

LA PAGINA SINDACALE

Le riflessioni e le reazioni dei piloti, come di qualsiasi altro gruppo di gente che opera in prima linea in una attività che ha una così grande importanza per la sicurezza dell'utente, non possono rimanere circoscritte ai Forum criptati ma dovrebbe apparire in tutta la loro evidenza pubblicamente.

Ho tentato di analizzare più volte le ragioni che fecero sparire dalla scena il Notiziario dell'ANPAC, un periodico che ha avuto per oltre vent'anni grande valore tecnico-professionale e, ancor di più, sindacale a causa del dibattito che animava tra i piloti e tra l'associazione e l'esterno. Esso fu sostituito da Pegaso, nome del tutto inappropriato per delle collezioni di fotografie d'aeroplani necessarie a veicolare editoriali più consoni ad un amministratore delegato, come poi è avvenuto, che ad un presidente di associazione professionale.

I piloti, a differenza di altri lavoratori, soffrono della mancanza di identità di luogo in cui ritrovarsi per dibattere e per diffondere consapevolezze e conoscenza di comportamenti errati, di soprusi, di inciuci e via dicendo.

Il Notiziario dell'ANPAC serviva a questo. Pegaso è servito ad altro. E così l'ANPAC degli ultimi 5 anni!

Non è possibile parlare di sicurezza delle operazioni rivolgendosi a chi opera in prima linea se non si valuta anche l'ambiente sociale in cui si opera.

Per questo riteniamo di dover dare una maggior diffusione alle espressioni di critica e dissenso che, quando provengono dai più anziani in servizio (quelli a cui lasciammo il testimone quando appendemmo la "cloche al chiodo"), servono di stimolo e di modello ai più giovani. Danno anche il senso del disagio profondo in cui alcuni individui hanno gettato la categoria che avrebbero dovuto rappresentare.

I primi due articoli sono di Sandro Pierotti, Comandante di B747 e Capopilota di questo settore quando stava per essere realizzato l'accordo operativo con la KLM.

Le ragioni di un forte impegno.

Nel 1995, a metà Giugno, una protesta sindacale segnò l'inizio di un profondo cambiamento culturale, di noi piloti Alitalia, nel modo di fare sindacato e, contemporaneamente, di concepire le relazioni industriali. In quei giorni si scrisse, certamente, una delle pagine più penose della nostra storia. La professionalità, come piloti di aviazione civile, fu calpestata con una forma di lotta che oggi, per onestà intellettuale, dobbiamo considerare discutibile: il concetto sacro della sicurezza del volo fu cancellato senza alcun ritegno. L'immagine ancora rispettabile che conservavamo nell'opinione pubblica, fu definitivamente compromessa. Piovvero centinaia di avvisi di garanzia - ci si chiede che fine abbiano fatto - ed i promotori della rivolta, che sui tavoli incitavano la folla con il megafono, non furono mai indiziati. Quei giorni azienda e sindacato, forse ancora inconsapevolmente, introdussero il principio che lo sviluppo veniva prima della sicurezza del volo e non viceversa.

Con Anpac al potere, strettamente legata con la direzione delle risorse umane, iniziò quello che avrebbe dovuto essere il nostro new deal, come protagonisti fondamentali nelle decisioni strategiche dell'azienda, ormai lanciata verso un promettente futuro. La nostra posizione di collaborazione sarebbe stata di primo piano nel fare i sacrifici necessari per risanare i conti altrimenti - si diceva - avremmo portato i libri in tribunale. La sicurezza del volo divenne, vista da fuori, una bella scatola ma nella quale, azienda e sindacato, avevano fatto il vuoto.

I libri rimasero dove erano, i piloti collaborarono, le cose andavano avanti, a volte anche con toni trionfalistici. I "vincitori", in varie occasioni, esercitavano il loro diritto di prelazione, consolidando il principio che la sicurezza del volo di sistema non era una necessità organizzativa ma un'esigenza contro la stupidità dei piloti. E in azienda il principio diveniva cultura.

Nacquero così compagnie HCC, compagnie charter, compagnie in franchising, compagnie di consulenza, si spostarono masse di lavoratori per creare l'HUB: Malpensa. Intanto si guardava all'alleato del nord alla pari. Facemmo foto, brochure, corsi di cultura olandese, doppi logo, mix di manager. Formammo, con buona pace di Anpac, Alitalia Team, dove furono chiamati, tra i campi di orzo della Magliana, solo i fedelissimi, i più capaci, quelli che la sicurezza l'avevano nel sangue. Ci riorganizzammo e ristrutturammo e, soprattutto, ringiovanimmo tutta la generazione dei piloti mandando in pensione centinaia di vecchi brontoloni rincoglioniti. Tutto questo fu fatto con un'unità d'intenti, tra Azienda ed i piloti, mai registrata prima. La sicurezza del volo era intanto un esercizio statistico di registrazione di dati forniti dagli stupidi piloti.

