

Una delle ragioni che hanno provocato, anche da prima del 2008 fatidico (privatizzazione CAI), la debacle di Alitalia mi venne illustrata, proprio un anno dopo, da un dirigente Lufthansa nel corso di un convegno a Milano dedicato a Malpensa.

Mi disse chiaro e tondo che l'errore più madornale che si potesse fare fu il licenziamento di gran parte del personale anziano, in primis perché si interrompe l'osmosi generazionale ed il conseguente passaggio di esperienza e know-how, e poi perché la formazione del personale rappresenta il più grande valore di una Compagnia (non solo aerea) visto che le aziende spendono cifre considerevoli al riguardo.

“Far fuori personale è un po' come buttare miliardi di investimenti dalla finestra” mi disse concludendo il suo discorso.

Non potevo far altro che dargli ragione ed ancor oggi ricordo le sue parole ogni qualvolta esamino la situazione della nostra tanto benemerita ex “Compagnia di bandiera”.

Secondo il mio modesto punto di vista, però, il know-how non si basa solo su di una cultura esclusivamente tecnica, ma pure di quella sul mondo del lavoro in cui siamo inseriti e cosa fare per poter affrontare le difficoltà lavorative in modo intelligente e soprattutto basandosi anche sull'esperienza e l'osmosi generazionale sopra descritta.

È ovvio che questa importantissima cosa nel corso degli anni abbia subito una erosione quasi totale che ha investito anche l'involuzione degli strumenti sindacali che da “labor defensor” si sono trasformati in alcuni casi in vere e proprie cinghie di trasmissione delle decisioni aziendali.

La domanda che si pone al giorno d'oggi, e che investe purtroppo tutta l'attuale struttura del lavoro in Italia visto il disfacimento che sta attraversando, è se sia ancora possibile fare qualcosa per colmare questo gap che a priori sembrerebbe impossibile.

ANPAN (Associazione Nazionale Personale Aero Navigante) raggruppa non solo i pensionati ex Alitalia e dell'intero settore aereo commerciale italiano ma anche, attraverso accordi pure con l'Aeronautica Militare, quella che potremmo definire “L'Italia dei cieli”.

Poco tempo fa, questa organizzazione resasi conto della problematica sopra citata ha lanciato una proposta per contribuire a risolverla.

Il suo Presidente, **Giuseppe Dionisi**, la sintetizza in questa intervista.

A lui chiediamo, innanzi tutto, di descriverci questa organizzazione.

A) Qual è la Vs analisi sull'attuale situazione del settore del Trasporto Aereo, in particolar modo con la problematica ITA?

B) In cosa consiste la Vs proposta?

C) Pensate su questo di invitare anche le OOSS a partecipare?

D) Avete già avuto dei riscontri su questa Vs iniziativa?

A) Una profezia risalente al 1960 afferma che *“l'ALITALIA rifletterà sempre nel tempo l'immagine della Nazione sul piano politico ed economico... Ci saranno anche momenti bui dove tutto sembrerà perduto per la mediocrità di uomini artefici di scelte sbagliate...”*

Dal 1947 l'ALITALIA ha sempre rappresentato al meglio, più di ogni Ambasciata o Consolato, *“l'italianità nel mondo”*: dai difficili anni del dopoguerra, alla laboriosa ricostruzione del Paese culminata nel boom economico con il riconoscimento di *“quinta Compagnia aerea intercontinentale per numero di passeggeri trasportati”*.

Creare una “Compagnia aerea di bandiera” si rivelò da subito una felice intuizione per una Nazione leader nel settore turistico e manifatturiero.

Per decenni la vista dell'iconico logo tricolore ha fatto piangere di nostalgia e inorgogliato milioni di

nostri emigranti, qualificando gli imprenditori che lo sceglievano per esportare il “made in Italy” in tutti i continenti.

Alitalia CAI - SAI – ITA: tutti tentativi miseramente falliti negli ultimi anni nell'intento di curare un'azienda depressa e contagiata da gestioni condizionate dai poteri della partitica nazionale.

Un'impresa pubblica trasformatasi d'improvviso da fiore all'occhiello dell'IRI a merce di scambio alla fiera delle occasioni del Mercato Comune Europeo.

Al momento attuale, appare tuttavia incomprensibile e privo di logica cedere, praticamente a costo zero, il patrimonio aziendale a una Compagnia europea concorrente nel controllo del flusso di passeggeri e merci.

È inoltre pericolosamente lesivo della sicurezza nazionale privarsi della principale Compagnia aerea nazionale nell'instabile situazione che stiamo vivendo su scala globale.

Meraviglia l'atteggiamento del Governo - a cui abbiamo riposto fiducia - che a parole dichiara di agognare una gestione dei cieli affidata a una governance tutta italiana, operando poi di fatto per consegnarla, svendendola, in mani straniere.

B) In considerazione delle trasformazioni in atto nel Trasporto Aereo, l'**ANPAN (Associazione Nazionale Personale Aero Navigante)** ha recentemente esteso la rappresentanza anche a coloro i quali hanno momentaneamente perso il lavoro o, riassunti, si trovano ad operare in condizioni contrattuali peggiorative rispetto al passato.

L'assenza di qualificati e lungimiranti progetti industriali - principale causa del dissesto del settore - ha comportato sfiducia e disorientamento tra i lavoratori, compromettendone la produttività e l'osmosi generazionale.

Fortemente penalizzata la trasmissione del know how tecnico-operativo frutto di oltre 70 anni di attività dell'ex Compagnia di bandiera, con il depauperamento dello spirito di appartenenza spesso preso a modello dai competitors internazionali.

Enorme il danno d'immagine procurato dalla scomparsa del logo storico con la mitica *Immagine che contiene testo, clipart*

Descrizione generata automaticamente tricolore simbolo dell'Italia nel mondo.

Per l'**ANPAN** è fondamentale riallacciare il virtuoso rapporto tra generazioni offrendo ai propri associati la possibilità di ottenere Servizi e Convenzioni funzionali alle criticità del momento (calcoli pensionistici, consultazioni legali, sostegno...).

Sul modello di quanto già realizzato in Alitalia negli anni '90, è stata attivata l'Assistenza Psicologica, sia attraverso un Numero Verde che con incontri programmati.

C) **ANPAN** - come **ASSOCIAZIONE di Volontari senza fini di lucro** - intende relazionarsi con tutte le attuali realtà del Trasporto Aereo per creare un proficuo rapporto collaborativo nell'ottica della cooperazione finalizzata a un costruttivo rilancio su valori condivisi.

D) Il particolare momento che sta attraversando l'Aviazione Civile non è certo il migliore per proporre iniziative innovative che potrebbero apparire a prima vista destabilizzanti per l'equilibrio del sistema in essere.

Rimaniamo comunque a disposizione per contribuire - come portatori di esperienze e valori espressi in anni di virtuoso lavoro - a rilanciare l'orgoglio della Cultura aeronautica del nostro Paese, proponendo competenze in grado di offrire formazione e consulenze specifiche nel settore.

Perché, invece di affidarsi esclusivamente a improbabili demiurghi stranieri o a soggetti talvolta totalmente estranei al contesto aeronautico, per una volta non si dà anche ascolto alla voce di chi per un'intera vita lavorativa ha portato in alto nei cieli del mondo - con dignità e grande professionalità - l'immagine della Nazione?