di easyJet (C= A x B)	174.714
Dipendenti diretti (D)	1.108
Posti di lavoro aggiuntivi derivanti dai consumi dei dipendenti (E)	304
Totale posti di lavoro diretti (F = D+E)	1.412
Totale posti di lavoro (equivalenti) dovuti esclusivamente alla presenza di easyJet (C+F)	176.126
Totale posti di lavoro alla cui creazione contribuisce easyJet (A+F)	209.406

Fonti: Passeggeri, report interni easyJet, passeggeri trasportati da/per Italia in FY16 (da 1/10/2015 a 30/9/2016); dipendenti diretti, dato interno easyJet, personale dipendente basato in Italia e assunto con contratto italiano in FY16 (da 01/10/2015 a 30/09/2016)

Tab. 2 – L'impatto di easyJet sull'occupazione negli ultimi dieci anni

Impatto di easyJet in 10 anni	2007 - 2016
Passeggeri	112.609.327
Posti di lavoro cumulati creati nel periodo	1.502.131

Fonti: Passeggeri: report interni easyJet, passeggeri trasportati da/per Italia in 10 anni, da FY07 a FY16 (da 01/10/2006 a 30/09/2016).

3. Il valore cruciale di essere connessi

EasyJet serve oggi 134 aeroporti in Europa con più di 800 collegamenti. Ha oltre 10mila dipendenti, di cui 2.300 piloti e 5mila addetti degli equipaggi. In Italia ha tre grandi basi negli aeroporti di Milano Malpensa, di Napoli e di Venezia, con una presenza anche a Fiumicino. In particolare Milano Malpensa è la sua più grande base europea, se si esclude quella londinese. Nella sola Malpensa ha 1.200 addetti. La compagnia easyJet è la principale nell'aeroporto milanese, ma anche a Venezia e a Napoli, mentre è la seconda compagnia a Pisa e Olbia. Perciò tre dei più grandi aeroporti italiani hanno easyJet come principale compagnia, superando in questi casi sia Alitalia che Ryanair.

Il numero di collegamenti, il numero di aerei impiegati, il numero di passeggeri e il numero di addetti sono i principali indicatori della dimensione di una compagnia aerea, ma ci sono altri indicatori che danno ancora meglio l'idea dell'impatto di una compagnia su una specifica area territoriale. Consideriamo, ad esempio, le rotte coperte in monopolio, cioè quei collegamenti che non ci sarebbero se easyJet non operasse. Il caso in particolare riguarda l'aeroporto di Napoli. È noto come il sud sia particolarmente penalizzato nei trasporti per due ragioni di fondo: la prima è dovuta a un dato oggettivo: la grande distanza dal cuore della domanda turistica o delle regioni industrialmente più sviluppate, perciò il collegamento aereo è l'unico possibile, non essendo competitivo quello ferroviario o quello stradale; la seconda ragione è che non operando molte compagnie aeree in queste aree, la presenza di easyJet è spesso vitale e perciò determina l'apertura o meno di vie di traffico con città e nazioni altrimenti irraggiungibili, o meglio raggiungibili con un dispendio di tempo e di risorse talmente elevato che ragionevolmente si tratta di alternative puramente teoriche, ma irreali.

In particolare su oltre 30 collegamenti easyJet agisce da monopolista, perciò se non operasse non ci sarebbe possibilità alcuna di collegare quelle città e per altre 70 rotte agisce con una quota di mercato superiore al 50 %, cioè se easyJet non operasse la metà o più dei passeggeri non saprebbe come raggiungere le città collegate.

La situazione è particolarmente significativa per Napoli, che è diventata base di easyjet nel marzo 2014, dove realizza 33 collegamenti, di cui 27 con città estere. Infatti, sarebbe molto difficile arrivare nel capoluogo campano da città come Amburgo, Edimburgo, Atene, Cracovia, Praga o Liverpool, se non ci fosse un collegamento diretto. Per tutte queste destinazioni l'unico mezzo di trasporto è l'aereo, ma sarebbero necessari uno o più scali intermedi a tariffe molto alte per arrivare a Napoli, il che finirebbe, di fatto, a escludere la città come destinazione turistica per un gran numero di mercati. Ci sono poi i collegamenti con la Sardegna (aeroporti di Cagliari e di Olbia) che insieme a quelli di Catania rappresentano rari collegamenti sud-sud che non sono mai stati molto frequenti nella storia dei trasporti del nostro paese, perché tradizionalmente i collegamenti sono sud-centro o sud-nord, ma raramente, appunto, sud-sud.