Un giorno, poi, improvvisamente, l'alleato olandese ci abbandonò e la realtà divenne catastrofica: ci dissero che c'era stato un errore e che ci ritrovavamo al punto di partenza. Da quei giorni di Giugno sono passati sei anni e guardando con occhi disincantati scopriamo che abbiamo cambiato tre Amministratori Delegati, abbiamo bruciato duemila miliardi di lire vere e quasi un terzo del valore di capitale dell'Azienda. Abbiamo perso aree di mercato, abbiamo chiuso scali e mandato a casa, forse inutilmente, quasi 400 piloti tra i più esperti disponibili in quel momento, molti dei quali ancora piangono per l'abbandono. Abbiamo fatto almeno quattro ristrutturazioni organizzative e abbiamo, incredibile a dirsi, perso l'identità aziendale rinunciando al cinquantennale marchio Alitalia a favore di quello di una compagnia low cost! Sì perché, anche se non piace sentirlo, siamo, di fatto, una compagnia low cost! Valiamo e voliamo come una compagnia low cost. Il passaggio ad Alitalia Team è stato un bagno di sangue per i danni, diretti ed indiretti, che ha provocato. La Lufthansa è rimasta Lufthansa, come lo sono rimaste la British, l'Iberia, l'Air France, la KLM e così di seguito. Alitalia, invece, è sparita dalle nostre fusoliere, dai nostri tesserini, dalle teste dei dirigenti, ovunque. Al suo posto c'è un prodottosussidiario di basso livello.

Tutto questo con i vincitori di allora e con il nostro inconsapevole consenso, fiduciosi di collaborare per le scelte migliori. Siamo quindi tutti responsabili del disastro in cui ci troviamo e lo siamo per aver creduto alle promesse fatte senza essere capaci di vedere la cosa più semplice: l'assenza dei risultati. Lo siamo per aver creduto che le logiche di scambio tra azienda ed Anpac fossero funzionali al risultato finale, per il rilancio dell'impresa, mentre lo erano per interessi di carriera individuali da entrambi le parti, e senza che ve ne fossero le capacità. Le perdite che abbiamo accumulato sono da ascrivere, certamente, a quanti hanno perseguito questi obiettivi. Molti di questi eroi sono ancora seduti dietro pregiate scrivanie sulla collina della Magliana, a contemplare panorami d'orzo e addirittura incoscienti dei danni provocati e chiedendosi cosa mai vogliono ancora questi piloti.

Certamente non vogliamo fondare un nuovo sindacato, ma dobbiamo aggregarci per ricostituire un gruppo nel quale prevalgano i valori fondamentali della nostra professione, disconoscendo quegli atti che in questi sei anni hanno svilito il nostro ruolo di piloti e l'etica professionale che ci contraddistingue, partoriti da quella cultura violenta che, nel Giugno del 95, segnò l'inizio di questa sottocultura imprenditoriale. Ignoranza, arroganza della posizione, scelte offensive della dignità professionale, clima insostenibile, tutte cose portate avanti da pochissimi "colleghi", con la collaborazione dei responsabili delle risorse umane aziendali, che non ci appartengono, nelle quali non ci riconosciamo e che hanno dato della nostra categoria la peggiore immagine che si poteva desiderare. Siamo convinti che si possa tornare ad un sindacato di piloti, semplice nella struttura ma deciso negli obiettivi, che sappia riconoscere la necessità di un nuovo tipo di collaborazione atta a far fronte ad un mercato dell'aviazione civile che si dimostra sempre più ostile e difficile. I piloti sono cambiati, l'addestramento è cambiato, gli aeroplani sono cambiati, l'ambiente operativo è cambiato, il mercato è cambiato ma le nostre esigenze sono sempre le stesse: sicurezza del volo, qualità della vita, giusta retribuzione e giusta previdenza. Questi sono gli obiettivi che vogliamo perseguire insieme, null'altro.

Sandro Pierotti

Le grisaglie vuote

(Grisaglia: stoffa, per lo più di lana, tessuta con toni grigi senza disegni apparenti. *Un vestito di grisaglia.*)

I sentimenti che hanno pervaso l'umanità dopo gli eventi dell'11 Settembre scorso sono stati i più vari e, sicuramente, per ciascun essere umano hanno assunto sfumature tra le più diverse. Un sentimento che ci ha certamente accomunati tutti è stato l'indignazione: semplice, universale ma capace, a volte, di smuovere e coagulare le masse più inerti.

Dopo quell'infausta data molti altri fatti sono successi: cose che, in qualche modo, sono state influenzate dagli avvenimenti che saranno trascritti nei libri di storia dei vostri figli, dei miei nipoti. Cose che hanno riguardato il nostro paese, la nostra categoria, noi come persone con fatti comuni, anche personali, ma che tuttavia hanno generato, almeno in me, lo stesso sentimento d'indignazione.

Si può discutere su tutto, si possono avere idee politiche diverse, visioni diverse, valori etici diversi ma io credo che la morte di grandi quantità d'esseri umani non può lasciarci indifferenti quando questa è dovuta all'incuria, all'incapacità, alla negligenza, alla superficialità, alla sete di potere.... di altri esseri umani. Ciò che anche ci deve colpire è la sofferenza indotta in tutti coloro che sopravvivono e che per il resto della loro vita si porteranno dentro quest'immane cicatrice di dolore.

Anche ciò che è accaduto nell'aeroporto di Linate, l'orrore che ha suscitato e le conseguenze ancor più gravi che avrebbe potuto avere, non è stato cosa sufficiente, per nessuno, di sentire il dovere, non dirò morale, ma civile di abbandonare la propria posizione, almeno nell'attesa che questa sia chiarita dalla legge. Nulla.

Tutti, vestiti nelle loro migliori grisaglie, si sono prestati al gioco dei media per presentare le rispettive giustificazioni, tutti non responsabili, nessun imputabile. Mi domando dove sia finita la dignità umana, mi domando quale sia il limite fisiologico cui può arrivare l'autocompiacimento umano prima che sia capace di dire: basta ne esco fuori.

