



CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"

Segreteria Generale

Vico del Fiore, 21/23 - 54011 - Aulla (MS)
Tel. 0187-421814 - Fax 06-98380115
Cell. 329-0692863
e-mail: nazionale@conapo.it
sito internet www.conapo.it

Roma, 15 Settembre 2015

Prot. n. 245/15

**Al Capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco
del Soccorso Pubblico e Difesa Civile
Prefetto Francesco Antonio Musolino**

**Al Capo del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco
Dott. Ing. Giocchino Giomi**

**Al Direttore Centrale per l'Emergenza
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Socc.Pubbl. e D.C.
Dott. Ing. Giuseppe Romano**

**All'Ufficio - III Relazioni Sindacali
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Socc.Pubbl. e D.C.
Dott. Darco Pellos**

Oggetto: Osservazioni CONAPO su decreti componente aerea del CNVVF .

La presente in riferimento alle bozze di decreti di riorganizzazione della componente aerea proposti in valutazione alla scrivente O.S. CONAPO.

A riguardo si esprimono le seguenti considerazioni.

Per quanto riguarda il **decreto organizzazione all'art. 4 - Reparti volo** bisogna tenere presente che per garantire l'operatività dei Reparti volo, gli stessi hanno necessità di una continuità gestionale che sia in grado di fronteggiare, con azioni amministrative incisive, le esigenze tecnico operative. Questo può essere assicurato con una presenza costante dei Direttori Regionali o diversamente creare una "Direzione Centrale della Componente Aerea" la quale, in autonomia ed opportunamente strutturata, segua tutte le problematiche tecniche, operative, ed amministrativo-contabili.

Al comma 3 del medesimo articolo, per quanto attiene la figura denominata "Responsabile del Reparto volo", se è condivisibile la scelta che il ruolo venga ricoperto da un elicotterista, più alto in grado, con esperienza ed attitudine (chi lo stabilisce non viene specificato), rimane da chiarire se la figura del Direttore del Reparto volo, attualmente ricoperta da un D.V.D., verrà mantenuta. Un elicotterista (ex Capo Nucleo) referente del Direttore Regionale può essere più che sufficiente per affrontare le problematiche aeronautiche.

Il comma 5 deve prevedere un aumento del numero di specialisti fino ad un valore di 18 unità in modo da poter seguire efficacemente le linee volo, sotto l'aspetto manutentivo, con evidenti risparmi di gestione. Va specificato se nel novero dei piloti e specialisti siano escluse ovvero incluse le figure di coordinamento giornaliero perché altrimenti il numero del personale preposto al servizio di soccorso è drammaticamente esiguo. Inoltre per i reparti volo che hanno in essere convenzioni a titolo oneroso con altri enti si dovrà prevedere un organico più consistente per fronteggiare sempre al massimo della potenzialità tecnica e umana gli obblighi sottoscritti. Appare opportuno chiarire che il personale che effettua orario di gestione

giornaliera, tecnica e operativa, sia esclusivamente e numericamente quello previsto dal CAME. Stante la mole di lavoro amministrativo contabile si ritiene opportuno che presso i reparti volo siano previste delle specifiche professionalità del ruolo amministrativo contabile.

All'art 5 - Centro Aviazione, come da tempo è stato segnalato a tutti i livelli, la sede logisticamente non è nella condizione di sostenere il Reparto volo, il CNAV, il CNAM e la SOCAV. A conti fatti, in totale, il personale che dovrebbe a vario titolo prestare servizio presso il Centro Aviazione è pari a 67 unità. Oggettivamente troppo per la sede in questione. A livello organizzativo sarebbe auspicabile passare almeno il CNAV sotto la DCF, mentre spostare la sezione ala fissa (P180), anche per le particolarissime peculiarità d'impiego, alle dirette dipendenze del Capo del Corpo attenuando il carico di lavoro sia per il Reparto volo di Ciampino che per la Direzione regionale Lazio. Non si comprende il senso di continuare a denominare il Centro Aviazione come unica struttura quando di fatto in seno ad essa convivono ben quattro realtà che svolgono attività ben distinte. Qualora si voglia continuare su questa linea è opportuno varare una "Direzione Centrale della Componente Aerea" come sopra indicato che possa seguire tutte le problematiche della componente aerea del Corpo nel suo complesso.