Questo aspetto è molto più importante di quanto generalmente si creda. Il turismo al sud è debole soprattutto sul mercato dei week end, mentre sulle vacanze lunghe d'estate riesce a ottenere quote di mercato soddisfacenti. Il mercato dei week end vive sostanzialmente intorno a due fattori: buoni collegamenti aerei diretti e tariffe non elevate. Queste condizioni non esistono quando si tratta di collegamenti con scali intermedi o con compagnie che praticano sostanzialmente tariffe il cui prezzo è indicato più per il mercato business che per quello *leisure*. L'assenza di collegamenti diretti sud-sud è una delle ragioni per cui il turismo nel Mezzogiorno non riesce a conquistare quote di mercato significativo sul mercato dei week end. Avere una compagnia aerea che rende disponibili i collegamenti sud-sud è un vantaggio non da poco.

In un mondo diventato estremamente competitivo, nel quale, ad esempio, essendo a Londra e avendo disposizione un week end e una disponibilità economica minore di mille euro da spendere nel viaggio, le alternative sono tantissime, non avere a disposizione un collegamento diretto, di fatto, esclude le località non collegate dalla scelta. Perciò, se è sempre vera la legge che il trasporto aereo è generato dalla domanda (di merci e di persone/turisti), è pur vero che per la

domanda per la singola destinazione può essere identificata in maniera diretta dalla disponibilità dei mezzi di trasporto. Senza collegamenti la domanda si rivolge altrove.

Tab. 3 – Collegamenti di easyJet secondo la quota di mercato

Collegamenti di easyJet secondo la quota di mercato	Numero città collegate
Totale collegamenti easyJet	200
Collegamenti con share di mercato del 100%	32
Collegamenti con share di mercato del 50 % o più	70

Fonte: dati interni easyJet, rotte da/per Italia operative in FY16 (da 01/10/2015 a 30/09/2016).

4. L'attenzione verso la qualità del lavoro

Si è detto all'inizio che un'azienda nel suo agire non solo ha influenza sugli indicatori economici, ma estende la sua influenza anche sul piano sociale, delle relazioni di lavoro e persino su quello etico. Vediamo come su questo piano easyJet esercita la sua influenza.

In questo ambito è più difficile assumere alcuni valori specifici come indicatori oggettivi e incontrovertibili di una situazione o creare un ranking fra competitori. E' utile tuttavia descrivere come easyJet affronta alcune delle questioni più sensibili legate alla vita di un'azienda e al modo in cui influenza, con le sue scelte, il clima generale del settore.

Vediamo in rapida successione i comportamenti di easyJet su alcuni dei piani più sensibili dove la sua attività ha più rilievo. Il primo è quello delle relazioni industriali, cioè sul tipo di relazioni che ha con i propri dipendenti. Il dato più rilevante è che tutti i dipendenti di easyJet che operano in Italia sono assunti in Italia, secondo le leggi sul lavoro italiane e perciò la tassazione relativa ai contatti di lavoro, la parte del salario integrativa e previdenziale, in breve tutto, è pagato in Italia. Non sempre avviene così nelle aziende dell'aertrasporto, soprattutto di quelle che hanno sede legale all'estero. Capita spesso che vengano contrattualizzati secondo le norme del paese dove la compagnia ha sede, ma non per easyJet, che invece osserva e rispetta il principio che il contratto va stipulato nel paese dove si svolge la gran parte del lavoro, in questo caso in Italia.

Il secondo elemento riguarda gli stipendi medi distribuiti da easyJet. Si è già visto che nel complesso, al lordo della tassazione, la retribuzione media lorda dei dipendenti di easyJet è di 59.321 euro l'anno (dati 2015). Ricordiamo che la retribuzione media lorda in Italia, sull'insieme dei settori economici, è di 28mila euro annui e nello specifico settore aereo è di 38mila euro, perciò i compensi distribuiti da easyJet sono ampiamente superiori alla media dell'industria relativa.