Eppure la gente continua a non capire, a rimanere immobile per vari motivi: amicizia, convenienza, pigrizia... e quant'altro. E così le grisaglie vuote si aggirano per i vari corridoi istituzionali, continuando ad arrecare danni inenarrabili, generando negli altri i peggiori sentimenti di rivalsa. Personaggi che credono che un bel vestito grigio, un eloquio fluente sia condizione sufficiente per guidare persone, per prendere decisioni che poi, nel bene e nel male, influenzeranno mogli, figli, genitori e parenti, in una sola parola: vite umane.

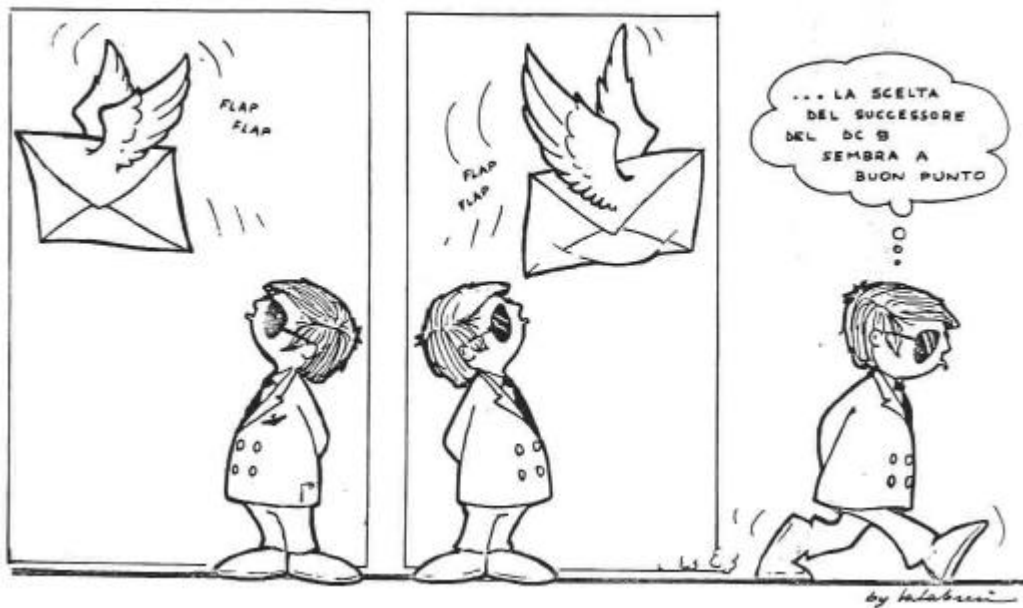
Per la vita che ci riguarda sentiamo tutti, in questi giorni, una sensazione di precarietà, di forte incertezza che minaccia tutto quello per il quale ci si è impegnati, che ci fa temere per il nostro futuro ma che sappiamo non dipendere da noi. Per quanto mi riguarda è anche una sensazione di impotenza e, certamente, di indignazione.

Mi domando come sia possibile che tutti questi anni di lavoro, durante i quali ho sempre eseguito quello che mi hanno comandato di fare, ci abbiano portato a questo nulla, a questi prati pieni d'aeroplani. Ma dove sono finite le migliaia, i milioni di ore di volo, da tutti noi fatte e di passeggeri trasportati? Quando avevamo la soddisfazione di avere l'aereo pieno, ci dicono oggi, perdevamo ugualmente. Possibile che nessuno, a fronte di affermazioni simili, senta il bisogno di liberare il proprio ufficio ammettendo la propria incapacità nell'estremo tentativo di salvare almeno la propria dignità e per rispetto di tutte le vite che hanno messo, e metteranno, in crisi?

No, non mi sembra. Anzi ho visto, negli anni che hanno preceduto questa disgregazione aziendale, moltiplicarsi le grisaglie vuote, prese dagli stessi armadi in cui pendono divise di panno blu con assurdi fregi d'oro sulle maniche, anche loro desolatamente vuote. Simulacri improvvisati di leader che si aggirano per corridoi ovattati, avvinghiati ad altri fantasmi aziendali in grisaglia e da loro costruiti, tutti accomunati dalla presunzione di avere le capacità per decidere dei destini di altri, delle vite di altri.

Personaggi che si riflettono su specchi di bronzo senza riuscire a capire quanti e quali danni hanno fatto, pronti ancora a strappare l'ultimo brandello di carne da questa carcassa ormai esaurita che è la nostra azienda.

Possibile che la risvegliata sensibilità nei confronti dell'indignazione non riesca a farci aprire gli occhi per portarci ad abbandonare a loro destino questi falsi leader? Ma cos'altro deve succedere? (S P)



Il comandante di B747 Carlo Trinchi, dopo aver combattuto all'interno dell'ANPAC per un cambiamento, insieme ad un congruo numero di colleghi ha lasciato l'associazione ritenendo di proporre il rinnovamento in una realtà come l'Unione Piloti che per tante ragioni è più vicina alle reali esigenze di chi vola e di chi ha volato (come noi che scriviamo su questo sito e che gli utenti intendiamo rappresentare).

La serie di scritti di Carlo Trinchi è stata proposta appunto su un Forum dei piloti ma l'autore ci ha concesso di farne uso perché le sue riflessioni e le sue critiche trovano una straordinaria corrispondenza nelle vignette che Sandro Calabresi proponeva sul famoso Notiziario sugli stessi, irrimediabilmente ricorrenti, argomenti.

