

V - Mantenersi allenato e qualificato alla condotta dell'aereo che si pilotava prima di perdere il lavoro non sempre basta per poter aspirare al sospirato reimpiego. Ci sono infatti aerei che non hanno più un mercato, e l'MD-80, ampiamente impiegato dalla “vecchia” Alitalia, è uno di questi.

Anche se occupa un posto di rilievo nella storia dell'aviazione commerciale, l'ultimo erede del glorioso DC-9 è infatti oggi un aereo obsoleto, avido di carburante, poco gradito ai passeggeri e, ciliegina sulla torta, abbastanza costoso per quello che riguarda la manutenzione.

In Europa ormai se ne stanno disfacendo quasi tutti, a parte certe piccole compagnie che oggi aprono (comprando gli avanzi delle compagnie maggiori), e domani chiudono. Ha ancora un certo mercato in paesi aeronauticamente emergenti, ma è ovvio che un pilota quarantenne, magari con due figli piccoli e comunque già in possesso di una discreta esperienza, non consideri con entusiasmo il trasferimento in zone del globo che definire disagiate è eufemistico, dove le condizioni di sicurezza (in volo e nella vita di tutti i giorni) lasciano molto a desiderare, e senza nemmeno la garanzia di un impiego stabile.

Basti pensare che la maggior parte delle compagnie africane (che ancora utilizzano ampiamente l'MD-80) è elencata nella famosa *black-list* dell'Unione Europea, che vieta loro di sorvolare i cieli dell'Europa, perché considerate poco sicure secondo i nostri criteri.

Molti di questi piloti si sono dunque “riciclati” pagandosi di tasca propria il passaggio su una macchina più “appetibile”, fermo restando il fatto che poi, il lavoro, se lo sono dovuto andare a cercare comunque all'estero.

Sì, perché in Italia, in mancanza di una coerente politica dei trasporti su scala nazionale, la crisi dell'Alitalia è venuta a determinare una sofferenza generale dell'intero settore. Ai cassintegrati della ex compagnia di bandiera si sono venuti così ad aggiungere, mese dopo mese, anche quelli di vettori minori, come Alpi Eagles, Air Italy, My Air e Livingston, mentre anche Meridiana, dopo le brusche oscillazioni del titolo seguite alle voci (apparentemente senza fondamento) di una fusione proprio con Alitalia, sta ora pericolosamente avvicinandosi al baratro... il che fa ulteriormente lievitare il numero dei piloti italiani senza lavoro.

E si noti che la maggior parte di questi piloti, soprattutto i più anziani, ha ricevuto l'addestramento di base dall'Aeronautica Militare, dunque a spese dello Stato, e si è poi definitivamente formata nei ranghi della “vecchia” Alitalia, compagnia il cui azionista era, ancora una volta, lo Stato.

Una classe politica più lungimirante avrebbe forse pensato a soluzioni diverse, che permettessero alle casse statali di trarre vantaggio dalla disponibilità di mano d'opera altamente qualificata; magari mettendo in piedi una sorta di agenzia di collocamento di piloti (ne esistono in diverse parti del mondo, specialmente Stati Uniti e Gran Bretagna, e macinano utili) da mantenere allenati per poi smistarli su base interinale nei vari paesi del globo, soprattutto quelli

aeronauticamente emergenti (India, paesi arabi, Cina, Vietnam). Un modo come un altro di salvaguardare un patrimonio professionale che appartiene all'intera comunità, traendone magari un utile.

Una compagnia anch'essa più lungimirante avrebbe potuto pensare a una cassa integrazione a rotazione (per tante categorie di lavoratori esiste), in modo di mantenere adeguatamente allenati piloti che, in caso di rilancio, potrebbero rivelarsi utili.

Stiamo invece assistendo a uno sperpero dissennato di risorse professionali di prim'ordine, la cui formazione è stata in definitiva pagata dal contribuente.

E siccome le leggi del mercato non concedono sconti a nessuno, questa operazione di “autentica macelleria sociale”, come la definisce amaramente Riccardo Rosi (uno degli esponenti più attivi delle organizzazioni dei piloti cassintegrati) oltretutto non è nemmeno servita a rilanciare le sorti della ex compagnia di bandiera che, a dispetto dei trionfalistici comunicati di Colaninno & Co, continua “tranquillamente” ad accumulare perdite.

V - (fine)

(24 giugno 2011)

Leggi le puntate precedenti: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#)