

Nei sindacati dei piloti la questione morale si è manifestata non tanto attraverso rinvii a giudizio nelle aule dei tribunali, ma con la disintegrazione dell'unità sindacale. Consideriamo che dieci anni fa, il panorama della rappresentanza dei piloti comprendeva principalmente due associazioni professionali: ANPAC e APPL.

A queste due sigle cui si aggiungevano i confederali, che mantenevano una rappresentatività ridotta, di nicchia, una specie di riserva protetta all'interno di un più vasto calderone che includeva tutte le categorie di lavoratori del settore aereo. Oggi siamo arrivati ad avere anche 9 (nove) sigle diverse, una contro l'altra.

C'è stata una specie di "somalizzazione" della rappresentanza, senza esclusione di colpi.

Di recente, vi sono state citazioni in giudizio per chiarire alcuni aspetti, a prima vista loschi, nel rapporto tra azienda e sindacato maggioritario, con forti sospetti di interesse privato nella gestione della cosa collettiva. A questo approccio, dall'altra parte, corrisponde il tentativo di controllo della popolazione dei piloti attraverso la professione. Così, c'è chi ha pensato di occupare i centri decisionali delle compagnie aeree, saturandoli con i propri uomini, indipendentemente dalle effettive capacità dimostrate, offrendo come contropartita un basso indice di conflittualità.

Non più "pace sindacale in cambio di salario o normativa", ma "patto di non aggressione in cambio di poltrone da distribuire agli amici degli amici".

In questo modo, la carriera è diventata, per alcuni, prioritaria rispetto alla professione. La fedeltà di parte ha avuto la preminenza rispetto alla meritocrazia, elemento imprescindibile nella nostra professione.

Questo fenomeno ha investito inizialmente l'Alitalia, cui hanno fatto seguito però anche altre compagnie di riferimento nazionali. Solo i piloti Air One hanno avuto l'intuizione di auto-organizzarsi, uscendo da questa logica rappresentativa. Un tentativo analogo fu fatto da alcuni comandanti Alitalia che cercarono di formare un'associazione di piloti con stesse problematiche; ma il tentativo non ha avuto successo.

Se queste tendenze ora delineate, che hanno interessato i riferimenti principali dell'aviazione italiana, si estenderanno anche alle piccole realtà nascenti in un clima di deregulation, è molto probabile che emerga un percorso convergente che porterà a ridimensionare la figura del pilota, sia in Italia che in Europa.

Questo potrebbe essere uno dei motivi che ha portato i sindacati francesi a non vedere di buon occhio un'alleanza dell'Air France con una compagnia, l'Alitalia, che potrebbe innescare, con il proprio basso costo del lavoro, fenomeni di dumping.

Detto questo, chi rappresenta realmente i piloti? Esistono momenti di riflessione e di elaborazione di politiche a vantaggio della categoria? E se sì, dove?

In Italia, i riferimenti li abbiamo visti. All'estero, esistono consessi internazionali che raggruppano i rappresentanti dei vari sindacati nazionali, come l'IFALPA (International Federation of AirLine Pilots' Associations).

Ma cosa hanno pensato, fatto e ottenuto in Europa?

A differenza delle aerolinee, che sono rappresentate dalla IATA (International Air Transport Association) una potente lobby, i piloti sono frammentati, inconsapevoli e rissosi. Non hanno rappresentanza reale in Europa.

I limiti di servizio che abbiamo ne sono una testimonianza.

*(25 novembre 2009)*