CAPORETTO

[Settembre 2001]

Il parto dei cervelli dell'Alitalia ha dato alla luce il mostro.

Riduzione flotta: meno 6 MD80; meno 4 B 747; meno 2 MD 11; più 2 B 767 di Eurofly. E ancora sul network: saranno chiusi scali di rilevante importanza intercontinentale.

Sembra di essere tornati alle gestioni degli anni '70 dove per chiudere in attivo si vendevano gli aeroplani e l'Alitalia era considerata il fiore all'occhiello delle aziende pubbliche, quando invece si stava scavando, così facendo, la sua fossa che oggi è ultimata!

Il Dott. Mengozzi presentatosi come amministratore oculato e mago della finanza ha finalmente messo in luce le sue capacità nel settore illuminandoci con la sua esperienza (maturata nelle Ferrovie dello Stato); risanare il bilancio con la vendita degli aerei e l'umiliazione di un network già inesistente (metodi della gestione Nordio), peccato che sono passati 20 anni.

Se ancora si voleva vendere la compagnia lo stanno rendendo ancora più difficile. Se già si accusavano perdite di quote di mercato adesso dai mercati abbiamo cominciato ad uscirne da soli senza aspettare di essere sbattuti fuori.

Corto raggio: meno 6 MD 80. Quale il motivo se poi dobbiamo vedere una compagnia senza storia né futuro e tenuta in vita da noi, quale Eurofly che vola con i nostri 5 A320. Si pretenda il rientro immediato degli A 320. Questo sia bene inteso non significa che abbandoneremo i nostri colleghi ma si provvederà ad una loro collocazione nel gruppo.

Lungo raggio: per ottenere una crescita della flotta e un pur minimo ampliamento del network intercontinentale si è lottato per anni e concesso in deroga tutto, per ottenere oggi cosa?

L'alienamento di un settore senza una macchina in sostituzione, con la scusa di eventi che in misura ben maggiore hanno colpito compagnie con flotte e network 5 volte più grandi dei nostri, (vedasi British Airways) e che pure tali misure drastiche non hanno deciso di intraprendere.

La diminuzione del settore MD 11 è certa se pur, ci diranno, compensata dall'ingresso di 2 B767.

Il numero di 6 MD 11 rimanenti calza con i 6 B777 quindi temo che a settembre 2002 accadrà che data la cronica incapacità del management di produrre un seppur minimo risultato utile per la compagnia, assisteremo alla definitiva messa a terra dei B747 e alla sostituzione con i B777 non degli stessi B747 ma degli MD 11.

Per chi non vuole capire e fa lo struzzo significa, a giochi ultimati, flotta di lungo raggio = 6 B777, e 11 B767 = **meno 9 macchine rispetto ad oggi.**

I 3 B747 restanti, dicono, rimarranno (momentaneamente aggiungiamo noi) a coprire il Giappone (cioè 5 Tokyo e 3 Osaka settimanali). Come si pensa di garantire tali frequenze con tre macchine? Visto poi la risaputa "efficienza" della linea B747? O magari ridurranno anche lì le frequenze?

E noto tra gli addetti ai lavori (cioè noi e non i manager attuali) che maggiore è il numero degli aerei in un settore minore è il costo di gestione del settore stesso anche in luce delle maggiori economie di scala ottenibili in termini di equipaggi, manutenzione ricambi ecc. Tanto vale che i B747, se la ragione della messa a terra è stata finanziaria, li avessero alienati tutti, dato che mantenerne in linea 3 non ha giustificazione di risparmio alcuna.

E il Cargo? A questo punto per loro (visti i soggetti) credo non abbia più alcuna importanza. Di questo ne parleremo qualora progettassero di buttarlo definitivamente al macero o nelle braccia di chi è già programmato a riceverlo.

