



Per i piloti un tetto agli stipendi

Riequilibrati i livelli con l'aviazione civile: un top gun ricomincia da 3mila euro

PAGINA A CURA DI

Luca Davi

Agli inizi degli anni '90 Pierangelo Virno Lamberti sfrecciava a bordo di un Tornado nei cieli della ex Jugoslavia, a oltre mille chilometri orari, e da pilota militare della Nato pattugliava le aree sottoposte a embargo sugli armamenti. Oggi, tra le sue mani, c'è la cloche di Embraer 145 che vola di solito tra Vienna, Roma e Bucarest, porta turisti e manager tra l'Italia e il resto d'Europa e sulla cui fusoliera c'è il simbolo di Alitalia.

Due vite, quelle del comandante Lamberti, oggi 42enne. Simili a quelle di molti altri piloti dell'aeronautica militare italiana, professionisti del volo passati dall'ambito militare a quello civile. Due vite paragonabili anche a quelle di molti altri ufficiali delle forze armate. Graduati che dalla Marina militare sono finiti nell'industria navalmeccanica, ufficiali carabinieri che hanno fatto il balzo nel settore della security, ingegneri dell'aeronautica oggi manager delle più importanti società di ingegneria aerospaziale. Persino controllori di volo militare passati alle società di controllo aereo civile.

Grande preparazione, esperienza, provata resistenza allo stress e alle pressioni esterne: tanto basta per capire che un ex militare è una garanzia di affidabilità e successo per chi fa selezione. Dall'altra parte, un militare può scegliere di dismettere la divisa per i motivi più vari: l'urgenza di stabilirsi definitivamente in una città, la minor predisposizione alle asperità (all'inizio della carriera sempre apprezzate) della vita militare, la presa di consapevolezza della fine di un percorso.

L'ostacolo in questa scelta è rappresentato dalla ferma obbligatoria, contratta al momento dell'arruolamento in Accademia. Ogni corpo (e ogni specializzazione) ha le sue regole, ma nei fatti nessun militare può abbandonare la divisa prima che siano trascorsi dagli otto ai 16 an-

ni. Troppo grande il rischio di formare profili di alto livello per vederseli scappare subito dopo. Superato il blocco temporale, però, c'è libertà di scelta.

Ed è difficile resistere alle sirene delle retribuzioni più alte. Durante gli anni '90, ad esempio, centinaia di piloti militari sono passati in Alitalia creando un vuoto nel corpo militare. Oggi invece i livelli retributivi sono stati riequilibrati. «Tutto dipende dalle diverse compagnie, ma oggi chi abbandona il settore militare per passare al civile si ritrova spesso al livello gerarchico iniziale della carriera da pilota. Quindi, anche dopo 20 anni di carriera in Aeronautica, si guadagna quanto un pilota civile ne assunto, circa 3mila euro» avverte il comandante Lamberti.

Talvolta, invece, più che i guadagni è il bisogno di autonomia a spingere verso nuovi orizzonti. «Ho trascorso 21 anni nel gruppo dei carabinieri paracadutisti del "Tuscania" - spiega l'ex ufficiale Paolo Belligi - ma sono transitato anche nei reparti investigativi occupandomi di criminalità organizzata, antidroga, rapine, omicidi e scorte nell'ambito di alcuni speciali programmi di protezione». Esperienze che l'hanno portato ad aprire, tre anni fa, in provincia di Como, una società di "risk management", la AlfaOmega Team. «Cercavo maggiori motivazioni, più soddisfazioni professionali - spiega Belligi -. Oggi mi occupo di soluzioni investigative e di sicurezza. Fornisco informazioni di carattere commerciale alle aziende, curo la sorveglianza e controllo di manager e dipendenti sleali e mi occupo anche di spionaggio industriale». Ma quale marcia in più può dare l'esperienza militare rispetto una preparazione tradizionale?

«Più che una competenza è una vera e propria forma mentis - spiega Raffele Davassi, 54 anni, oggi direttore dello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia ed ex tenente di vascello della Marina -. Correttezza e leal-

tà, pilastri della formazione militare, rimangono valori apprezzati anche dalle imprese. Così come l'affidabilità e la capacità di valorizzare e gestire le persone: comandare per lungo tempo decine di persone su una nave militare in mezzo al mare vuol dire costruire un'autorevolezza che si trasforma in capacità manageriale all'interno di un'azienda». Anche per questo, quando si domanda se, tornando indietro, gli ex militari rifarebbero lo stesso percorso, fatto di stelletta prima e di giacca e cravatta poi, la risposta è identica. «Senza dubbio - dice per tutti Sergio Tamberi, 60 anni, ex ufficiale di Marina oggi consulente nel settore della cantieristica -. Senza l'esperienza militare oggi non potrei fare nulla di ciò che faccio».





Gli ex militari



Raffaele Davassi
54 anni
Manager Fincantieri a Castellammare

Dalla Marina a Fincantieri

« Ex tenente di vascello della Marina militare, Raffaele Davassi, 54 anni, oggi è manager di Fincantieri. «Le stellette? Un po' mi mancano. Però ho fatto una scelta del genere perchè volevo capitalizzare le mie competenze»



Paolo Belligi
42 anni
Guida una società di risk management

Il "Tuscania" come training

« Venti anni da ufficiale parà in uno dei reparti più addestrati dell'Arma dei Carabinieri. E poi la scelta di intraprendere un'attività autonoma nel settore della security privata. È il percorso di Paolo Belligi, ex ufficiale del Tuscania



Sergio Tamberi
60 anni
Consulente nella cantieristica

«La vita militare? Ottima scelta»

« Sergio Tamberi, 60 anni, è stato ufficiale della Marina per quasi 20 anni. Oggi lavora come consulente per alcune aziende attive nella cantieristica. «Rifarei tutto. La formazione militare è ottima per costruire un buon manager»

I militari in carriera



Angelo Landolfi
33 anni
Specialista degli ambienti estremi

Il medico che cura i Top-Gun

« Prepara i piloti a sostenere gli stress psico-fisici del volo. Angelo Landolfi, 33 anni, è medico ufficiale dell'Aeronautica, ma soprattutto è uno dei pochi dottori al mondo ad essere specializzato in medicina in ambienti estremi



Gabriele De Pascalis
32 anni
Comanda la compagnia San Pietro

L'occhio attento sul Vaticano

« «La fortuna di lavorare nei Carabinieri è di vedersi affidare compiti di grande responsabilità pur essendo giovani». A 32 anni Gabriele De Pascalis comanda la compagnia San Pietro, che controlla l'area vicina alla Città del Vaticano



Claudio Brega
33 anni
Tra i più giovani tenenti di vascello

A 30 anni già capo di 80 uomini

« Nel curriculum di Claudio Brega, 33 anni, tenente di vascello, c'è anche il comando di una nave di 90 metri con 80 uomini di equipaggio. «Avevo trent'anni, ancora oggi mi chiedo come sono riuscito a farcela»