Un aspetto importante è fornito dalla valorizzazione delle donne nella vita d'impresa. Nel caso di

easyJet il 45 % del totale dell'occupazione è femminile, indicatore molto elevato che raramente si ritrova nella generalità delle imprese. In particolare, se la statistica viene riferita solo alle persone con più alta istruzione, allora si registra che su 100 impiegati della compagnia "graduate", il 48 % è costituito da donne, perciò un livello ancora più elevato. Inoltre, easyJet va oltre le garanzie contrattuali riservate alle donne che lavorano che hanno figli, in quanto permette il part-time fino a 18 mesi e per chi preferisse avere cura del figlio per un tempo più lungo prevede la possibilità di un'aspettativa non retribuita fino a 24 mesi. Perciò la maternità ha una particolare e speciale attenzione da parte della compagnia.

Un altro aspetto per cui esiste una grande sensibilità riguarda la salvaguardia dell'ambiente naturale e la riduzione dei livelli di inquinamento. Su questo easyJet ha un suo particolare vantaggio, perché portando al massimo il *load factor*, cioè il tasso di riempimento degli aerei, riesce a ottenere una riduzione, per singolo passeggero, del 22 % di emissioni di ossido di carbonio nell'aria. Inoltre easyJet ha oltre 250 aeromobili con una età media inferiore ai sei anni e perciò si tratta di mezzi con minore emissione di agenti inquinanti. In sostanza l'attenzione all'ambiente è massima.

5. La percezione di easyJet

Una parte importante delle performance di una compagnia dipende dalla capacità di offrire alla clientela dei servizi efficienti, puntualità nei collegamenti, posti confortevoli, insomma adempiere a quelli che sono i più importanti indicatori di solito utilizzati nel rapporto aereo.

Qui di seguito sono riportati i valori di alcuni indicatori per le prime tre compagnie aeree più importanti che operano in Italia riferiti al primo semestre 2016. Per quanto riguarda la qualità percepita nella puntualità, easyJet ottiene la migliore performance (solo l'11,5 % ritiene che abbia un basso standard di puntualità) superando di poco Ryanair e, in misura più consistente, Alitalia. Si colloca ancora al primo posto nella trasparenza percepita delle tariffe e questa volta con un distacco netto rispetto alle altre due compagnie aeree. Infatti, solo il 14,17 % degli intervistati sostiene che non offra tariffe trasparenti a sufficienza; al secondo posto Alitalia con il 17,83 % di persone non soddisfatte della trasparenza delle sue tariffe e, infine, Ryanair che percepita non trasparente nelle tariffe dal 17,83 % degli intervistati.

Gli aspetti critici che si riferiscono all'esperienza a bordo non confortevole si concentrano su Ryanair (30,83 % insoddisfatti), mentre Alitalia si colloca al primo posto, seguita da easyJet. Sugli orari scomodi, il risultato peggiore è ancora di Ryanair, mentre Alitalia è al primo posto, seguita ancora da easyJet. Questa situazione, di migliore performance di Alitalia, seguita da easyJet con Ryanair in coda, si registra anche quando si consideri l'insieme di servizi offerti ai viaggiatori e per la collocazione fisica degli aeroporti serviti.

In sostanza abbiamo quattro fattori chiave nella percezione dei viaggiatori: la puntualità, le tariffe, la qualità complessiva del servizio e la distribuzione fisica della rete degli aeroporti serviti. Sui primi

due punti, quelli della puntualità e delle tariffe, easyJet vince sulle altre compagnie; sugli altri due punti, che coinvolgono la rete complessiva degli aeroporti serviti e la loro collocazione, oltre che il servizio nella sua totalità, Alitalia vince, ma easyJet si colloca subito dietro e davanti a Ryanair.

Tab. 4 - Opinioni sui servizi offerti dalle compagnie aeree

Caratteristica	easyJet	Ryanair	Alitalia
Ha un basso record di puntualità	11,50	12,00	19,25
Non è trasparente nelle tariffe	14,17	18,25	17,83
Offre un'esperienza a bordo non confortevole	19,0	30,83	10,08
Non ha voli in orari comodi	14,92	19,83	13,42
offre un servizio ai viaggiatori non ricco	14,50	19,00	10,67
Vola da a per aeroporti non troppo comodi	17,67	21,00	11,42

Fonte: "easyJet Brand Tracker", ricerca mensile MillwardBrown per easyJet, su base intervistati in Italia di ca. 200 persone al mese. Il dato sopra si riferisce a FY16 H1, quindi da 01/10/2015 a 31/03/2016.

