



Sezione Provinciale di BERGAMO

Bergamo, 23Marzo 2014

email: [bergamo@conapo.it](mailto:bergamo@conapo.it)

Tel. 339.4501317

**AL COMANDANTE PROVINCIALE  
VIGILI DEL FUOCO DI BERGAMO  
Dott. Ing. Agatino CARROLO**

**Oggetto: Soccorso tecnico urgente – Procedura operativa standard (P.O.S.) per incidente aereo nel sedime aeroportuale. Osservazioni a informativa prot. n. 4442 del 12.03.2014.**

La presente in riscontro alla nota informativa in oggetto.

In premessa, prima di addentrarci sul perché nostra contrarietà all'od.s. n.4 del 15.01.2014, nonché di alcune previsioni della POS vorremmo ripercorrere brevemente l'iter inusuale condotto dal Comando.

In data 15 gennaio 2014, senza che il Comandante Provinciale avesse ancora visitato il distaccamento aeroportuale di Orio e capito dal vivo le sue problematiche, è stato emanato l' o.d.s. n.4 che, dalle iniziali a lato, ci pare frutto del lavoro di un funzionario del comando e di un istruttore aeroportuale.

Quanto sopra senza minimamente sentire le organizzazioni sindacali nonostante si tratti di "organizzazione del lavoro".

Questa ed altre OO.SS. hanno effettuato rimostranza per l'ordine di servizio n. 4, ed in seguito, il Comandante Provinciale ha istituito un gruppo di lavoro, a quanto pare formato dalle stesse persone che avevano redatto l' ods n. 4, con aggiunta dei capi turno del distaccamento di Orio, i quali, secondo quanto ci viene riferito anche da loro stessi, avrebbero avuto solo parziale possibilità di intervento nel redigere la POS inerente allo scenario di incidente aereo, in quanto l'amministrazione per voce dei funzionari e collaboratori di cui si serviva "blindava" parte del contenuto.

Ciò ci pare in contrasto con l'usuale modo di concepire una Procedura operativa standard, in quanto di solito l'apporto proviene da chi lavora sul campo e non imposto in gran parte dall'alto.

La nostra O.S. CONAPO e il personale rappresentato accoglie quindi con favore il fatto che si aggiornino mediante POS gli scenari incidentali in ambito aeroportuale, siamo consapevoli che se esiste una tipologia d'intervento dove si richiede il più alto tasso di standardizzazione è quello in ambito aeroportuale, in quanto la tempistica e la complessità dell'intervento e la bassa frequenza degli eventi incidentali fanno sì che il personale debba conoscere ancor meglio le procedure rispetto ad altre tipologie di intervento.

Ci sia però consentito affermare che le POS debbono avere il compito di standardizzare ed agevolare il compito dell'operatore mediante chiare linee guida, mentre non possono essere sostitutive di tutti quegli interventi strutturali sostanziali, tra cui una idonea logistica.

Inoltre nella POS in discussione sono stati stranamente inseriti anche aspetti di organizzazione del lavoro che non afferiscono alla standardizzazione degli interventi.

Di seguito talune osservazioni:

### **SALA OPERATIVA**

Nella POS si pretende dall'operatore di sala operativa di vigilare notte/giorno sull'atterraggio degli aeromobili, come se fosse un controllore di volo, allo stato attuale tutti sanno che la cosa risulta inutile perché, cosa unica nel panorama italiano nel quarto aeroporto d'Italia i vigili del fuoco dalla loro postazione di sala operativa possono vedere solo una striscia esigua della pista (su 3km

l'operatore visivamente riesce a vedere circa 300/400mt di pista ) a causa di costruzioni nate postume alla costruzione della stessa caserma, l'ultima delle quali nata poco più di un mese fa dopo circa due mesi dall'insediamento dell' attuale Comandante Provinciale di Bergamo. Contestiamo fermamente il non opporsi alle costruzioni che limitano gravemente la visibilità sulla pista. A tal riguardo si chiede di conoscere quale azione è stata intrapresa dal sig. Comandante Provinciale (e dai suoi predecessori) per evitare quanto sopra e riguardo l'edificazione del nuovo capannone che impedisce l'osservazione della restante parte del sedime aeroportuale (non ostruita dal capannone della DHL), posto che l'unico ausilio a disposizione è un obsoleto monitor da 14 pollici che permette di vedere solo una ristretta parte del sedime aeroportuale.

