

La pagina sindacale

Dal Forum Unione Piloti emerge un dibattito molto aspro in atto all'interno della categoria.

Chiamarlo dibattito è riduttivo perché il disorientamento che vari fattori hanno provocato nei piloti è drammatico. Pur ricordando circostanze analoghe nei corsi e ricorsi storici degli ultimi quarant'anni, questa volta la situazione appare molto più critica.

Un'occhiata al passato, che in parte è patrimonio di memoria dei più anziani ed in parte "archeologia" dell'aviazione nazionale, può essere istruttiva.

Un tempo ci fu la fusione tra LAI [Linee Aeree Italiane] ed Alitalia [prima delle Olimpiadi di Roma, quando Renzo Dentesano era già comandante a "4 botte"], poi altre realtà (Società Aerea Mediterranea, Itavia, ATI, Aeralpi, AerTirrena, Aeral, Nuova Mediterranea ecc.), alcune esistenti da tempo ed altre sorte per clonazione dal Gruppo Alitalia, terminarono il loro ciclo venendo, rispettivamente, "assorbite" o "ri-assorbite" nel Gruppo creando di volta in volta squilibri, sperequazioni e sovvertimenti di competenza e merito non solo tra i naviganti ma anche tra il personale tecnico di supporto. Infine ci furono vari "operativi congiunti" ed altre alchimie gestionali predilette dall'amministrazione di Umberto Nordio e continuate con Giovanni Bisignani. Carlo Verri accese grandi speranze, ma fu un lampo che si spense con un incidente che apparve una tragica fatalità o un mistero inquietante.

Altri top managers si avvicendarono sempre più rapidamente nell'ultimo decennio e ci fu un'analoga velocità di avidendamento alla direzione dei settori operativi, all'insegna del mordi e fuggi, mentre alcuni soggetti, acquisita una fisionomia stanziale, permangono ancora indisturbati in un parassitismo che hanno saputo far apparire innocuo.

Questo il terreno ed alcuni dei semi primordiali che potrebbero aver condotto alla drammatica situazione attuale.

Questa analisi sintetica [che più di così non si potrebbe] non comprende il grande impegno profuso da tanta gente nell'ambito dei servizi tecnico-operativi del Gruppo Alitalia. L'insieme di queste risorse, che andavano dai piloti con incarichi "veramente tecnici" (ed al servizio del **gruppo**, cioè dei colleghi, e non solo del "Gruppo AZ") a tutto il personale del Servizio Addestramento, del Servizio Navigazione, del Servizio Tecnico Operativo, del Servizio Sicurezza Volo e, ovviamente, della Direzione del Materiale, fu essenziale per portare il sistema di aviazione nazionale fuori della tragica sequenza di disastri avvenuti negli anni 70.

Vedi: [Incidenti aerei in Italia negli ultimi trent'anni](http://www.airmanshiponline.com/spring99/articoli/incidenti1.html)

<http://www.airmanshiponline.com/spring99/articoli/incidenti1.html>

Quelle risorse furono riferimento anche per gli enti e per l'amministrazione dell'aviazione civile nazionale: la estinta DGAC, il Registro Aeronautico Italiano che era, comunque, un buon presidio nella propria area, e la neonata AAAVTAG (eravamo all'inizio degli anni 80), molti anni dopo divenuta ENAV SpA, avevano dei riferimenti costanti e autorevoli all'interno della compagnia di bandiera.

Il degrado progressivo ed il depauperamento delle risorse che costituivano la compagnia di bandiera e che per certi versi **surrogavano** dal punto di vista tecnico alcune funzioni degli enti nazionali o erano di stimolo per altri, è stato uno dei fattori della condizione attuale dello sconquassato comparto dell'Aviazione Civile Nazionale e dell'Assistenza al Volo.

Da questo "bignami" emergono meriti (pochi) e responsabilità (molte) degli "anziani".

Purtroppo non basta il cosiddetto esame di coscienza affinché ognuno veda quale collocazione egli abbia avuto in questa storia infinita, perché se un individuo ha un

modello di comportamento del tipo "io, mi coltivo il mio orticello", si sentirà comunque a posto, per non dire "un sacco figo", dai risultati personali raggiunti [e..."chi se ne frega degli altri"] anche se ha lasciato la "casa" in disordine dopo aver "bivaccato".