Un'altra tabella mette in relazione il costo del biglietto con l'insieme dei servizi ricevuti. In sostanza il rapporto tra prezzo pagato e qualità ricevuta. E' l'indicatore fondamentale nel marketing e serve a dare un'idea sintetica della percezione complessiva della convenienza, in senso lato, di una compagnia. Nel rapporto qualità/prezzo easyJet si colloca al primo posto, seguita da Ryanair e da Vueling, mentre al quarto posto si trova Alitalia.

Tab. 5 - Rapporto prezzo/qualità percepito per i servizi delle compagnie aeree

Compagnia aerea (dati 1. sem. 2016)	il prezzo del biglietto vale il valore del viaggio
easyJet	67,84
Ryanair	67,60
Alitalia	51,37
Vueling	61,14

Fonte: "easyJet Brand Tracker", ricerca mensile MillwardBrown per easyJet, su base intervistati in Italia di ca. 200 persone al mese. Il dato sopra si riferisce a FY16 H1, quindi da 01/10/2015 a 31/03/2016.

6. Conclusioni: una compagnia orientata al sociale

Non sempre è evidente quanto una compagnia aerea sia cruciale nel determinare i destini di una città o di un'area geografica. In buona sostanza, quando si esamina una specifica economia territoriale e si guarda all'occupazione diretta di una compagnia aerea, i numeri, sempre inevitabilmente piccoli, ma il suo ruolo è enorme per una serie di ragioni.

Innanzitutto perché nel sistema nervoso dei collegamenti la componente aerea è decisiva. Una città senza collegamenti aerei è una città menomata, che non può espandere la propria influenza oltre quello che permettono i collegamenti stradali e ferroviari. In un mondo globalizzato questo non è uno svantaggio da poco. Le connessioni oggi sono la chiave dello sviluppo. Connessione tra le persone (e l'aereo aiuta), connessione tra le imprese (e l'aereo aiuta), connessione tra i mercati (e anche in questo caso, l'aereo aiuta). Perciò possiamo affermare che assumendo il principio della connessione come uno dei driver determinanti per lo sviluppo, i collegamenti aerei sono il fulcro, o uno dei fulcri, principali della rete di connessione tra le merci e le persone.

L'ambito ancora più specifico dell'economia territoriale dove la connessione aerea diventa direttamente decisiva è quello del turismo. Alcuni mercati sarebbero semplicemente irraggiungibili, soprattutto nel Mezzogiorno, se non ci fossero i collegamenti aerei; altri mercati avrebbero uno svantaggio competitivo, se per arrivarci dovessero esserci più scali e non la via diretta; altri mercati ancora sarebbero impoveriti nelle opzioni se le alternative fossero solo l'automobile o il treno. Lo stesso raggio d'azione di una destinazione turistica sarebbe minato, ridotto, compresso se non ci fossero i collegamenti aerei.

Questo problema si avverte soprattutto nelle regioni meridionali, dove la lontananza dal cuore dei mercati turistici (nord dell'Italia, Germania, Gran Bretagna, Francia e Olanda per restare in Europa e ovviamente per gli altri continenti in misura ancora maggiore) è l'elemento determinante. In un mondo sempre più fungibile, per cui i benefit di una destinazione possono essere offerti anche da decine, se non centinaia di altre destinazioni, la disponibilità dei collegamenti diretti è appunto cruciale.

Perciò le compagnie aeree hanno un impatto diretto limitato in fatto di occupazione (nel caso di easyJet abbiamo 1.142 posti di lavoro generati dai dipendenti della compagnia e dalla loro spesa sui consumi), ma l'impatto è enorme quando si consideri la loro capacità di produrre reddito che arriva dalla spesa dei passeggeri trasportati. Nel caso di easyJet abbiamo un valore di 207mila posti di lavoro equivalenti creati dalla sua attività di trasporto. Anzi, per essere più esatti, se easyJet non operasse avremmo 174mila posti di lavoro in meno. La differenza fra le due stime è data dal 16 % che potrebbe arrivare nelle destinazioni servite con altra compagnia o con altra modalità.