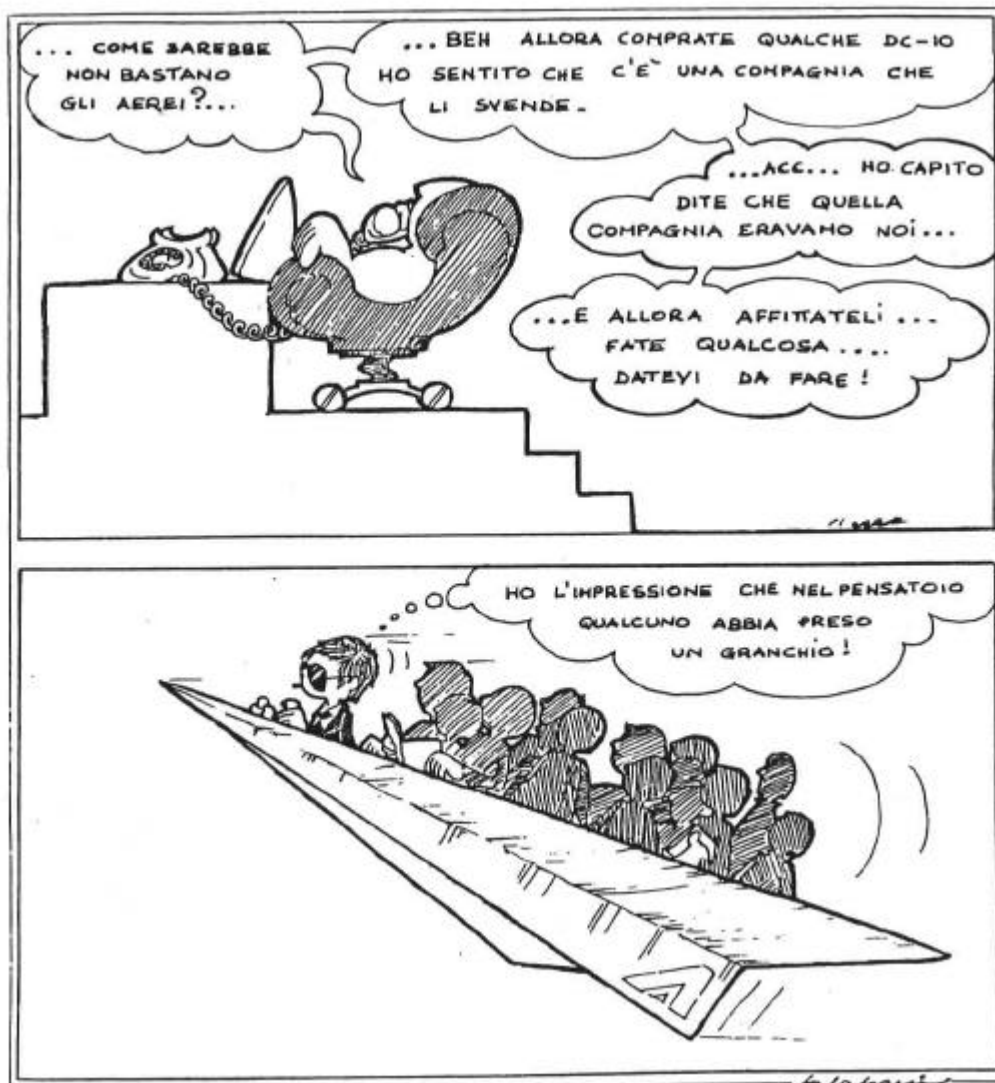
Quanto hanno deciso di attuare sull'onda del dramma americano non credo abbia aggettivi qualificabili. I dieci anni trascorsi sono tutti lì davanti a noi e i deliri di onnipotenza di una componente sindacale, congiunti ad inciuci ed incapacità manageriali hanno fatto il resto. Cosa più triste è che dentro di noi non abbiamo ancora fatto quella luce necessaria ad interrogarci e lavorare su temi che chiedono come catturare energie per poterle usare per scopi che facciano il bene dell'azienda e della categoria.

Che i sindacati riflettano ma non solo a parole o con volantini su quello che è giusto si faccia e non si limitino a sterili "non sono d'accordo" tanto per dire che si è detto.

Denuncino se necessario nelle sedi competenti la liquidazione per incompetenza di un bene del paese.

Carlo Trinchì





Incarichi e vecchi vizietti [ottobre 2001]

Gli avvenimenti a volte coincidono come se la *casualità* fosse causata, o come se, per uno strano gioco delle parti, essi arrivino nella realtà in contemporanea e ne scandiscano il momento in cui l'opportunità di un'analisi per poter continuare si rende necessaria.

Il loro accadimento e la coincidenza del loro manifestarsi portano a delle riflessioni e prese di posizione che una Associazione professionale o un sindacato di professionisti non possono lasciare cadere considerandoli fatti marginali giustificabili, quindi intesi come un comportamento normale e lasciati passare nel più completo silenzio.

Non c'è nulla da dire: l'azienda ha deciso.

Ma come ha deciso? attraverso quali regole ha deciso? quali parametri hanno determinato la scelta? Nessuno lo sa, nessuno ne conosce i codici. Il dipendente con questa logica, come nella fede o nella lotteria, spera che la buona stella premi lui invece di un altro. Ottenuta la promozione o l'incarico tutti possono stare tranquilli: la fedeltà è assicurata o premiata.

Gli altri, rimasti negli "stazzi", manterranno la speranza e la testa china.

Ma di cosa si sta parlando? Cosa si vuole dire anche se il senso è chiaro?

Si sta parlando di incarichi, gli ennesimi incarichi dati a senso unico.

L'azienda è in stato comatoso? L'Amministratore Delegato potrebbe a breve essere cambiato?

L'UE non darà l'avallo ai soldi? Gli aerei sono sul prato e diversi equipaggi rallentati nella loro attività? Niente paura noi (cioè loro) continuano nel dare-avere per mantenere non il consenso ma misero potere, oggi infame perché ci sta distruggendo.

Le persone che sono state mandate a fare il corso di "collaudatore di produzione"(così si chiama) come sono state scelte? Chi sono? Quale è il loro curriculum? Perché loro e non altri non esistendo regole e logiche?

Possiamo continuare a rimanere silenti di fronte a questo perseverare?

La regola per l'avvio ad un corso per questa compagnia è una telefonata seguita dalla sospensione dal turno di volo. Se poi in quei settori si è in pochi, niente paura, si partirà di riposo od in ore credito.

Un sindacato, una associazione che vuole regole, che da lungo tempo chiede le regole, non può più accettare questo procedere che dura ininterrottamente da anni.

Abbiamo anche copiloti in compagnia che quel corso lo hanno già fatto e molto bene ma come vediamo le risorse valide non interessano, qui non siamo a Londra o Parigi o Francoforte: siamo a Roma.

"Il lupo perde il pelo ma non il vizio" neanche di fronte allo stato attuale della compagnia.

Questi signori mandati a fare questo corso sono tutti targati! Sì, cari colleghi, sono tutti targati e magari hanno anche tutti dato le azioni o quasi.

Se non condividete questi metodi ormai in uso da diversi anni: che cosa pensate sia giusto fare?