Un altro problema che si ripercuote sulla collettività a causa degli egoismi personali è dovuto al fatto che gli obiettivi sono diversi e le sfumature molteplici, tanto che qualcuno si convince che i propri interessi sono sacrosanti e prioritari [ma perché è così diffusa questa mentalità da litigiosità condominiale?].

Qualsiasi tipo di rinuncia, abnegazione, impegno per il gruppo di cui si fa parte, ha effetti sinergici **positivi**, mentre gli egoismi sono sempre **negativi** per tutti: sistema e individui che ne fanno parte.

A meno che gli egoismi si strutturino in "lobbies" ed allora producono, a volte, un risultato positivo (solo in termini di potere e non di crescita culturale) per coloro che ne fanno parte ma le conseguenze per gli altri e per il sistema sono, in questo caso, **distruttive**.

Analogie biologiche sono possibili e molto esplicative a riguardo.

Sinergia ed altruismo sono fonte di salute e benessere.

Individualismo ed egoismo sono fonte di patologia.

L'egoismo concentrato in lobby è un cancro per il sistema. Tende a diffondersi a causa dei tentativi di emulazione.

Ed ecco alcune opinioni dal Forum Unione Piloti che possono dare un'idea dell'attuale tipo di problemi e del dibattito in corso.

Ristrutturazione, contenimento di costi e riduzione delle risorse umane, sostituzione di macchine e cessione di attività e di linee, sindrome da nave che affonda e tentativi di accaparrarsi posti in prima fila per eventuali nuove realtà sono gli argomenti che prevalgono nella categoria dei piloti mentre altri grossi problemi incombono sull'intero settore aviatorio nazionale.

B777 new entry

Ancora una volta dilaga in categoria il malcontento non più celato sulle scelte dello staff.

In giro le voci corrono veloci e le notizie incerte e mutevoli sui nomi suscitano critiche di vario genere.

E' normale, è sempre successo quando un nuovo settore nasce; la curiosità iniziale presto lascia il posto alle critiche non appena le voci di corridoio giungono alle nostre orecchie.

Questo avviene in ogni cambiamento di organico nelle aziende. Ognuno di noi pensa che c'è sempre un uomo migliore o più adatto al ruolo che dovrà essere occupato, per un motivo o per un altro, un manager, un tecnico, un nuovo direttore o amministratore delegato più in gamba.

E forse questo è anche possibile, anzi certo, perché l'uomo stereotipo infallibile e perfetto non esiste, e prima o poi chiunque cade in errori, facendo gioire i "contrari" del suo insuccesso.

Ora noi piloti, nel nostro piccolo meraviglioso lavoro, abbiamo bisogno di identificare nello staff un punto di riferimento, un solido punto di riferimento per esperienza, professionalità e cultura.

Ma cosa si aspettano allora i piloti? Come deve essere questo staff per noi? E come deve esserlo per la Compagnia?

Le domande esigono delle risposte concrete e queste risposte devono essere scevre da personalismi per poter garantire obbiettività e serenità di giudizio, ma all'ultima domanda ormai non riesco nemmeno ad accennare una risposta, poiché francamente la ignoro.

Naturalmente ognuno conosce, chi più chi meno, le caratteristiche di ogni collega candidato al nuovo incarico, pregi, difetti, qualità umane e professionali, perché li abbiamo seguiti negli anni ed abbiamo creato aggettivi e definizioni sulla loro persona.

Nei confronti di ognuno di essi riusciamo ad esprimere stima, indifferenza, antipatia o simpatia; alla fine insomma siamo in grado di capire se quel capo pilota o quel controllore è una persona valida nel suo ruolo oppure no.

Questa in fondo è la parte più semplice della nostra personale selezione, perché siamo certamente in grado di farla coi dati a nostra disposizione. Ciò che invece suscita perplessità, difficoltà, incomprensioni, è il modo con cui l'Azienda affronta il problema.