Proiettando questi valori all'indietro nel tempo, agli ultimi dieci anni, si può vedere che easyJet ha generato in Italia un milione e 502mila posti di lavoro. Una cifra impressionante, se paragonata a una qualunque altra impresa di pari fatturato, ma non impegnata nel campo dei trasporti aerei nei modi specifici in cui lo è easyJet.

Metodologia

La spesa turistica

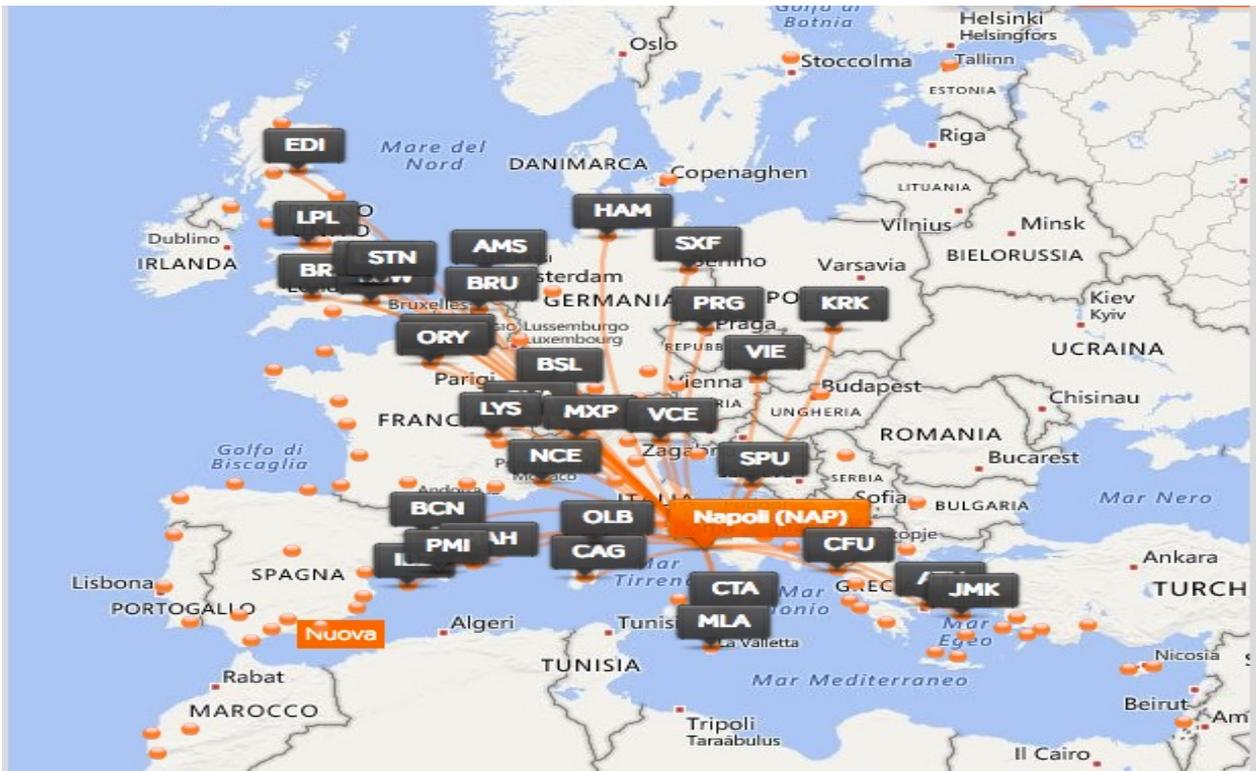
La durata del soggiorno è calcolata considerando la differenza (numero notti) fra il giorno di partenza e il giorno di ritorno dei passeggeri di easyJet. Per la spesa giornaliera dei turisti è stata utilizzata una recente (marzo 2016) indagine Sociometrica in cui un campione di turisti delle principali città italiane sono stati intervistati in ordine all'entità della loro spesa durante il soggiorno. Per calcolare l'effetto sull'occupazione è stata utilizzata la matrice dell'economia italiana del CER, Centro Europa Ricerche. Per calcolare l'effetto della spesa sull'occupazione (costo medio di un occupato equivalente su base annua) è stato considerato il costo medio per occupato nel settore dell'ospitalità (alberghi, ristoranti) e del commercio.

