

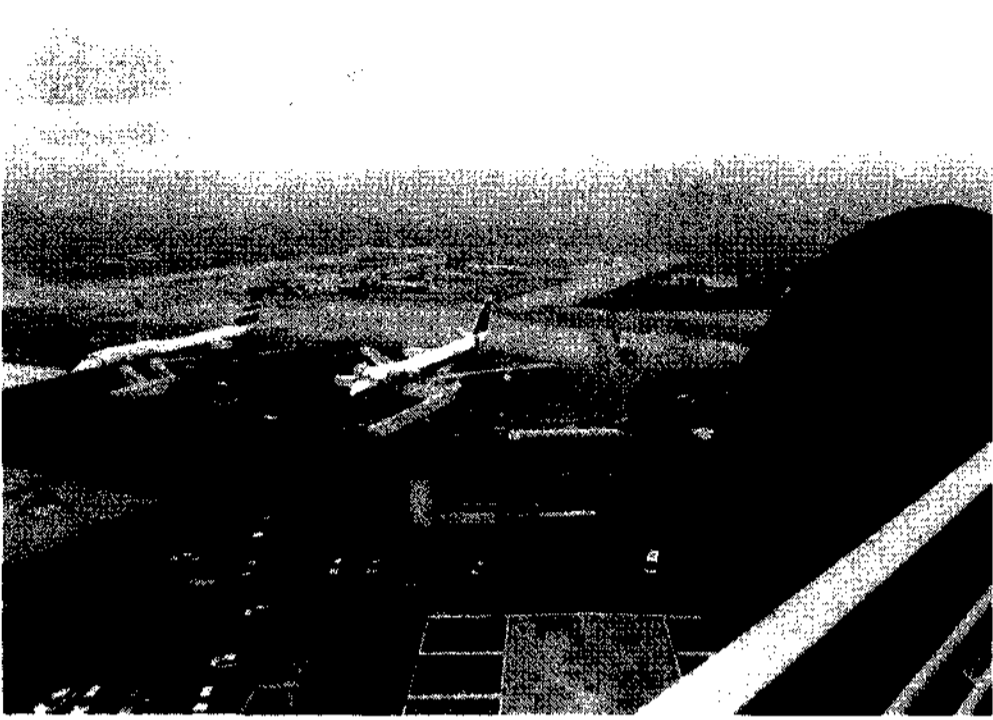
Uno dei mestieri più ambiti e chiacchierati raccontato dal comandante Gabrieli, pilota Alitalia

Nei suoi sogni di bambino non c'è mai stato il mestiere di pilota; da studente dell'istituto aeronautico si è guardato bene dal mettere piede su un aereo; da militare, ha fatto la leva in aeronautica, ma rigorosamente a terra in ufficio; eppure Alberto Gabrieli, 37 anni, è fra i più giovani comandanti pilota dell'Alitalia. Un «destino del trasporto», scritto nei cromosomi, se si considera che il nonno faceva il tassista e suo padre il dipendente Atac: «Penso con qualche apprensione che a mio figlio, con l'evoluzione tecnologica, toccherà fare l'astronauta», dice sorridendo. Per ora Eugenio, due mesi appena, reclama con quanto fiato ha in gola una poppata in anticipo, sfidando mamma e papà a un viaggio appena cominciato e ben più lungo e impegnativo di quelli aerei.

Dunque Alberto, famiglia operaia con tre figli, a 13 anni deve scegliere una scuola che gli dia un diploma superiore e lo avvil prima possibile al lavoro, il liceo non viene neppure preso in considerazione, ma anche l'istituto tecnico sotto casa - solite facce, stesse prospettive - non lo alletta e allora scorrendo «Paese sera», il giornale che viene letto in famiglia, l'occhio gli cade sull'istituto tecnico aeronautico, dalla parte opposta della città, e col fascino di essere «lontano e diverso». «Con mia madre andammo a vederlo dal di fuori in una giornata di luglio calda e assolata, io trovai carino e presi la mia prima decisione. Già allora c'era il numero chiuso, ma con il mio «ottimo» alla licenza media non ci fu problema. Era un normale istituto tecnico con in più, in orario extrascolastico, i corsi gratuiti presso l'Aeroclub per prendere i brevetti di pilota. Ma io non li frequentai. Non volevo fare il pilota e perdipiù gli anni fra il '72 e il '77 sono quelli della grande crisi petrolifera e di conseguenza del fermo nell'aviazione commerciale: l'Alitalia aveva bloccato ogni assunzione e per fare il pilota l'unica strada possibile era l'aeronautica militare. Ma e poi mai farò il militare di carriera, mi dissi».