Non riusciamo a trovare un percorso chiaro e condivisibile, non sappiamo capire i criteri di valutazione e la logica delle scelte, non ci viene nemmeno data spiegazione e tutto questo ci lascia dubbi, alimenta lo scontento, genera sospetti.

Ci chiediamo sgomenti dove sia il limite della moralità, l'etica professionale, l'onestà intellettuale di chi guida le scelte strategiche, e dove la logica lasci inesorabilmente il posto agli interessi di parte. Assistiamo allora a manovre contorte, dove colleghi di settori di corto raggio, che mai hanno volato in operazioni di lungo raggio, come per magia divengono staff di B777 illuminando di sapienza controllori e comandanti di B747 che da anni svolgono queste operazioni.

Ma l'esperienza non era una delle basi della maturità professionale? O forse qualcosa è cambiato? E sia ben chiaro che nessuna critica va da parte mia a quei colleghi che hanno dato molto sia all'azienda che ai piloti sul corto raggio e che a buon diritto vogliono transitare per anzianità sul lungo; non è minimamente in gioco la loro serietà professionale, ma certamente è criticabile la scelta di chi ha deciso di affidare loro un ruolo difficile, privi della necessaria esperienza. Che dire poi delle transizioni dal B767? E' pur vero che questi colleghi sono gli unici ad avere adeguata esperienza ETOPS, ma forse uno o due al massimo sarebbero stati sufficienti, in un momento in cui l'Azienda vuole ridurre i costi; visto che molti comandanti stanno transitando dal B747 al B767, le doppie transizioni sono in qualche modo giustificabili? Ci piacerebbe anche qui conoscere le motivazioni tecniche, qualora ve ne siano.

Resta quindi solo l'amarezza, un senso di sfiducia e la consapevolezza che ancora una volta è stata calpestata la dignità professionale di chi si è meritato il rispetto sul campo e non sulle poltrone.

Qualunque sterile argomentazione a giustificazione offende profondamente la cultura professionale e l'esperienza preziosa di chi ha saputo e sa ancora dare un valore aggiunto, sia esso tecnico o umano, al lavoro dei piloti. Buon lavoro a tutti.

Andrea Florio [com.te di B747]

Quale futuro?

Arriva la stagione estiva e già si riparla di incremento del traffico la stessa Alitalia si dice pronta ad incrementare l'attività di volo.

A questo punto mi chiedo: ma era proprio necessario dismettere il B747 proprio all'inizio dell'estate? E se questa operazione l'avessimo rimandata al prossimo cambio d'orario, alla fine della stagione estiva e turistica? Oppure le necessità politiche sono prevalenti su quelle economiche? Forse non si poteva far sfuggire l'occasione di liberarsi, in breve, di un settore ritenuto obsoleto?

Ma allora qual'è l'interesse primario, cercare di far uscire dalla stagnazione perpetua questa azienda, o sfruttare le opportunità, del momento, per rimodellarla a costo anche di rimetterci dei soldi!? Non voglio dire che il B747 doveva restare in linea, anche se molte compagnie che noi guardiamo con rispetto continuano ad utilizzarlo, mi rendo conto che ci sia la necessità di ricercare macchine di nuova generazione.

Voglio solo dire che tutta questa grande fretta non era necessaria, che la scelta di dismissione totale non può essere legata solo all'opportunità del cambio di orario.

Possibile che non si è tenuto conto che, dopo un pesante inverno, diamo via gli aeroplani nel momento in cui potrebbero servire? Si parla tanto di chiusura di scali, che sono stati la storia stessa dell'azienda, e gli stessi scali dichiarano la necessità di sospensione del servizio per mancanza di aerei, sarebbe come se per sopravvivere ci tagliassimo una gamba o un braccio per risparmiare calorie e quindi spendere meno nella spesa. Leggevo su un giornale l'enfasi dell'amministratore delegato nel dichiarare che i voli per Tokio salgono a 10 settimanali, ma due conticini semplici non li hanno fatti? Dieci voli con il B767 comportano l'utilizzo di 40 piloti alla settimana più 80 AAVV, il carburante richiesto per ogni volo è di 75000 kg(0.80 densità) tot 750000 kg, l'offerta è di circa 2100 posti (valore medio viste le varie configurazioni) con 5 voli B747 si utilizzano 20 tra piloti e tecnici, 70 AAVV, è richiesto un carburante di

145000kg(0.80 densità) tot 725000kg, l'offerta è di 2020 posti, più la merce (ed a Tokio ce n'è sempre).

