

La pagina sindacale

Diamo spazio anche in questa edizione ad alcune comunicazioni apparse nel Forum dell'Unione Piloti scegliendo quelle che riteniamo debbano essere conosciute e meditate da un pubblico più vasto che non avrebbe modo, altrimenti, di conoscere le opinioni e le considerazioni di chi è costantemente sul fronte operativo.

Iniziamo con una lettera dallo stile netto e pacato ma efficace nella denuncia delle responsabilità di certe politiche, di certe gestioni aziendali e di un certo modo di far sindacato, che il Comandante Giuseppe Giovenzana, check pilot su aeromobili Airbus A320 e A321 di Alitalia Team, ha proposto nel Forum.

«Per la rovina di alcune compagnie aeree, ha fatto più la cattiva gestione che la crisi successiva del trasporto aereo a seguito dei fatti dell'11 settembre 2001.»

Questa è la severa diagnosi di Renè Lapautre al 10° Forum delle compagnie aeree di Cannes. Vecchio presidente di UTA, vecchio direttore generale di Air Inter ed oggi vice presidente del consiglio di sorveglianza di Air Littoral, Lapautre sintetizza l'attuale situazione del trasporto aereo mondiale. Il fallimento della Sabena, aggiunge, non nasce da un problema di dimensioni, ma da dieci anni di ostinazione a non procedere verso quegli aggiustamenti organizzativi necessari, con due responsabili principali: il governo Belga ed i sindacati.

Quanto alla catastrofe Swissair, questo dimostra il limite estremo della globalizzazione nel settore del trasporto aereo.

Peter Morris, direttore del "Settore Analisi Economica" delle compagnie IATA dichiara che la perdita netta accumulata dalle compagnie aeree, già in agosto era di 3 miliardi di dollari. Dopo gli attentati, il traffico si è stabilizzato su un -33% negli USA e tra il -10% ed il -15% in UE.

Il miliardo e mezzo di passeggeri trasportati nel 2000 non cesseranno di viaggiare in aeroplano, aggiunge Peter Morris, e non ci si deve indirizzare verso il traffico, calato di un 10% anche durante la guerra del golfo, ma alla redditività.

Le compagnie, sostiene Peter Morris, hanno approfittato dell' 11 settembre per evidenziare ciò che avevano nascosto "sotto il tappeto" precedentemente.

I costi fissi estremamente elevati accentuano la gravità dei ritorni economici ed i margini di profitto, che beneficiano di un esiguo 3% o 5%, cadono anche quando siamo in fase di crescita del trasporto.

La logica crudele del mercato globale e della deregolamentazione: più il mercato cresce, più i profitti si riducono.

Per combattere la loro guerra commerciale, le compagnie usano come mezzo principale quello dell'abbattimento dei prezzi. In questa competizione le vere favorite sono le compagnie a "basso costo" che evidenziano redditività maggiori e le grandi compagnie che godono di un contesto politico organizzativo favorevole dal quale, molte volte, non conosciamo fino a che punto pervenga un aiuto indiretto.

Fusioni, alleanze, voli in code sharing sono la soluzione? Lapautre sostiene che: «...le persone che ripetono all'infinito che il trasporto aereo europeo sarà, al termine del processo, dominato da tre grandi compagnie, sono principalmente i responsabili di queste tre grandi compagnie. Questa è pura speculazione.» Anche se bisogna affermare che Air France, British Airways e Lufthansa godono di un contesto favorevole alla crescita, sviluppo e sostegno.

Basti osservare per esempio quanto sta accadendo in Francia; a Parigi nascerà il terzo grande aeroporto cittadino. Sono sicuro che non assisteremo assolutamente alla sequela di polemiche che ha seguito la nascita dell'aeroporto di Malpensa (aeroporto tra l'altro sempre esistito), al quale è venuto a mancare un più deciso e determinato sostegno nazionale.

In Italia la drammaticità della situazione è tale e quale a quella degli USA, con l'aggravante che il contesto rischia di ostacolare pesantemente la ripresa.

Alitalia, nel mese di ottobre denuncia un calo del 32%. Sicuramente un primato europeo al pari di quello nord-americano. Le cause, oltre la crisi dell'11 settembre sono da attribuirsi alla situazione venutasi a creare dopo l'incidente di Linate. L'emergere di tutta una serie di

problematiche strutturali relative all'aviazione in Italia ha portato un ulteriore aggravamento della crisi nel settore.

Con un contesto simile nessuna azienda potrebbe non sentirsi minacciata.

Come uscirne?

Politica industriale finalizzata alle attività aeronautiche seguita passo passo da organi governativi in grado di coordinare gli opportuni interventi.

Una adeguata politica industriale passa attraverso la formazione della base e degli organi dirigenti (vedere esperienza francese). Necessità di strutture adeguate e di un efficace sistema di controllo (audit).

Il modello "consociativo" tra sindacati ed aziende introdotto negli anni 80 nelle imprese pubbliche, proposto con le migliori intenzioni, necessita di essere rivisto. Il risultato è stato lo svilimento del ruolo del sindacato e delle dirigenze aziendali.