### SQUADRA A TERRA

Tutti gli operatori concordano nel fatto che sostare al piano terra (composto da locale mensa, aula didattica, palestra e bagni) specialmente durante l'orario notturno non solo non consente di arrivare prima ai mezzi (vedasi distanze luoghi piano terra e piano primo e autorimessa), ma mette il personale in condizioni di non poter espletare il proprio servizio al meglio in caso d'intervento. Se in questo modo si pensa che togliendo arredi e suppellettili necessari al recupero psico-fisico del vigile lo si renda una persona più pronta ed efficace in caso di intervento la cosa ci inorridisce. Per fare esempio pratico se un operatore dopo aver fatto la "guardia svizzera" dalle 20 alle 02 si dovesse trovare a concorrere nell' operare in uno scenario catastrofico (che ipotizziamo avvenga alle ore 2:05) egli dopo aver espletato quanto gli viene richiesto, sicuramente sarà entrato in una condizione di stanchezza tale da inficiare parzialmente le sue capacità di intervento.

L'unica misura effettivamente migliorativa dei tempi di intervento per tutto il convoglio, che può far guadagnare però solamente 2/3 secondi al massimo (mentre per "limare" altri secondi occorrono interventi strutturali e non a costo zero), potrebbe essere quella di assegnare di volta in volta camerate a rotazione in funzione della prospicienza al palo che scende nel relativo automezzo, mentre l'istituzione del presidio al piano terra oltre a non comportare migliorie, può determinare scadimento della qualità del soccorso come sopra evidenziato.

Ci giungono voci (che speriamo siano infondate) che lo scopo di queste disposizioni sia l'ampliamento dell'aeroporto nella zona nord e il conseguente aggravio di tempo nel raggiungerla.

Da quanto in nostra conoscenza, essendo stati presenti ad alcune simulazioni d'intervento fatte in condizioni climatiche avverse e nelle quali sono stati rispettati i tempi richiesti dalla normativa ICAO, ciò non corrisponde al vero.

In ogni caso, qualora si dovesse ritenere che l'ampliamento dell'aeroporto crei effettive problematiche, ci consenta di dire che non è certamente quello di far stazionare il personale al piano terra, il modo per risolverle.

In tal caso l'unico modo per accorciare i tempi di intervento è quello di accorciare il tragitto per raggiungere un ipotetico luogo incidentale, ovvero istituire un "**punto fuoco attrezzato**", quale sede distaccata da posizionarsi in prossimità della zona nord dell'aeroporto o comunque vicina alla testata nord (testata 10).

Restiamo quindi in attesa di valide spiegazioni sulle motivazioni di tale previsione.

Inoltre, più che di procedure che prevedono l'assurdità del piano su cui stazionare, il personale ha bisogno di addestrarsi in pista quando il traffico aereo lo consente.

Ci sono operatori che in vari anni di aeroporto non sono mai entrati in pista, ed oltretutto, a penalizzare ciò l'amministrazione "ostacola" il personale nel poter prendere dimestichezza con i mezzi aeroportuali diramando disposizioni atte al contenimento delle spese di carburante dove si consiglia di utilizzare al minimo i mezzi, in antitesi alle esigenze di addestramento e sicurezza.

Ci auguriamo quindi che ci possano essere spazi di discussione con i rappresentanti del personale, viceversa ci riserviamo ulteriori azioni sindacali.

Distinti saluti.

IL RESPONDABILE PROVINCIALE  
CONAPO Sindacato Autonomo VVF

Pag. 2/2

Marco Borriassi