Allora mi domando, non era meglio dismettere il vecchio jumbo gradualmente con l'ingresso del nuovo aereo? Si sarebbe trattato di tre o quattro mesi non più.

Non era meglio utilizzare il B767 nel periodo di bassa sulla Tokio, magari con meno frequenze, e mandare il jumbo a New York, con meno frequenze invece dei tanti voli fatti con B767 e B747, senza riuscirne a riempire nessuno?

Forse qualche aeroplano lo si poteva lasciare su alcune direttrici piuttosto che cancellarle per mancanza di aerei, ma la risposta c'è anche per questo, Alitalia affermava che: non si può dare un prodotto limitato, il passeggero vuol volare quando dice lui. Giusto; ed allora la soluzione qual'è chiudere lo scalo? In effetti al passeggero togliamo il problema di scegliere tra noi e qualch'un altro.

Poi si parla della trasmigrazione dei pax in altri aeroporti e si piange su MXP che va a picco, ma perché si pensava che qualcuno spostasse il proprio operativo su Milano a discapito dei propri aeroporti? Nessuno si è accorto che non andiamo più in nessun posto?

La gente ti sceglie in base a ciò che offri non perché istituzionalmente si deve servire di te.

Ma forse gli interessi di più parti si sono concentrati nella dismissione repentina del B747 poco importa se sarà un'altra debacle, poco interessa - o forse interessa molti.

Mai un fase out si era realizzato in questo modo, aggiungeremo perdite a perdite, senza contare che un importante istituto quello della lista di anzianità lo abbiamo mandato a quel paese, ma d'altro canto lo avevamo fatto da un bel po', guarda quello che abbiamo combinato con i vari ex, che ormai, come faceva notare un simpatico collega, non sono neanche più quantificabili per tipologia.

Ettore Castroni [com.te di B747]

Malpensa, un hub in crisi

MALPENSA: SISTEMA E' IN CRISI, CROLLO VOLI INTERCONTINENTALI RICERCA BOCCONI, HUB PROGRESSIVAMENTE AI MARGINI DI GRANDI ROTTE (ANSA) - MILANO, 23 FEB - Il sistema aeroportuale milanese sta andando a picco. Il tandem Malpensa-Linate è in crisi e non riesce più a competere con gli scali big - Francoforte, Londra e Parigi - a causa dei consueti problemi di accessibilità che stanno mettendo Milano e la Lombardia ai margini, in particolare, dei collegamenti intercontinentali. E' quanto afferma uno studio della Bocconi che dimostra un progressivo e lento isolamento del sistema Malpensa-Linate dalle grandi rotte internazionali.

Fatto 100 il numero indicatore di riferimento sui voli, preso da Londra, Milano aveva un 23 prima dell' avvio di Malpensa, passato a 34 con l' avvio del nuovo hub, sviluppatosi fino a 37 nel giugno 2000, ma poi ridisceso fino al 28 attuale. In pratica, si è tornati quasi al livello di quando c'era soltanto Linate, nonostante il sistema abbia ora due aeroporti.

"Il guaio - dice il professor Roberto Zucchetti, uno degli estensori dello studio che è stato commissionato dalla Regione - è sempre il solito: la difficile accessibilità degli scali e di Malpensa in particolare. Ed attenzione che il problema è strutturale - precisa- in quanto il calo dell'appel si registra continuamente, anche da prima dell'11 settembre. Il nodo è che Malpensa è ben collegata con Milano, idem vale per Linate ma chi ad esempio da Bari deve prendere un volo intercontinentale va a Francoforte e non a Linate per poi trasferirsi a Malpensa. Insomma, i clienti trovano scomodo passare da un aeroporto all' altro". Di conseguenza, lo studio evidenzia la necessità di una razionalizzazione delle funzioni dei singoli scali.