Pertanto rispetto dei ruoli, delle regole ed ognuno agisca nel rispetto delle proprie responsabilità.

Le responsabilità non possono essere delegate, queste vengono definite chiaramente da leggi e regolamenti, il resto è solo dannosa confusione.

La crisi del trasporto aereo in Italia ha profonde radici e richiede un deciso intervento strutturale condotto capillarmente.

Saluti,

Beppe Giovenzana

Ed ora la denuncia di una situazione preoccupante che non possiamo fare a meno di considerare e che riproduciamo omettendo anche il nome di chi l'ha rilanciata nel Forum per ovvii motivi

Ciao xxxxx,

come ti ho già detto telefonicamente, mi è stato riferito che nel Forum UP non ci sia voce di quanto stia accadendo in Air Europe. Potresti mettervi la seguente lettera da parte mia? Preferirei rimanere anonimo, visto i soggetti che navigano in Volare!

Ti faccio un breve riassunto il più schematico possibile sperando di riuscire a non annoiarti.

Air Europe ha al suo attivo al momento 3 B767 e 2 B777 con circa 85 Piloti; svolge prevalentemente attività di lungo raggio e contrariamente a quanto si pensi, i suoi voli sono per la maggior parte di linea e non charter (anche se per località di vacanza).

Il contratto attuale di Air Europe, rinnovato un anno fa, non è certamente oggi il migliore in Italia ma garantisce ai suoi piloti una qualità ed un tenore di vita del tutto accettabile.

Volare Group è diventata da più di un anno l'azionista di maggioranza di Air Europe.

Volare Airlines ha 19 aeromobili, tra A320 e A321, sono in arrivo 2 A330 e tra poco essa avrà un B757 in wet leasing; il contratto con i piloti di Volare è indietro di almeno 20 anni rispetto alla media dei contratti nazionali Piloti, sia come qualità della vita che come reddito, ma quel che è peggio è il "cottimo" previsto nello stesso.

Vi è un abbattimento del salario (tra Air Europe e Volare) che va da un minimo del 18% ad un massimo del 45% a seconda del grado e delle ore volate.

Volare Group, senza minimamente concordare nulla con i Sindacati, sposterà il 10 Dicembre uno dei tre 767 da Air Europe in Volare, per poi essere seguito da tutti gli altri aeromobili a breve distanza (l'ultimo entro marzo 2002).

Con fare ricattatorio e minaccioso i vertici Air Europe e Volare stanno facendo un'opera capillare di convincimento contattando singolarmente i piloti (bypassando il sindacato) proponendo loro le dimissioni spontanee da Air Europe con firma contemporanea in Volare; pena, tra l'altro, il licenziamento!!

Nonostante il cedimento di circa il 20% dei Piloti a tale ricatto, la rimanente parte degli stessi sta cercando di trattare tramite UP con l'Azienda, la quale ha avviato la procedura prevista dalla Legge 223 (cessazione di attività) e quindi il licenziamento del personale navigante AirEurope in esubero. (ma esubero non esiste in quanto gli aeromobili che vanno in Volare faranno esattamente le stesse tratte che facevano in Air Europe; anzi, stanno arrivando in quest'ultima altre macchine a dimostrazione che in questo settore non vi è più di tanto crisi).

Di contro, configurandosi ciò che Volare Group sta facendo come una cessione di ramo d'Azienda e non una cessione di attività, UP, con l'RSA Air Europe, ha portato in Tribunale Volare Group per comportamento antisindacale (Art. 28) e ci sarà una sentenza il 3 Dic 2001.

Immaginati se AZ trasferisse i suoi aeromobili in AZ Express o in Eurofly e vi dicesse di dimettervi e firmare il nuovo contratto in quest'ultime pena il licenziamento!!

Le considerazioni in merito sono molte; prima tra tutte è che Volare Group è a tutt'oggi il primo gruppo privato in Italia e se dovesse averla vinta in questa battaglia, sono in tanti convinti che molte altre Compagnie Italiane cercherebbero di adeguarsi, prendendo il suo contratto come riferimento per rimanere competitive (anche se tutti sanno che non è certo il salario dei piloti che rende competitiva una Compagnia); altra considerazione è che dopo il 2000 esistano ancora dei comportamenti da parte delle Aziende che si pensavano finiti da almeno 30 anni.

Vedremo come va a finire (ti terrò aggiornato in base alla sentenza x l'art. 28 del 3/12).

Ciao.

Credo che non ci sia bisogno di ulteriori commenti, mentre l'unico commento al comunicato stampa che segue è che, a quanto ci risulta, non gli è stato dato il rilievo che meritava.

COMUNICATO STAMPA

NUOVAMENTE FERMI IN HANGAR VELIVOLI P68 OBSERVER DELLA POLIZIA DI STATO

Sfiorata ennesima tragedia

Nella mattinata di venerdì 7 Dicembre, in occasione di un volo tecnico periodico di certificazione ENAC, un velivolo P68 obs della Polizia di Stato è stato costretto ad un rocambolesco atterraggio di emergenza presso l'aeroporto di Viterbo, in conseguenza dell'avaria totale dei comandi di volo (alettoni).

