



VV.F. - Unione Sindacale di Base settore Vigili del Fuoco

TROPPE PIPPE MENTALI... PER POI NON CONCLUDERE NULLA



Nazionale, 12/07/2018

Lavoratori,

da quando in questa amministrazione è stato concretizzato il ruolo AIB è stato un susseguirsi di note, circolari decreti che, specialmente per gli aeronaviganti, attestavano tutto e il contrario di tutto.

Inizialmente non si poteva volare, poi si è potuto volare, poi non si potevano fare equipaggi misti, poi gli AIB si sarebbero occupati dell'AIB e i vigili nativi solo del soccorso tecnico urgente, poi, e poi, e poi... al punto da ritenere che i vari scrivani abbiano per più volte assistito allo spettacolo di Dario Cassini al teatro olimpico di Roma.

Questa volta, però, l'epilogo di queste pippe è un *eruzione* di genialità: il tecnico di bordo è un semplice elitrasmportato!

Non sarebbe stato meglio apostrofarlo come **zavorra**? Avrebbe certamente reso meglio l'idea!

Se da un lato, celebre è l'aforisma di Albert Einstein in cui asseriva che "La misura dell'intelligenza è data dalla capacità di cambiare quando è necessario", dall'altro qui ci si ritrova tra fatti concreti che evidenziano la superficialità con la quale si impartiscono disposizioni aeronautiche.

La nota meritevole della nostra attenzione è la DECEMER 24096 del 09/7/2018 a firma dell'ing. Romano, qui allegata. In questa nota è scritto con caratteri cubitali che attività come la standardizzazione, la familiarizzazione, oppure le procedure operative standard, la professionalità degli aeronaviganti, le disposizioni del Capo del Corpo sono tutte carta straccia o anche solo frutto di **troppe pippe mentali**... perché, benché palesemente contrastanti, dovrebbero ancora essere in vigore le note DCEMER a firma del Capo del Corpo n. 1255 del 21/01/2017 e la 9332 del 15/5/2017 che sanciscono l'impossibilità di realizzare equipaggi misti a causa della diversità delle procedure operative.

Una sola letterina ha cambiato in corso d'opera le regole del gioco. Regole che per un anno e mezzo sono state seguite, anche con molte difficoltà, dalla Direzione operativa ma che adesso diventano occasione di uno *scarica barile* di responsabilità, delle quali investiamo il pilota in comando: un briefing prevolo diventa sufficiente per bypassare quelle regole che, come amministrazione *ce cantamo e sonamo*.

Una letterina che sancisce quella che è la considerazione che taluna dirigenza ha verso il Capo del Corpo, al quale si dà il giochino dell'autorità aeronautica senza però che nessuno gli riconosca autorevolezza.

Insolita appare, a questo punto, l'obbligatorietà dell'impossibilità di equipaggi misti tenuta sino ad ora, nel mentre il processo di standardizzazione registra forti rallentamenti e le procedure per la familiarizzazione AIB vengono disattese.

Eppure, basta una semplice letterina per andare in deroga a tutto ciò che noi stessi regolamentiamo fino all'exasperazione, accompagnato dal silenzio di chi dovrebbe essere *Sicurezza Volo*.

A questo punto, viene spontaneo pensare che la vera essenza della standardizzazione è solo quella macinare ore di volo, di rimpinguare il fascicolo personale di qualcuno alimentandone anche l'ego e dispensare compensi economici per ciò per il quale comunque si percepisce uno stipendio.

Ora, se gli equipaggi misti non sono più un tabù, cosa impedirà l'autorizzazione di equipaggi misti di condotta?

Non sarebbe invece stato preferibile fermarsi a riflettere sulle motivazioni che stanno portando a esser costretti a smentire quanto precedentemente si è disposto?

Imporre al personale di espletare in un contesto di normale programmazione, sette o nove giorni di lavoro continuativo, senza riposo settimanale, obbligato ad almeno 48 ore di straordinario settimanale con sovrapposizione giorni di viaggio e cambio turno al punto che il

personale montante si ritrova ad iniziare il servizio dopo diverse ore di viaggio, in assenza del congruo numero di personale al punto da violare quanto disposto anche dal D.L. 81/09 del quale noi amministrazione siamo tenutari, non sono condizioni che tengono conto della sicurezza del volo e della qualità del servizio e del benessere del personale.

A proposito, le iniziali FF che fine hanno fatto?