

Finanziare la formazione dei piloti rimasti a terra

- 25.03.2021
- Corriere del Ticino

LA PROPOSTA / Una mozione depositata al Nazionale suggerisce la creazione di un fondo statale per sostenere i professionisti dell'aviazione a reinserirsi nel mercato dei lavoro - Thomas Hurter (Aerosuisse): «Meglio tentare di tenere in vita le aziende» - Bruno Storni: «Va aiutato chi è in difficoltà e non ha prospettive» Swiss vuole tagliare almeno mille posti. © shutterstock Giorgia von Niederhausern BERNA Creare un fondo per finanziare l'istruzione, la formazione e la riqualificazione delle persone che perdono il lavoro a causa dei cambiamenti strutturali nell'industria dell'aviazione. È quanto propone una mozione della consigliera nazionale ecologista Marionna Schlatter (ZH). Il settore «si trova in una doppia crisi», scrive la deputata nell'atto parlamentare: da un lato la pandemia ha portato il traffico aereo a un punto morto; un rapido recupero ai livelli precedenti alla crisi sanitaria non è in vista. Dall'altro, avverte la verde, di fronte alla crisi climatica, «un ridimensionamento del settore dell'aviazione è inevitabile, almeno finché lo sviluppo tecnologico non renderà possibile un'aviazione senza emissioni».

A soffrire di questo cambiamento strutturale saranno gli impiegati. Il sostegno fornito da misure come il lavoro ridotto è «solo un cerotto che deve essere completato da nuove prospettive per dipendenti interessati». La Confederazione deve quindi offrire ai dipendenti nuove opportunità di carriera, «per esempio nei settori dei trasporti pubblici rispettosi del clima», conclude Schlatter. Thomas Hurter, consigliere nazionale UDC (SH), pilota e presidente di Aerosuisse, l'associazione mantello del settore dell'aviazione, è scettico. Se si crea un fondo di aiuti per piloti, ci dice, allora bisognerebbe fare lo stesso anche per altre categorie in grave crisi.

«Così facendo anche la gastronomia, ad esempio, potrebbe chiedere che si applichi la stessa soluzione per i suoi impiegati. Non è la soluzione giusta. Meglio aiutare a tenere in vita le aziende in modo che possano trovare delle soluzioni a livello privato. Swiss ad esempio sta provando a mantenere le conoscenze tecniche e alta specializzazione: sono le competenze e i limiti dei piloti che devono reinventarsi e il suo personale facendo ricorso al tempo parziale. Molte aziende concordano piani sociali con i lavoratori seguendo il principio di responsabilità individuale.

Ed è questa la giusta via da percorrere». D'altro avviso il consigliere nazionale Bruno Storni, cofirmatario della mozione: «Dobbiamo aiutare chi sta male adesso e ha prospettive negative. Un cameriere probabilmente sarà più facile da ricollocare. La gastronomia riprenderà quota. I piloti e tutto il resto del personale attivo nell'aviazione rischiano invece di rimanere a casa.

Lufthansa tagliato 29.000 posti scorso e ha annunciato di volerne eliminare altri 10.000 quest'anno. Swiss dal canto suo ne taglia 1.000 (tramite un blocco delle assunzioni, più tempo parziale, come menzionato da Hurter, e pensionamenti anticipati, n.

d.r.), ma solo se quest'estate il settore si riesce a riprendere. Altrimenti saranno di più. E si dice che visto che ci si affida sempre più alle teleconferenze, la domanda di voli, soprattutto in business, calerà di un terzo».

Quali gli sbocchi? Quali gli sbocchi professionali per i piloti che rimangono a terra? «Sono persone con competenze tecniche, che hanno fatto una formazione impegnativa e che affrontano processi molto rigidi. E la domanda di tecnici crescerà sempre di più», conclude il socialista. «Tuttavia, si tratta di figure professionali estremamente specializzate», aggiunge dal canto suo Roman Kàlin del sindacato Aeropers, che riunisce i piloti di Swiss e Edelweiss. «Di conseguenza, un cambio di professione non sarà probabilmente possibile senza un'ulteriore formazione». Negli scorsi mesi si era parlato di una possibile collaborazione fra Swiss e FFS, tramite cui piloti senza lavoro l'avrebbero trovato come macchinisti, figura professionale diventata rara nel 2020 (circa 200 posti erano rimasti vuoti).

«Ci sono stati colloqui ma attualmente non ci sono progetti in questo senso», ci dice Frédéric Revaz, portavoce delle FFS. «Le esigenze delle compagnie aeree e di quelle ferroviarie non corrispondono», aggiunge ancora Kàlin. Le seconde «vogliono poter pianificare in sicurezza e hanno bisogno della certezza che il personale reclutato possa essere impiegato per diversi anni. D'altra parte, le compagnie aeree vogliono rimanere flessibili ed essere in grado di impiegare nuovamente tutti i loro piloti se necessario». Recentemente, qualche caso di pilota passato dal cockpit alla guida di un treno c'è già stato, conclude Revaz.

Intanto il problema legato alla mancanza di macchinisti si è risolto: «Abbiamo ancora qualche lacuna, ma per il 2022 siamo al completo», afferma il portavoce..