Cambiare il mondo

Che Alberto non sia portato a sbattere i tacchi e a mettersi sull'attenti lo dimostra anche la voglia di cambiare il mondo che assalì tanti giovani di quegli anni e che coinvolse pure lui: «Diventai famoso a scuola perché criticavo tutto e tutti, sono stato un contestatore tosto ma me lo potevo permettere perché ero il più bravo e nessuno poteva dirmi niente». Col diploma in mano, poi, si mette a cercare lavoro e fra le tante domande, una è diretta all'Alitalia che lo chiama per le selezioni, come tecnico di volo. Un anno di corso con una borsa di studio e a maggio '82 la firma del contratto d'assunzione. «Una congiuntura favorevole perché un gruppo di ragazzi che avevano fatto il corso con me e avrebbero dovuto firmare dopo l'estate furono congedati con un «grazie, non ci servite più». Era accaduto, ma non è stata né la prima né l'ultima volta, che i tecnici di volo, addetti alla strumentazione di un certo tipo di aerei erano stati cancellati dalla tecnologia. Gli apparecchi appena acquistati, gli Md-80 che per la maggior parte costituiscono la flotta dell'Alitalia, sono governati da



Alberto Gabrieli in divisa nella sua casa; a sinistra l'aeroporto di Fiumicino visto dalla torre di controllo

A. Pale

Alberto, «pendolare» dell'aria

Mentre si riaccendono le polemiche per presunti aumenti d'«oro» ai piloti, parliamo con Alberto Gabrieli, uno dei più giovani comandanti dell'Alitalia, di questo mestiere così ambito, invidiato e ben remunerato. Il racconto di un «pendolare» dell'aria privilegiato, ma anche sottoposto a dosi massicce di stress. «Il grosso problema della nostra categoria è stato sempre quello di sentirci diversi e superiori agli altri lavoratori del settore».

ANNA MORELLI

Un computer e la compagnia si trovano con circa 300 persone neo-assunte inutili. E allora ci mandarono una lettera: volete diventare piloti? Vi paghiamo tutto il corso e vi garantiamo il posto di lavoro fino alla fine dei sei mesi di prova. Il destino si era compiuto: quell'aereo «genetico» lanciato al suo inseguimento fin dall'inizio, l'aveva acchiappato e lui non poteva più rifiutarsi di pilotarlo. Nell'86, a 28 anni, Alberto consegue il brevetto di terzo grado e, infilata (ahimè!) la divisa, comincia il suo lavoro. «L'impatto fu pesantissimo, il carico di lavoro mi sembrò enorme, le giornate non finivano mai, ma io ricordo soprattutto la prima volta che mi trovai con la cloche fra le dita e 107 passeggeri seduti dietro, tutti nelle mie mani: ero preparatissimo ma avevo un groppo in gola che non voleva scendere. Si sente addosso una responsabilità schiacciante, ma si supera con il meccanismo dell'auto-preservazione: la maggiore sicurezza e garanzia per i passeggeri è che sull'aereo ci sia il pilota e chiunque tiene alla propria pelle più di ogni altra cosa». Una carriera rapidissi-

ma tutta sul «medio-raggio» che vuol dire: Italia, Europa e bacino del Mediterraneo e una volta diventato pilota «anziano» (col criterio discrezionale della compagnia) si può accedere al corso per comandante-pilota che riparte dal gradino più basso e cioè su aerei che non devono attraversare l'Oceano. E così Alberto ha continuato a volare sull'Md-80. E veniamo all'aspetto favolistico di questa ambita professione: fascino della divisa, viaggi, soldi, donne...

Un tè a Londra

«Che ci siano vantaggi e qualche aspetto più che piacevole mi sembra innegabile, basti pensare che se uno si vuole levare un capriccio, che so un tè particolare, può comprarlo a Londra; chi fa il lungo viaggio può fare più facilmente shopping a New York, a Rio o a Hong Kong che sottocasa. Per essere dei lavoratori dipendenti siamo fra i meglio pagati, ma facciamo pure una vita... Il resto appartiene al tempo che fu, quando l'aereo era un mezzo di trasporto d'élite e ci saltavano i ricchi: chi lo portava entrava a far parte di quel mondo, gli sti-