Moltiplicatore dell'occupazione aggiuntiva diretta degli occupati di easyJet

L'entità dell'occupazione aggiuntiva determinata dalla spesa per consumi dei dipendenti in Italia di easyJet è calcolata secondo la Tab. 8, utilizzando la matrice dell'economia italiana del CER, già citata.

Quota parte dovuta all'esclusiva presenza di easyJet

Nel testo si citano due risultati: uno si riferisce all'imputazione dell'occupazione complessiva dovuta alla presenza dei collegamenti di easyJet, o meglio alla sua capacità effettiva di trasportare passeggeri, da cui deriva una spesa e perciò una domanda aggiuntiva per il territorio dove si realizza; un secondo risultato si riferisce alla capacità esclusiva di easyJet di creare occupazione aggiuntiva (sempre attraverso la spesa dei passeggeri), nel senso che non ci sarebbe altro modo di crearla se non fossero i collegamenti operati da easyJet. L'indicatore è così costruito: si prendono tutte le rotte operate effettivamente da easyJet, si osserva una per una se sono ragionevolmente sostituibili con i collegamenti stradali o ferroviari, nel caso si escludono dal computo dell'occupazione creata da easyJet; da quel che rimane si tolgono le rotte che sono operate da altre compagnie nelle stesse condizioni di tempo (collegamenti diretti) e ovviamente di luogo (stesso aeroporto o stessa città). Qualche rimane è considerato come vantaggio esclusivo apportato da easyJet che nelle condizioni attuali non è possibile sostituire.



Tab. 6 - Calcolo del reddito creato dalla spesa turistica

Reddito creato dalla spesa turistica	indicatore
Passeggeri	15.518.188
Durata media (giorni)	5,7
Totale numero notti	88.453.671
% inbound (50%)	44.226.835
Spesa per day	164
Totale spesa	7.253.201.071
Pil corrispondente a un posto di lavoro	34.872
Posti di lavoro (equivalenti) creati	207.994

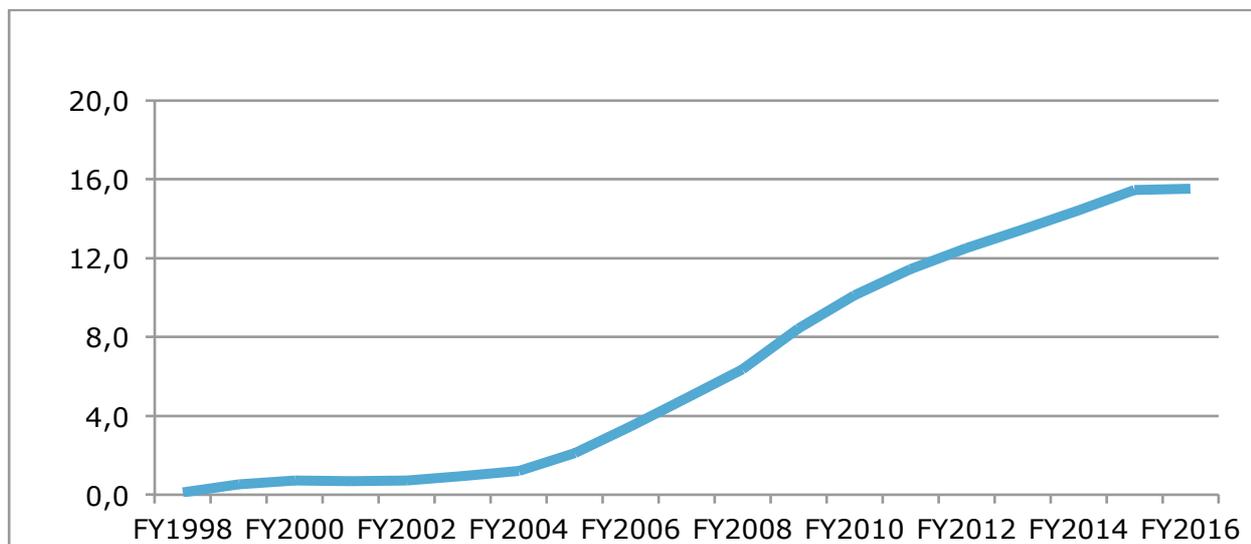
Fonte: idem tabelle precedenti. Spesa per day, Sociometrica, Pil relativo apposto di lavoro, CER