La tragedia è stata scongiurata solo grazie alla presenza di spirito e alla professionalità del pilota (oltre a questi vi era a bordo anche un ingegnere funzionario dell'ENAC).

Il volo tecnico ENAC, che doveva concludersi presso l'aeroporto di Pratica di Mare, dove al momento imperversavano avverse condizioni meteo e vento forte con raffiche superiori a 70 km/orari, a seguito dell'avaria, è stato fatto opportunamente dirottare, grazie al coordinamento del Centro Radar di Roma, sull'aeroporto di Viterbo che al momento presentava una situazione meteo meno penalizzante, ma pur sempre critica.

E' questo l'ennesimo gravissimo episodio di avaria che nel corso di quest'anno ha visto coinvolti gli aeromobili modello P68 obs della Polizia di Stato.

A partire dall'incidente di volo del 3 Aprile '01 dove un velivolo dello stesso tipo effettuò un atterraggio di emergenza sulla spiaggia di Mondragone con entrambi i motori in avaria, l'anno 2001 è stato caratterizzato da una teoria di incivolo ed eventi di pericolo a dir poco impressionante.

Già da tempo questa Associazione ha denunciato all'Amministrazione del Ministero dell'Interno (Dipartimento della P.S.) lo stato di grave crisi della sicurezza del volo con particolare riguardi all'idoneità dell'aeromobile in questione per i servizi di Polizia e all'invecchiamento della flotta senza però ottenere alcuna risposta seria e convincente, palesando invece l'Amministrazione e la Ditta costruttrice (Vulcan Air) dubbi sulla condotta e sulla professionalità degli equipaggi.

A giudizio di questa Associazione la misura è colma e non è più tollerabile alcun ritardo nell'adozione di provvedimenti chiari ed univoci a tutela della sicurezza volo e dell'incolumità degli operatori di Polizia e dei cittadini.

Ciò premesso questa Associazione dichiara lo stato di mobilitazione permanente del personale aeronavigante della Polizia di Stato a cui faranno seguito idonee iniziative per la tutela dei legittimi interessi della Categoria.

UNIONE PILOTI

Il Coordinamento Polizia

Il Dipartimento Comunicazione

Roma, 10 Dicembre 2001

Ed infine uscito non dal Forum ma dai comunicati stampa che i media ignorano, come il precedente, ecco un altro argomento.

Ci sono altri operatori di prima linea che costituiscono un elemento essenziale nella costruzione della sicurezza del sistema aviazione. Sono i Vigili del Fuoco.

Questi operatori non hanno solo il compito di salvare le vite di chi è in pericolo in una situazione disastrosa ma hanno anche una funzione di sorveglianza e osservazione critica delle operazioni a terra.

Grazie alla esperienza di situazioni vissute essi possono prevedere possibili problemi in relazione a condizioni e comportamenti connessi all'attività di aeromobili e mezzi sulla superficie aeroportuale.

Pertanto esperienza e numero adeguato di persone sono due aspetti fondamentali che dalla denuncia che vediamo sembra subiscano una seria erosione.

Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco - RDB

Coordinamento provinciale di Varese

COMUNICATO STAMPA

Varese 13 dicembre 2001

MALPENSA -20

Non e' un improvviso abbassamento della temperatura ma il degrado percentuale del potenziale di soccorso antincendio che l'aeroporto patirà dal 10 gennaio 2002.

Gela comunque il sangue a chi si interessa veramente di sicurezza e prevenzione.

Con l'apertura di Malpensa 2000 era stato aumentato il personale ma le piante organiche relative non sono mai state consolidate dal Ministero dell'Interno.

Oggi, in ossequio alla tradizione che vede le assunzioni di Vigili del Fuoco improntate al più spregiudicato assistenzialismo ed asservimento alla metodica del voto di scambio, il Ministero dell'Interno ritiene in esubero il personale di soccorso vigilfuoco di Malpensa.

Per meglio focalizzare il problema dal Comando provinciale di Varese usciranno 104 dipendenti e ne arriveranno 53 e ne risentirà pesantemente anche il soccorso a tutta la cittadinanza contribuente della provincia.

Aggiungiamo che se la qualità psicofisica dei neoassunti sarà la stessa delle precedenti si prospettano tempi durissimi.

Il sottosegretario Balocchi (Lega Nord) sentenzia che è tutto previsto e sotto controllo; assumeranno finalmente i VVF precari della regione?

Ci auguriamo di sì in rispetto delle reali esigenze del soccorso e del rispetto delle regole democratiche.

Del resto non vediamo alternative valide per sanare una situazione che vede la corporazione tra amministrazione VVF e sindacati confederali pesantemente responsabile di questa disastrosa situazione.

IL COORDINATORE REGIONALE RDB