Carlo Trinchi

P.S. Se non si condivide la politica presente, passata e futura di un sindacato o di una associazione, le dimissioni sono un atto dovuto.

Abbiamo necessità di un sindacato forte, responsabile e determinato.

E' tempo di agire basta con gli inciuci



Ancora su incarichi e corsi

Ho iniziato la mia precedente mail "Incarichi e vecchi vizietti" dicendo che gli avvenimenti a volte coincidono come se la causalità fosse causata, o come se, per uno strano gioco delle parti, essi arrivino in contemporanea e ne scandiscano il momento in cui l'opportunità di un'analisi per poter continuare si rende necessaria.

Mai coincidenza, tra attaccamento al potere, sfrontatezza, spavalderia e senso della misura è stata più vera. Si continua nei "casi loro". "Non c'è peggior cosa che essere presi in giro sapendo di esserlo". Anche al telefono.

Altri quattro piloti inviati al corso di Sicurezza Volo. $4+4=8+1=9$. Del più uno ne parleremo a breve.

Se ne conoscono le regole che ne individuano il profilo attitudinale? Quali sono state le spinte che hanno indirizzato i responsabili aziendali, anche piloti, ad indicare quei nomi di cui alcuni molto noti ed invadenti?

Possiamo permettere, colleghi a pane e caciotta in linea di volo e con il mutuo, che i corsi aziendali vengano fatti per gli amici degli amici o per coloro che hanno lavorato o lavoreranno servili? Possiamo permetterlo per coloro che hanno lavorato sempre e solo per se stessi occupando incarichi?

Possiamo permetterlo a coloro che "ringhiano ricatti dall'interno delle struttura sindacale" e vengono accontentati o allontanati a seconda del caso?

No colleghi se abbiamo ancora una dignità, non lo possiamo più permettere.

"Non c'è peggior cosa che essere presi in giro sapendo di esserlo". La forza per agire va cercata prima dentro di noi poi al nostro esterno.

L'attuale Presidente Cerreti ha detto che non cambierà nulla: mai parole furono più vere.

Continua, nel basso ventre della nostra azienda e nei suoi rami deleteri, la politica di sempre. Si crede di mantenere anche tra le attuali macerie il proprio potere.

Siamo stanchi, stufo di questi inciuci, stufo di questi metodi che in barba alla crisi sperperano decine di milioni.

L'importante è che gli inviati a questi corsi, siano tutti targati (sempre la stessa targa), siano quasi tutti cooperativi oppure, colmo dei colmi, che già occupino poltrone nel loro C.D.A..

"Il troppo oltre che storpiare strozza" dicono in Italia. Sarà vero?

Unione Piloti e, credo, anche UIL hanno richiesto all'azienda un incontro urgente, per avere chiarimenti sia sul metodo selettivo delle persone sia quali ne sono le regole.

Non è più possibile sottostare anche in base allo sfascio aziendale, al perseverare di certe metodologie per mantenere potere. Per questo è importante riportare tra noi, attraverso la forza dei numeri, il buonsenso, l'autorità delle regole scritte, la dignità del dipendente, del pilota che deve far rivalere le sue capacità, la sua esperienza, la sua serietà di uomo e di professionista e cacciare la stupidità millantata attraverso la tessera.

Questo vi chiediamo, aiutarci a ricacciare dai corsi professionali la stupidità, la tessera, l'adesione o meno ad un concetto finemente forzato di azionariato e ripristinare l'uomo, il professionista, il pilota, il comandante.

Noi migrando, al momento, in Unione Piloti ci stiamo provando. Ci occorre anche il vostro aiuto. Di più.

Carlo Trinchì

P.S. "Anche in periodi come questi si deve parlare di queste cose"? dirà qualche ben pensante difensore di sistema. Si lo si deve. Ci hanno dato 750 miliardi: come li spenderemo? o meglio a chi li faranno spendere? anche su questo ci dobbiamo interrogare. Su tutto ci dobbiamo interrogare. "La nottata non è passata", come pure non sono passati coloro che ci hanno portato a questo punto. Camillo li ha chiamati "culi di marmo".

"Non c'è peggior cosa che quella di essere presi in giro sapendo di esserlo".

E' tempo di agire basta agli inciuci.

(acp) - Ci risiamo. Credere che sia sufficiente partecipare ad un corso di sicurezza del volo o di prevenzione incidenti per acquisire la conoscenza e le doti di investigatore di incidenti è uno dei più grossi equivoci diffusi nell'aviazione nazionale in questi ultimi due, tre anni.

Evidentemente, come si deduce dal dibattito dei Forum, la scelta dei soggetti che una compagnia invia a questi corsi (li considererei dei semplici seminari e non dei sistemi didattici in grado di fornire una qualificazione, tantomeno una certificazione) provoca malumore e contrasti dal momento che tale scelta sembra fatta più per sigla di appartenenza che per note capacità personali.

Premesso questo condivido in pieno la contrarietà dei piloti che si sono espressi nel Forum per ciò che si sta verificando.

Però è necessario adottare una diversa strategia.

Sentirsi esclusi da un apparente beneficio (la frequentazione del corso sicurezza) e recriminare, serve solo a far credere che lo si considera effettivamente un beneficio. In tal modo quelli con il "pezzo di carta" si sentiranno tanto più autorizzati a far pesare il "vasetto" e a spacciare pseudoconoscenza e a fregiarsi di titoli. Saremmo invasi da investigatori di incidenti. Per questo mi sono inserito nel dibattito con la seguente email.