Il traffico si perde in particolare, come evidenziato, sui voli intercontinentali a vantaggio degli scali di Francoforte, Londra e Parigi.

Perciò, secondo la ricerca, occorre potenziare l'accessibilità intercontinentale diretta. A dimostrazione della veridicità della ricerca, le tabelle mostrano come il numero di voli programmati verso destinazioni intercontinentali sia arrivato nel dicembre 2001 a 229 dai 271 di solo giugno, dai 315 di dicembre 2000 e 314 di giugno 2000. Insomma, da giugno 2000 il sistema aeroportuale milanese ha perso quasi un terzo dei voli intercontinentali. La situazione dei collegamenti appare particolarmente debole con l' Asia e in fase di continuo ridimensionamento con il Nord America, dove si è passati da 96 a 86 voli settimanali. In

particolare, segnala lo studio, Alitalia ha abbandonato il collegamento diretto con San Francisco ed altre destinazioni di pregio non più raggiungibili sono Hong Kong e Pechino. Diversamente, Lufthansa ha invece potenziato la sua offerta proprio sulla Cina.

"Malpensa - è il commento dello studio - continua quindi a perdere competitività rispetto agli altri hub, e rilevazione dopo rilevazione continua a scendere. Il suo ruolo di hub è sicuramente in crisi - si legge - e si rendono necessarie nuove strategie perché il divario di accessibilità intercontinentale rispetto ai diretti competitori è notevole ed appare aumentare di continuo il gap che separa lo scalo dai diretti concorrenti.

Roma continua peraltro a sopravanzare Malpensa". (ANSA). PG 23-FEB-02 15:38

Grazie Professor Zucchetti per questo suo studio, adesso sappiamo una cosa che non sapevamo, perchè viene da fonte autorevole, che Malpensa è in coma irreversibile e quali ne sono le cause. I politici dove li posiziona professore in questo suo studio? ed i managers ed i sindacalisti che non vollero vedere l'inefficienza di Malpensa oltre ogni possibile immaginazione nel momento della sua apertura, dove li posiziona professor Zucchetti?

Tutti, c'erano tutti all'inaugurazione con tanto di fuochi di artificio ma senza deposito bagagli, senza telefoni, senza rifornimento, senza torre di controllo.

I piloti, "i califfi del cielo a due ore di volo al mese" si ritrovarono a fare di tutto per cercare di far partire qualche aereo, non si credeva ai propri occhi vedendo l'inefficienza di chi aveva organizzato il tutto. Chi ha pagato per quello sfascio inaugurale signori della Regione di Milano? Ora capirete dopo che ve lo abbiamo detto in mille modi che mantenere Linate intercontinentale fa sì che i passeggeri lo usino per andare in altre parti del mondo tramite altre compagnie europee di scali europei.

Può Alitalia, signori onorevoli e maggiorenti locali, mantenere in piedi due scali internazionali a 5 minuti di volo uno dall'altro?

Perchè signor onorevole Formigoni, singol per libera scelta, non porta Linate a city airport ed eleva Malpensa ad efficiente aeroporto intercontinentale sempre che questo sia ancora possibile e glielo permettano i suoi referenti politici non scagionando naturalmente i precedenti politici autori del disastro?

Quanto oggi viene rilevato è stato da noi denunciato anni fa e nessuno ha mosso un dito per invertire la tendenza. Né la compagnia, né i sindacati.

Sentirci dire che i passeggeri vanno a Francoforte o altrove perchè non sono bene assistiti nei transiti e che AZ ha cancellato da Malpensa molte destinazioni orientali e nord americane mentre altri le mantengono in aeroporti europei ci deve far riflettere su tutto e tutti.

Di chi è l'incapacità che costringe passeggeri di una delle più ricche regioni europee ad andare oltr'alpe quando possono essere serviti da un aeroporto che è costato centinaia di milioni di euro?

Il sindacato ha il dovere di chiedere queste cose a chi minaccia esuberi pretestuosi, quando il lavoro potrebbe essere raddoppiato in realtà territoriali in forte espansione, e non invece appiattirsi ai richiami clientelari che si annullano in programmazioni raffazzonate, demolite dai cambiamenti repentini di un mercato non ancora stabilizzato e con chiari segnali di crescita.