pendi erano proporzionalmente molto più elevati e per di più i voli erano magari molto più lunghi e faticosi, ma concedevano lunghe soste ristoratrici di 24, 36 ore, una settimana. Ormai su ogni destinazione, anche la più lontana, male che va, c'è un volo giornaliero e noi andiamo avanti e indietro, indietro e avanti, come pendolari. La mia giornata di lavoro è di 13 ore di servizio di cui 8 di volo, e con questi ritmi quando si arriva in albergo si ha il tempo di togliersi la divisa, mangiare qualcosa e schiantarsi a dormire. Per ripartire la mattina dopo. Come un pendolare conosco tantissimi hotel e tanti aeroporti. La scorsa settimana sono partito il lunedì, sono tornato il giovedì dormendo una notte a Berlino, una ad Aighero e un'altra a Palermo e il sabato sono ripartito per altri quattro giorni. La semplicità e la schiettezza sono senza dubbio due qualità di Alberto, che non esita a dire che il motivo principale per cui lascia questo lavoro con lo stress e le responsabilità che comporta, sono senza dubbio i soldi: circa 8 milioni al mese per 12 mesi più tredicesima e quattordicesima di tre milioni lordi. Beninteso, si può guadagnare anche parecchio di più se ci si rende disponibili anche nei giorni di riposo, perché l'azienda chiama, chiama sempre e con gli straordinari si va molto su. Per me il riposo è sacro e non intendo rinunciare a una parte della mia vita, a calarmi in una realtà unidimensionale, come fanno molti colleghi. Già, perché fare il pilota o il comandante-pilota pare che sia un mestiere coinvolgente e strango-

lante, un «vizio» che una volta preso non ti lascia più; sono in molti a riempire le loro giornate solo di aerei, di piste, di colleghi di volo, a parlare soltanto di problemi e interessi legati a quel mondo, gente che non riesce a «staccare la spina», ad abbandonare quel ritmo. «Anche perché è comunque una professione varia e di grande soddisfazione, che si ripete ogni volta che si fa alzare un uccellino di ferro e lo si riporta a terra. Ogni volo è nuovo e diverso e negli «attimi» comporta differenti emozioni, tipo di destinazione, realtà differenti. Alberto la spina ha imparato a staccarla da subito, appassionato di musica rock e pop, ha aperto un negozio di dischi col fratello e alcuni amici e all'inizio se ne è occupato da vicino, tanto da conoscere la moglie Francesca, ora ci va solo per fare «incetta» di long-play che tappezzano il soggiorno luminoso e accogliente dove gli piace ascoltare la musica e leggere, compatibilmente con le esigenze di Eugenio».

La vertenza sindacale

Anche sulla vertenza sindacale che contrappone la categoria compatta dei piloti all'Alitalia, Alberto ha le idee ben chiare. «Quando è cominciata - ricorda - io ero impegnato a veder nascere mio figlio. E in questo momento non me la sento di mettermi a fare il grillo parlante su possibili divergenze di vedute con i miei colleghi. Il grosso problema della nostra categoria è stato il voler insistere sulla nostra particolarità, il voler essere figli dell'oca bianca. Venti anni fa un progetto mai andato in porto era quel-

lo di andare a un contratto unico per tutto il personale dipendente di terra e di volo (oggi i contratti sono quattro), ma noi ci sentivamo «superiori» e la compagnia aveva tutto l'interesse a tenerci separati: questi sono atteggiamenti che alla lunga si pagano. Però è falso dire che noi ci siamo battendo per avere più soldi. Dopo gli anni d'oro, con l'inflazione e l'appiattimento contributivo eravamo scesi a livelli salariali inaccettabili: fu allora messo a punto un progetto per un recupero salariale strettamente legato a un enorme recupero di produttività, il nuovo contratto doveva servire per fare l'ultimo assistimento, ma la nuova dirigenza ha bloccato tutto sollevando un gran polverone. Io penso che dietro tutta questa storia ci sia ben altro e cioè la volontà di settorializzare la compagnia, dividendo in modo da renderla più appetibile a un possibile acquirente privato. Certo le compagnie «di bandiera» resteranno e anche l'Alitalia conserverà il suo «logo», ma le proprietà saranno mega-holding europee gestite al massimo da due o tre gruppi».

Domani Alberto ripartirà e tornerà ad essere uno dei tanti uomini «senza volto» a cui affidiamo la vita ogni volta che saliamo su un aereo, ma lui ci tiene a sottolineare che paura no, non l'ha mai provata perché il mezzo è il più sicuro rispetto a tutti gli altri mezzi di trasporto, perché l'addestramento è costante, serissimo e rigoroso ma comunque «emozioni e tensioni, esperienze e sensazioni provate in questo lavoro non valgono la gioia di avere un figlio. È questo il viaggio più bello e più lungo».