L'argomento della frequentazione dei cosiddetti corsi di sicurezza volo da parte dei piloti risale ad almeno trent'anni fa.

Mentre in ANPAC [quella di "via dell'esperanto"] fu gestito abbastanza correttamente fino alla fine degli anni 80, nella compagnia Alitalia il responsabile del Servizio Sicurezza Volo [ad esempio l'amico Silenzi] frequentò il corso completo di Accident Investigation all'University of Southern California e successivamente inviò i comandanti con incarico ed alcuni funzionari del servizio stesso a frequentare le sezioni separate del corso che servivano maggiormente e che potevano favorire integrazione di conoscenza limitando l'impiego di risorse. D'altra parte in quel periodo i cordoni della borsa per chi faceva sicurezza non erano larghi come da quattro anni ad ora.

Per tornare all'ANPAC, i componenti della Commissione Tecnica che si impegnavano maggiormente nei lavori venivano inviati alla University of Southern California per conseguire quel minimo di preparazione formale affinché potessero svolgere la funzione di accredited representative nelle commissioni di inchiesta sugli incidenti.

Nell'80, ebbi questo privilegio grazie al lavoro che avevo svolto negli anni precedenti e potei frequentare un corso di 15 giorni sullo Human factor. Nei quindici anni precedenti l'Italia ed il gruppo Alitalia erano stati funestati da diversi disastri [potete vedere l'elenco nel nostro sito airmanshiponline.com, uno dei primi articoli del 1999 [Incidenti aerei in Italia negli ultimi trent'anni](#)] e lo studio delle investigazioni quasi sempre finalizzate a "pilot error" mi diede modo di sviscerare l'argomento prevenzione ed investigazione riproponendo sul Notiziario [di allora] considerazioni che ora appaiono più attuali che mai.

Pertanto mi ritrovai a Los Angeles ad avere una serie di conferme a quanto avevo appreso dallo studio di documenti, atti di convegni e seminari e quant'altro era stato pubblicato nel mondo anglosassone sull'argomento.

Nel 1985, come direttore della Commissione Tecnica, decisi di aumentare le possibilità di qualificazione per coloro che lavoravano per l'associazione e ritenni di utilizzare il corso di Cranfield UK perché di minor costo e idoneo a fornire la qualificazione per la funzione di accredited representative.

L'anno seguente aprii la strada per il corso sicurezza volo dell'AM che allora si svolgeva a Guidonia.

Esso, infatti era individuato, anche se erroneamente, dall'annesso 13 ICAO come corso di investigazione per incidenti nel trasporto aereo civile. In ogni caso forniva un interessante background tecnico anche se basato su norme dell'AMI o della NATO.

Il corso che durava due mesi non era utile né per preparare completamente un investigatore di incidenti in operazioni militari né, tantomeno, per qualificare un investigatore secondo l'annesso 13 ICAO.

Infatti, i piloti ed altro personale dell'AM che frequentavano il corso, venivano inviati ai reparti con la qualificazione per svolgere esperienza come ufficiali di sicurezza volo e, solo successivamente, attraverso esperienze sul campo venivano assegnati a funzioni propriamente investigative.

Pertanto va sgombrato il campo dall'equivoco che frequentare questi corsi possa dare la qualificazione e la preparazione richiesta per essere investigatore di incidenti, magari con un attestato formale. Frequentare i corsi è solo un'occasione per riordinare, secondo le normative di riferimento [quelle ICAO, appunto e non quelle dell'AMI] i concetti appresi con studio costante e produttivo [bisogna esporsi a scrivere, estinsecando le capacità di mettere in relazione cause ed effetti].

Ritengo equivoco assimilare la qualificazione attraverso la frequentazione di detti corsi a bonus utili per una non meglio identificata possibilità di carriera.

L'aspirazione alla conoscenza in questo campo dovrebbe essere finalizzata prima di ogni altra cosa a svolgere al meglio la funzione di comandante di linea: nella massima sicurezza avendo la percezione delle molte possibilità di errore apprese con lo studio di quanto è accaduto ad altri.

A tal fine abbiamo in progetto la istituzione in UP di brevi seminari propedeutici per chi volesse acquisire le conoscenze di base dell'argomento prevenzione.

Lo scopo, oltre a quello di diffondere un importante aspetto culturale della professione, è di individuare quei piloti realmente meritevoli di essere inviati a spese dell'Associazione a corsi realmente qualificanti, avendo fornito loro il bagaglio di conoscenza per la maggior efficacia di tale frequentazione.

Infine su questo aspetto l'associazione professionale deve essere completamente autonoma da iniziative di compagnia.

L'argomento è aperto.

Alla prossima occasione
acpezzopane

Ora il punto di Andrea Susini (com.te di A321) su un importante risvolto della ristrutturazione prospettata per quella che fu un tempo la "settima compagnia nel mondo" e i suoi aerei lungo raggio «il ristorante italiano più alto del mondo».

Ma prima un flash su quello che dicono dell'Alitalia, considerata ancora la compagnia di bandiera italiana. Allora la domanda logica è: come può una compagnia di bandiera fare a meno di una flotta lungo raggio?

[da airwise news] Oct 29, 2001 - **Tough Times For Alitalia**

Italy's flag carrying airline, Alitalia, saw a steep drop in passengers last month in the aftermath of the terrorist attacks in New York.

A fall in demand for seats on North Atlantic routes was largely responsible for a 17 percent decline in overall numbers.