I piloti sono pronti a fare la loro parte ma non devono essere toccati, perchè sono necessari e insufficienti, non in esubero.

La loro formazione ha dei costi altissimi ed in un mercato mutante come l'attuale sono essenziali. E' più celere costruire un aereo che formare un pilota. Basta con gli attacchi al valore della loro professionalità.

Basta con il politichese ed i tavoli di aria fritta. Che si vada al concreto.

Nessuno di noi si oppone a politiche di sacrificio se finalizzate ad una crescita, ad una sicurezza di lavoro e ad una difesa dei propri spazi di mercato anche se ristretti nei campi di allenze possibili, ma basta con le menzogne e le minacce.

Tutti annaspiano perchè non hanno capacità di analisi rapportata alle esigenze sia industriali e di mercato sia della collocazione nel nuovo scenario europeo. Basti vedere l'ultima proposta governativa del pagamento dei due anni di stipendio come anticamera ad un licenziamento alla vaselina che fortunatamente la concretezza industriale ha subito stoppato.

Come al solito soldi buttati via invece di essere reinvestiti profittevolmente.
Tornando a Lei Dott. Zucchetti grazie comunque per la sua "rivelazione annunciata" anche perchè è stato buono per non aver detto tutta la verità.

Carlo Trinchi [com.te di B-747]

E mentre l'impegno di Alitalia sui collegamenti intercontinentali sembra diminuire, un vero long haul liner, per 400 passeggeri seduti comodi, sta per venir fuori dalle linee di montaggio.

Boeing Announces Quieter, Longer Range 747

Feb 26, 2002

Boeing today announced at Asian Aerospace 2002 in Singapore its new Boeing 747-400X Quiet Longer Range airplane family. The aircraft could enter service by March 2004, depending on customer demand. It is about 20 percent quieter on take-off and up to 40 percent quieter on landing than the current model, Boeing claims.

Asia is expected to become the biggest market for commercial airplanes within the next 20 years, with requirements for more than 5,220 jets at the present value of USD\$537 billion.

The new plane builds on the already announced longer-range 747-400ER, due out later this year. That plane can fly a maximum of 8,830 miles, meaning it can fly non-stop from New York to Hong Kong. The new, quieter plane could fly even further, such as non-stop from New York to Bangkok. Both planes seat about 416 people in a typical three-class configuration.

Larry Dickenson, senior vice president, Sales, Boeing Commercial Airplanes said: "I am very excited that we can publicly announce the offerability of 747-400X Quiet Longer Range airplane at the Asian Aerospace air show -- one of the most prestigious air shows in the world... The 747 is known by many as the 'Airplane of Asia' and is the world's most recognizable airplane."

The 747-400X Quiet Longer Range is being developed in both passenger and freighter versions. It will feature a twin-aisle interior on the passenger version, more comfort and space in the 747's 20-foot (6.1 meter) interior cross section.

The range of the passenger model is being extended to 7,980 nautical miles (14,775 kilometers).

The 747-400X Quiet Longer Range freighter, in addition to its improved environmental characteristics, will have a simplified and lightened cargo handling system, providing greater operational efficiency, easier handling, lower maintenance costs and higher reliability. The air cargo industry, utilizes the 747F for 45 percent of the world's total freighter capacity.

Jeff Peace, Boeing vice president and general manager said: "The 747-400X Quiet Longer Range sends a strong signal to our customers, the investment community and to our people across the Boeing enterprise.

"Boeing is firmly committed to the continuing evolution of this airplane - incorporating into the 747 family new features and capability that add value for our customers. These evolutionary improvements will enhance even more the 747's unique status as the world's only true 400-seat airplane.

"The 747-400X Quiet Longer Range will be among the quietest widebody airplanes in the sky, with noise reductions of 20 percent on takeoff and 40 percent on approach, compared to today's 747-400s," he added. "When combined with reduced fuel consumption and lower emissions, this airplane will be a great environmental performer."