Pm scalatore in vetta al Bianco

Un pm della Procura del tribunale di Bologna, Andrea Materazzo, appassionato di alpinismo, ha trascorso le sue vacanze estive conquistando le cime più alte dell'Europa e dell'Africa, cioè il Monte Bianco (4.810 metri) e il Kilimangiaro (quasi 6.000). Materazzo, 38 anni, sempre nel '95 è arrivato non lontano anche dalla cima più alta del mondo: in aprile ha raggiunto i 5.500 metri del campo base da dove partono le spedizioni per l'Everest. Tutte imprese che hanno un valore particolare perché ottenute con un allenamento non continuativo, ritagliato nei pochi momenti liberi dall'impegno di pm (qualche domenica passata sulle pareti di Arco, nella provincia di Trento) e comunque con poco tempo a disposizione per le spedizioni (l'acclimatazione alle alte quote, come quelle del Kilimangiaro, richiedono giorni e giorni). Materazzo, che ha cominciato con l'alpinismo a 12 anni con il padre (anche lui magistrato), non è nuovo ad imprese da scalatore: in Abruzzo, la regione d'origine (vicine da Tomicecca Peligna), ha aperto un paio di vie, il Monte Bianco, però - ha raccontato Materazzo - costituisce la più grande emozione. Ho fatto salite più impegnative ma lì è nato l'alpinismo».

Per sepoltura a un boss pope licenziato

Un boss mafioso russo, ucciso in un conflitto a fuoco, è stato sepolto nientemeno che accanto al poeta Alexander Pushkin e al musicista Mussorgsky. La singolare notizia viene dall'agenzia di stampa russa Itar-Tass che la riferisce solo perché il priore artefice dell'operazione è stato sostituito dal Patriarca della chiesa ortodossa russa in persona. I particolari sono scarsi ma la vicenda si sarebbe svolta in un monastero di Pskovo-Pechorsky, nella Russia nord-occidentale. Nikolai Gavrilencov, boss conosciuto e temuto della malavita di san Pietroburgo, sarebbe rimasto ucciso qualche giorno fa, nei corso di un conflitto a fuoco con una banda rivale. I suoi «amici» avrebbero quindi contattato l'Arcivescovo Roman del monastero di Pskovo-Pechorsky perché la salma venisse accolta nelle catacombe del monastero dove riposano le spoglie di illustri personaggi della storia e della cultura russa, come i poeti Alexander Pushkin e Alexei Pleshcheyev, il compositore Modest Mussorgsky e il maresciallo di campo Mikhail Kutuzov. Il Patriarca della chiesa ortodossa russa, però, non ha gradito l'iniziativa ed ha costretto l'intraprendente pope ad andarsene».

Si è aperto il processo al truffatore
Marito scopre dopo tre anni che la moglie era un uomo

NEW YORK Un matrimonio quasi perfetto: non un solo litigio in tre anni e mezzo. Ma la sposa aveva un segreto: era un uomo. Adesso Felix Urjoste, trentaquattro anni, abbandonati i panni femminili, rischia dieci anni di carcere per frode e falso o una multa di cinquemila dollari per ogni capo di imputazione. Il giudice l'ha liberato su cauzione per permettergli di rivolgersi a uno psichiatra. Per anni Bruce Jensen, trentanove anni, il marito ingannato, non aveva sospettato nulla. I due si erano sposati nel giugno 1991 dopo che Urjoste, che si faceva chiamare Leasa, aveva raccontato di essere «mista incinta» in una relazione precedente. Il buon Jensen si era offerto di dare un padre ai due gemelli che, secondo Leasa, stava-

no per venire al mondo. Dopo le nozze tra i due non vi erano stati rapporti sessuali. Qualche settimana dopo il matrimonio la «donna» aveva raccontato a Jensen di non essere riuscita a completare la gravidanza. La casta unione, i matrimoni bianchi sono in costante aumento anche negli Stati Uniti, sarebbe andata avanti ancora a lungo se Urjoste non avesse commesso l'errore di usare una carta di credito, intestata a Leasa Jensen, mentre indossava abiti maschili. Ai primi dell'anno, infatti, Felix era stato fermato dalla polizia durante un viaggio a Las Vegas mentre in doppio petto gessato e baffoni, che all'udienza del processo aveva tagliato, usava una carta di credito intestata a una donna. Il poliziotto aveva fatto qualche indagine e svelato l'i-

dentità sessuale di Felix e la sua grande truffa. «Sono stato uno stupido», ha ammesso Urjoste in tribunale confessando la simulazione. La sentenza è attesa adesso per il 24 ottobre. Nel frattempo Bruce Jensen, tecnico presso un laboratorio di analisi mediche, ha chiesto l'annullamento del matrimonio. E «cavallerescamente» Felix Urjoste ha chiesto al giudice di accogliere immediatamente la richiesta. Ma il consorte ingannato, che si è trincerato in un ostinato silenzio con la stampa, rivole anche 40 mila dollari dalla «moglie», per aver usato la carta di credito e prelevato contanti dal conto corrente del marito. Anzi in qualche occasione la «dolce moglie» avrebbe anche usato la firma di Bruce per incassare asseggi.

© 1994 Turner Entertainment Co./distr. EPS/LPA Milano