Tab. 7 - Collegamenti di easyJet secondo la quota di mercato sul singolo collegamento

Parte di collegamenti coperti da easyJet	Numero città collegate
Totale collegamenti easyJet	200
Collegamenti con share di mercato del 100%	32
Collegamenti con share di mercato del 50 % o più	70

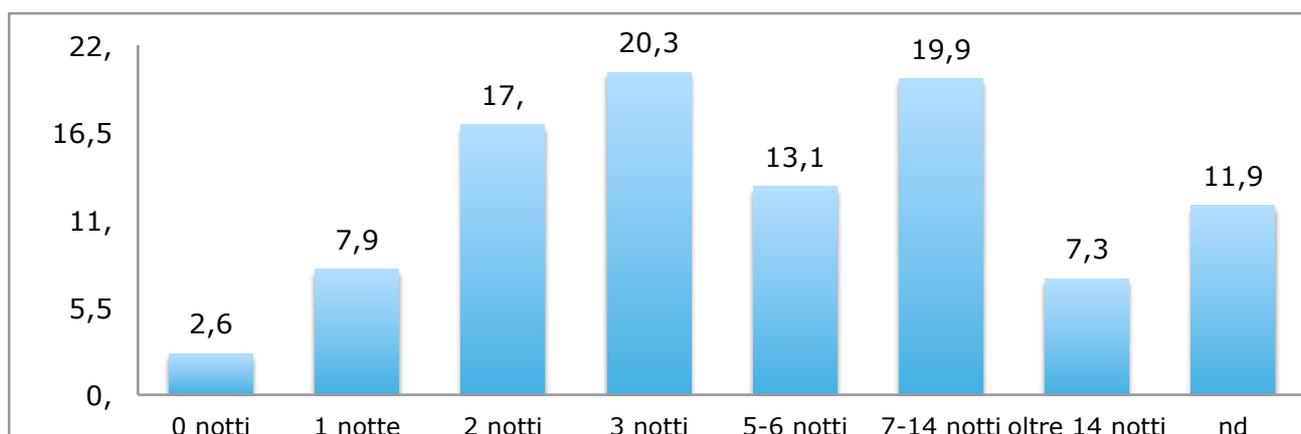
Fonte: dati interni easyJet, rotte da/per Italia operative in FY16 (da 01/10/2015 a 30/09/2016).

Graf. 2 - La crescita di easyJet (numero passeggeri per anno)



Fonte: Passeggeri: report interni easyJet, passeggeri trasportati da/per Italia in 10 anni, da FY07 a FY16 (da 01/10/2006 a 30/09/2016)

Graf. 3 - Durata del viaggio dei passeggeri easyJet



Fonte: easyJet CRM database, permanenza media dei passeggeri easyJet in Italia. Periodo da 09/2015 a 09/2016

Tab. 8 - Stima degli effetti su consumi e occupazione della presenza di EasyJet in Italia

a. Numero dipendenti EasyJet nel 2016 (in unità)	1.108
b. Costo medio per dipendenti EasyJet* (in €)	59.321
c. Aliquota contributiva media a carico del datore di lavoro e del dipendente (in %)**	38%
d=a×b×(1-c). Monte retribuzioni lorde EasyJet (in mln€)*	40,8
e. Aliquota fiscale media effettiva (in %)**	25%
f=d×(1-e). Reddito disponibile netto dipendenti EasyJet (in mln€)**	30,6
g. Propensione al consumo delle famiglie italiane (dato relativo al 2015 in % - fonte Istat)	92,2%
h=f×g. Consumi dei dipendenti EasyJet (in mln€)**	28,2
i=h×m. Consumi totali (inclusi effetti indotti) (in mln€)**	33,8
j=i-h. Consumi indotti sulla collettività (in mln€)**	5,6
k=i×n. Numero di occupati derivanti dai consumi totali (inclusi effetti indotti) (in unità)**	304
m. Moltiplicatore dei consumi**	1,2
n. Occupati per ogni mln€ di consumo totale**	9

Note: * Al lordo dei contributi a carico del datore di lavoro e dei lavoratori e delle ritenute fiscali. ** Valori stimati.

Fonte: CER, Centro Europa Ricerche