

All'indomani della vittoria della lista da lui guidata nelle prime elezioni di IPA - Italian Pilots Association (il nuovo soggetto sindacale dei piloti italiani nato dalla confederazione di ANPAC e di Filt-CGIL), Manuale di Volo ha intervistato Giovanni Galiotto, primo presidente della neonata associazione, che conta quasi 1200 iscritti.

Prendere le redini di un neonato sindacato nella situazione di profonda crisi che ha seguito la fine della "vecchia" Alitalia è senza dubbio un compito a dir poco arduo. Quali sono le aree di intervento immediato da voi individuate?

Noi crediamo che sia necessario darsi delle priorità. La prima tra queste è sicuramente l'emergenza lavoro per i Piloti italiani che riguarda più di mille professionisti, tra colleghi in cassa integrazione e colleghi con contratto a tempo determinato.

La situazione delle relazioni industriali nelle Compagnie maggiori del Paese, Alitalia e Meridiana Fly, è altrettanto complessa, soprattutto alla luce del clima vessatorio e intimidatorio che alcune componenti aziendali hanno cercato di instaurare.

Rileviamo inoltre lo stallo, incomprensibile, nel rinnovo del CCNL dei Piloti di Elicottero, scaduto già da troppo tempo, ed a fronte di un tributo di vite umane troppo elevato negli ultimi anni.

Un'altra area nella quale reputiamo necessario intervenire con forza riguarda le istituzioni, in particolare ENAC. Abbiamo rilevato negli ultimi mesi un'assoluta mancanza di interlocuzione, anche su temi di particolare rilevanza per i Piloti ed il cui impatto non sembra essere sempre stato valutato con le dovute precauzioni.

La categoria dei piloti deve fare i conti con un numero di cassintegrati percentualmente elevatissimo, che può giocare come potente fattore disgregante. Come contate di affrontare il problema?

E' evidente che la frustrazione e la delusione per essere stati coinvolti in un'operazione dai contorni ancora nebulosi ha contribuito ad allontanare molti colleghi dalle associazioni professionali.

Non ritengo che alle stesse possano essere addebitate responsabilità specifiche se non quelle di non aver compreso immediatamente quale fosse lo scenario che si stava prospettando e quali le forze che lo stavano sostenendo, e che non si sarebbero fermate per nessun motivo! Siamo però convinti che proprio la particolare condizione di debolezza dei cassintegrati non possa prescindere dal farli confluire in una organizzazione che li possa tutelare.

Il termine temporale degli ammortizzatori sociali approvati per Alitalia contribuisce fattivamente nel far ritenere a molti colleghi che non sia necessario organizzarsi rapidamente, anche se la specificità della professione, al contrario, dovrebbe suggerire di cercare velocemente soluzioni attuabili per mantenere a costi onesti abilitazioni e brevetti, possibilmente integrandoli con una periodica ripresa dell'attività di volo, anche attraverso meccanismi di rotazione.

Noi ci proponiamo di istituire una struttura dedicata che si dedichi alla tutela dei cassintegrati, non solo Alitalia, ed ai Colleghi con contratti a tempo determinato al fine di cercare le soluzioni più idonee sia per il reinserimento nel mondo del lavoro che per garantire ed accrescere i livelli di tutela complessivi.

Da più parti si è fatto notare che la nascita di un nuovo soggetto sindacale rischia di aumentare lo spezzettamento della categoria. Voi però, forti anche di 1200 associati, vi ponete come forza tendenzialmente unitaria. Ci può spiegare meglio?

IPA nasce da una felice intuizione di ANPAC e della Filt Cgil i quali, interpretando l'attuale drammatico scenario del trasporto aereo nazionale congiuntamente alla frammentazione della rappresentanza hanno scommesso su un progetto veramente innovativo.

Già in passato le rappresentanze dei Piloti, ma anche dei naviganti in generale, avevano cercato di unirsi tramite fusioni o federazioni; purtroppo ogni tentativo è fallito, probabilmente perché legato a storici rancori piuttosto che alla suddivisione degli incarichi nelle nuove strutture. IPA, forte di una partenza con 1200 associati, francamente insperata, si propone proprio di superare lo stallo del passato proponendosi come innovativa ad iniziare dal nome. Anche se può sembrare ridicolo, il mantenimento o la sparizione di un nome storico può creare insospettabili ostacoli. I

Il progetto di fusione di ANPAC in IPA, proposto dall'organo politico della storica Associazione dei Piloti, è sicuramente un buon viatico e potrebbe riproporsi anche per altre organizzazioni che comprendano, politicamente o spinte dal basso, ossia dai loro Associati, come l'unità sia un elemento irrinunciabile per competere con le sfide che si prospettano per la Categoria dei Piloti, sia a livello aziendale che politico.

Cosa risponde a quanti dichiarano la loro perplessità di fronte all'avvicinamento di un'associazione (ANPAC) considerata apolitica e del più politicizzato dei sindacati italiani?

E' giusto rispettare le perplessità ed i convincimenti di ognuno. E' altrettanto corretto trarre delle conclusioni dall'analisi delle vicende degli ultimi quindici mesi. Credo che la sinergia tra un'Associazione Professionale competente, motivata e rappresentativa ed il maggiore Sindacato italiano abbia contribuito in maniera determinante alla nascita dell'Italia Pilots Association.

Oggi IPA, forte del travaso delle competenze di ANPAC e dell'innovativo approccio della CGIL alle alte professionalità rappresentate, intende intraprendere un percorso di garanzia dei propri iscritti, non nell'ambito di rivendicazioni strumentali, bensì in quello delle tutele professionali, e soprattutto normative, nel nuovo scenario del trasporto aereo e delle relazioni industriali che si è realizzato a valle dell'operazione Alitalia.

Sia chiaro che IPA non può e non deve essere un ulteriore organo di rappresentanza dei Piloti, già frammentati in troppe sigle troppo spesso autoreferenziali e scarsamente rappresentative, bensì fungere da catalizzatore nell'obiettivo di riunire la Categoria.

Il rispetto del Patto Federativo, sottoscritto dai Fondatori di IPA, che colgo l'occasione per ringraziare per l'impegno e la dedizione profusa nel progetto, rimane per noi imprescindibile soprattutto alla luce dei fondamentali impegni presi dalla Filt Cgil, primo fra i quali l'ottenimento di un Contratto Collettivo Nazionale di Categoria.

Per tornare alla domanda, pensare oggi di poter tutelare gli iscritti prescindendo da un percorso "anche "politico ci sembra, francamente, utopico. E con il 25% dei Piloti senza lavoro, percentuale inconcepibile per qualunque altra categoria di lavoratori, la cui stragrande

Intervista al neopresidente di IPA

Scritto da Redazione

maggioranza non acquisirà alcun diritto alle prestazioni pensionistiche al termine del periodo di ammortizzatori sociali, l'utopia ci sembra un lusso che non possiamo proprio permetterci.

(22 marzo 2010)