

Il pilota: piani irrealistici, buonuscite, pochi aerei nuovi

Perché gli errori del passato li devono pagare i lavoratori?



Ho già vissuto tre ristrutturazioni. La gente s'è stufata delle promesse e la fiducia è sotto zero

Il colloquio

di **Fabrizio Caccia**

ROMA «L'Alitalia people ha sempre creduto a dispetto dei santi: ad ogni ristrutturazione si rimboccava le maniche e ripartiva sempre con rinnovato vigore. Un popolo di entusiasti. Se stavolta ha detto "no" è perché c'è rabbia vera, la gente s'è stufata delle promesse e la fiducia è ormai sotto zero...». 54 anni, pilota civile dal '92, comandante dal 2000, Riccardo Canestrari è il coordinatore nazionale piloti Anpac, sindacato di categoria: «Ho già vissuto tre ristrutturazioni — racconta — ricordo soprattutto quella del 2008, con mille piloti e 11 mila dipendenti mandati a casa senza pietà. Un bagno di

sangue, con scene tipo Lehman Brothers, gente che se ne andava in lacrime da Fiumicino, piloti che poi sono finiti a volare in Bangladesh...».

Adesso ci risiamo. Arriva il commissario e se andrà male finirà per tutti con la cassa integrazione a zero ore. Una prospettiva terribile: «Dopo tanti schiaffi, ci vorrebbe una carezza e invece... — sospira Canestrari —. Nessuno oggi festeggia per questo "no", perché sarebbe come brindare sul Titanic che affonda. L'Alitalia people ne è ben consapevole, ma il "no" era l'unico modo per dire basta. Noi abbiamo già dato: ricordo nel 2014 il *welcome drink* per il nuovo azionista, il benvenuto dato da tutti noi a Etihad col sacrificio delle tredicesime e di quote dello stipendio. Ma perché devono sempre pagare i lavoratori per le scelte sbagliate dei manager?». Canestrari contrattacca: «Buonuscite fantasmagoriche, piani industriali mai realizzati, errori sui leasing, sui carburanti, aerei nuovi arrivati col contagocce, corsi di formazione ad Abu Dhabi per insegnare alle hostess italiane come si versa il vino...».

Quale futuro? «Speriamo che il commissario porti discontinuità, volti e progetti nuovi, che faccia un reset e cer-

chi di salvare più posti di lavoro possibile, investendo sul lungo raggio, anche solo con 4 aeroplani in più — non dico tanto — per il Nord America, la rotta più redditizia. Ma spero che anche lo Stato faccia la sua parte, regolamentando quella che è ormai una jungla, dove le compagnie *low cost* fanno ciò che vogliono e gli aeroporti non fanno sistema: da Cuneo a Verona c'è uno scalo ogni 50 chilometri ma manca una strategia comune». Si dice: Alitalia è un marchio di valore inestimabile. E un marchio così non può morire: «E chi l'ha detto? Anche la Pan Am, anche la Twa, erano delle leggende volanti. Oggi non ci sono più. Se continua così, a molti piloti converrà andarsene in Cina, dove ti pagano 20 mila dollari al mese perché hanno bisogno di piloti come il pane».

Ma l'Alitalia people è anche un popolo super privilegiato, super sindacalizzato. O no? «Macché, tutto finito. Oggi un pilota Alitalia di medio raggio guadagna 9 mila euro al mese, un Lufthansa ne prende 15 mila. I tedeschi possono decidere oggi di scioperare per 4 giorni la prossima settimana, noi in Italia per scioperare 4 ore rispettiamo una procedura che si concluderà tra 20 giorni. Altro che "aquila selvaggia": direi piuttosto anatroccolo bio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

