

Antonio Chialastri, nostro collaboratore e fondatore del movimento HeadUp, è uno dei candidati alla Presidenza di IPA, il nuovo soggetto sindacale che nasce dall'avvicinamento tra ANPAC, l'associazione professionale "storica" dei piloti, e CGIL. A elezioni in corso, Manuale di Volo lo ha intervistato.

Dalla più grossa sconfitta della sua storia all'abbraccio con un sindacato confederale, molte cose sono cambiate per la categoria dei piloti in questi ultimi mesi: un connubio, quello tra ANPAC e CGIL, che molti trovano strano...

In realtà, ci sono state molte resistenze dovute ad antichi retaggi che vedono nei confederali una minaccia all'autonomia dei piloti nelle contrattazioni. Oggi, invece, dobbiamo creare sinergia tra associazione professionale e sindacato maggioritario per arginare l'erosione di status e reddito per i piloti che è in corso da tempo, ma che in questa situazione economica generale si è gravemente acuito. L'appoggio del più grande sindacato italiano è una valida sponda per ricostruire un sindacato autorevole e forte.

Un nuovo soggetto sindacale in una categoria di per sé piccola non rischia di aumentare il frazionamento e le divisioni?

IPA nasce per aggregare e creare la massa critica intorno alla quale attrarre iscritti e rappresentare la maggior parte dei piloti italiani. E' impensabile puntare a rappresentare tutti i piloti italiani. Il frazionamento è dovuto ad una crisi della rappresentanza che parte da almeno dieci anni a questa parte, senza contare che contribuisce alla disgregazione anche l'indole del pilota e dell'italiano. Se riusciamo a rappresentare l'80% dei piloti ci riterremo soddisfatti, perché nella nostra realtà è un successo senza precedenti.

Quanto pesa, sul tentativo di riunificazione della categoria, il fatto di avere circa un terzo dei piloti di linea in cassa integrazione?

La cassa integrazione per i piloti è un fenomeno nuovo e molto complesso. Marx chiamava "esercito industriale di riserva" la situazione strutturale di alta disoccupazione che rendeva deboli i lavoratori nella contrattazione. Questa legge di mercato vale ancora oggi, ma siamo fiduciosi che appena il mercato ripartirà saremo in grado di soddisfare lo sviluppo del settore con professionisti che sono riconosciuti ai massimi livelli nell'aviazione mondiale. Per questo, i colleghi in cassa integrazione non dovranno essere mai lasciati a se stessi, ma rappresentare la priorità nell'azione sindacale che deve mirare a reintegrarli in progetti di riqualificazione e reinserimento nel mondo del lavoro.

La nuova proprietà Alitalia non pare molto disposta al dialogo...

Tutto dipende dall'autorevolezza dell'interlocutore. Noi della lista n. 1 (che riunisce il movimento HeadUp, il gruppo dei cassintegrati che si riconosce in AZ-CIGS e APU, associazione dei primi

ufficiali. NdR),
proponiamo un modello di rapporti sindacali con la proprietà che non si basi sul conflitto, ma sulla condivisione degli obiettivi e sul rispetto dei ruoli, in cui il sindacato si occupi della condizione dei lavoratori e l'azienda sia libera di articolare il proprio piano industriale. Il consociativismo del passato, che abbiamo sempre denunciato, è stato deleterio per l'azienda, la professione e il sindacato.

L'associazione professionale si deve riappropriare delle proprie prerogative nell'orientare l'azienda nelle tematiche professionali, come i limiti di servizio, nelle problematiche operative, nell'ausilio all'implementazione di nuove procedure di volo e tutto ciò che implica un apporto di competenze specifiche.

I piloti sono accusati di "essere sempre in sciopero", eppure ultimamente avete collezionato più precettazioni che ore di sciopero....

Siamo percepiti come una categoria conflittuale, quando negli ultimi dieci anni non abbiamo mai scioperato. Oggi, il problema è diverso, poiché vi sono interpretazioni ministeriali della legge sullo sciopero che non condividiamo. In realtà, la legge 146/90 è una legge sul diritto alla mobilità, più che sullo sciopero. Quindi, se tutti i passi procedurali sono stati compiuti a rigor di legge, allora lo sciopero automaticamente garantisce il diritto alla mobilità. Credo che siano comunque necessarie forme di protesta alternative allo sciopero e ci stiamo attrezzando per renderle efficaci, senza penalizzare l'utenza.

Ma in Italia non ci sono solo i piloti di Alitalia...

La vecchia Alitalia era il punto di riferimento contrattuale per tutte le altre realtà italiane. Era il punto di mira verso l'alto. Oggi non lo è più. Vi sono realtà molto positive, come Air Dolomiti, dove le relazioni industriali sono improntate ad un modello win-win, in cui non c'è contraddizione tra esigenze del management e richieste dell'associazione professionale. Evidentemente, c'è un problema di management abbastanza diffuso in Italia, che concepisce il dipendente come un problema e non come una risorsa.

Per chiudere, una domanda a bruciapelo: era meglio vendere a Air France?

Certo, il senno del poi è una scienza esatta. Bisogna però capire chi trae vantaggio dalla vendita : lo Stato? i dipendenti? l'azienda?

Dal punto di vista dei dipendenti, a quel tempo, tutti eravamo consapevoli che la proposta era dura e senza gli adeguati ammortizzatori sociali.

Dobbiamo però prendere consapevolezza, tutti, che il sistema è cambiato in modo radicale e che in tempi di turbolenza finanziaria chi è compratore oggi potrebbe essere venditore domani e viceversa. Anche Air France, oggi, ha i suoi problemi e quindi resta da capire se in caso di acquisizione i sacrifici saranno ripartiti in funzione della convenienza industriale o in base ad aspetti politici.

(17 febbraio 2010)

Il nuovo sindacato dei piloti

Scritto da Redazione