The state-owned company said that passenger traffic to and from the US fell 29 percent in September. Traffic in the first nine months of the year fell 6.5 percent.

Europe's sixth largest carrier has already announced it is to cut 11 percent of its staff, ground 15 planes and reduce flights to Asia, South America and the US to cope with falling demand.

The airline expects lose 'significantly' more in the second-half of the year than in the first. First half losses were ITL503 billion (USD\$233 million).

Sentivo l'esigenza di fare una considerazione sugli ultimi avvenimenti che stanno accadendo in casa Alitalia. Mi riferisco all' introduzione, da parte aziendale, di un "Contingency Plan" che individua drastiche misure allo scopo di tentare di arginare quella profonda crisi che attanaglia l'Alitalia e che quei tragici fatti dell'11 settembre hanno contribuito ad aggravare.

Un "piano anti-crisi" che promette, stando a quello che viene riportato puntualmente sui quotidiani, lacrime e sangue a tutti i lavoratori senza essere seguito da un soddisfacente piano di rilancio e sviluppo, che possa far credere che l'Azienda possa saldamente dire la propria sullo scacchiere del trasporto aereo europeo e mondiale.

E' come dire che se da una parte ci fanno vedere il bastone, dall'altra ci nascondono la carota. Prendo come esempio l'enigma del lungo raggio: hanno deciso che, per far fronte alla crisi, si rendeva necessario da una parte anticipare il **phase-out del B747**, i cui costi di gestione erano notoriamente non competitivi rispetto ad altri velivoli più moderni in commercio, e dall'altra ritardare il **phase-in del B777**. Ma mentre si sa con certezza la data in cui i mitici "capoccioni" (nomignolo del jumbo) saluteranno la platea dei nostalgici in doppiopetto blu (me compreso) con il loro ultimo atterraggio in livrea AZ, non è stato ancora reso noto quando entreranno nel

"parco macchine" i 6 fiammanti B777!

A questo punto provo a supporre di delineare uno scenario probabile:

1) il phase-in non coincida col phase-out;

2) sia previsto l'ingresso in flotta di 2 o forse 3 B767 provenienti dall'Eurofly.

Se ciò avvenisse avremmo la fuoriuscita dalla flotta di 6 B747 per Novembre e l'ingresso di soli 3 B767 con il conseguente sbilancio di 3 velivoli "long-range" che si ripercuoterebbe negativamente, in termini di impiego, sui piloti in forza al settore jumbo.

Infatti chi si troverebbe a rimanere, e il condizionale è d'obbligo, nel settore B747, verrebbe impiegato su un unico velivolo (del cargo nessuno ha ufficializzato cosa se ne farà!) garantendo un'attività così scarsa da inficiare seriamente i livelli di sicurezza.

Questo non possiamo permettercelo, non dobbiamo permetterlo e quindi non vogliamo che sia fatto. Non oso nemmeno immaginare cosa accadrà ai miei amici piloti di jumbo ad aprile (l'ultimo B747 uscirà dalla flotta a marzo) se non avverrà l'ingresso di altri velivoli di lungo raggio. Quello che auspico è una posizione forte di U.P. volta soprattutto ad ottenere, tra phase-out e phase-in, una coincidenza tanto numerica quanto temporale. Avremo così ottenuto un non ridimensionamento della flotta di lungo raggio ed il mantenimento di un importante presidio della Alitalia sul network mondiale. Ma avremo altresì garantito quel livello di professionalità ed addestramento che il pilota ha sempre dimostrato di meritare.

Andrea Susini [Comandante di A321(AZ) e rappresentante sindacale UP del settore]

Per concludere l'argomento ecco una storiella (senza grafica ma altrettanto efficace) che era già comparsa in lingua inglese sul Forum AZ Pilots ed è stata riproposta recentemente sul Forum dell'Unione Piloti da Frank Culemann, copilota di MD-80 in Alitalia.

"Il dirigente ed il pilota"

Un uomo in una mongolfiera si accorse di essersi perso.

Diminuì la quota e scorse un uomo sotto di lui.

Scese ancora un pò e urlò: "Mi scusi, mi può aiutare? Ho promesso ad un amico che ci saremmo incontrati un'ora fa', ma adesso non so dove mi trovo."

L'uomo sotto di lui rispose: "Lei si trova in una mongolfiera sospeso a circa 10 metri da terra. Si trova inoltre tra 40-41 gradi di latitudine nord e 59-60 gradi di longitudine ovest."

"Lei deve essere un pilota", disse l'uomo nella mongolfiera.

"Infatti, lo sono", rispose l'uomo, "ma lei come fa a saperlo?"

"Beh...", rispose l'uomo nella mongolfiera, "tutto ciò che mi ha detto è tecnicamente corretto, ma io non ho la più pallida idea di cosa farmene delle sue informazioni. Il fatto è che io sono ancora perso. Francamente lei non è stato di grande aiuto."

L'uomo sotto rispose: "Lei deve essere un dirigente."

"Infatti, lo sono", replicò l'uomo della mongolfiera, "ma lei come fa a saperlo?"

"Beh...", disse l'uomo a terra, "lei non sa dov'è e nemmeno dove sta andando. E' salito fino a lì grazie ad un pallone gonfiato. Ha fatto una promessa che ora non può mantenere e si aspetta che io le risolva i suoi problemi. Il fatto è che lei si trova esattamente nella stessa posizione in cui si trovava prima che ci incontrassimo solo che adesso, misteriosamente, è diventata colpa mia."