Il CNAV e CNMAS (artt. 6 e 7) sono un progetto condivisibile nel lungo periodo, tuttavia occorrono risorse economiche da investire sul personale ed aeromobili da dedicare alla formazione e alla manutenzione che al momento sembrano non esserci.

Per quanto riguarda la S.O.C.AV. (art 8), in accordo con l'iniziativa, dovrà avere la sua autonomia decisionale, poiché appendice del C.O.N. Diversamente si sta creando solamente un doppione. Rimane prioritario, come segnalato in precedenza, il problema logistico. Al comma 4 tra il personale navigante che può far parte della S.O.C.AV. va inserito anche quello, compatibilmente con la patologia riscontrata, quello temporaneamente non idoneo. Inoltre si suggerisce di sostituire l'acronimo della Sala operativa con C.A.N. Coordinamento Aereo Nazionale.

All'art. 9 aggiungere dopo componente aerea "e il personale in forza ai reparti volo o centro aviazione" e in coda al paragrafo dopo abilitazioni aggiungere "e trattamenti economici e contrattuali ad esse legate".

All'art. 12 - Gestione della flotta antincendio oltre alle competenze, è necessario monitorare le risorse che verranno assegnate.

In merito al **decreto licenze** si specifica che i brevetti di cui all'art. 2, considerato che sono propedeutici all'accesso della specifica indennità, devono essere rilasciati sempre dietro partecipazione a prova selettiva, pertanto anche i Direttivi che prestano servizio presso "l'Ufficio per il coordinamento del soccorso aereo della Direzione centrale per l'emergenza e il soccorso tecnico del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile ed impegnato nelle attività di coordinamento tecnico-operativo della componente aerea del Corpo nazionale dei vigili del fuoco" se ambiscono al possesso del brevetto, devono effettuare la selezione di cui al successivo art. 3.

All'art. 3, stante la sempre maggiore età di accesso nei ruoli da Vigile del Fuoco, si chiede di poter alzare la soglia massima di età dai 30 ai 35 anni.

All'art. 18 comma 1 la cadenza della visita medica deve essere allineata a quanto previsto dalle normative aeronautiche di riferimento.

Al successivo art. 23 comma 2 sarebbe opportuno indicare quanti "cartellini gialli" sono necessari per meritarsi il "cartellino rosso" al fine di evitare casi in cui dei dipendenti si

ritroverebbero con la licenza revocata dopo due casi di sospensione ed altri con la licenza in essere dopo molti più episodi.

In merito all'art. 26 il CONAPO si pone il quesito se gli aeromobili a pilotaggio remoto possono essere pilotati da uno specialista di aerei o elicotteri brevettato dal C.N.VV.F. e parimenti se un pilota di aereo o elicotteri possa effettuare le manutenzioni su tali velivoli. Poiché la problematica dei SAPR – SPR, comprese le categorie Mini e Micro è in via di sviluppo e stante la “relativa” semplificazione costruttiva e/o di pilotaggio degli stessi, sarebbe opportuno in tale sede che il Dipartimento chiarisca questo punto in virtù della cronica mancanza di personale presso i reparti di volo.

Per i **Decreti Registro e norme tecniche** non ci sono osservazioni in quanto appaiono in sintonia e recepiscono la normativa aeronautica vigente.

In ultimo appare doveroso ricordare che il settore aeronavigante, abrogato con l'entrata in vigore del D.lgs 217/05 aveva contribuito in parte a risolvere una parte dei problemi della componente aerea. Basti pensare alle questioni legate ai passaggi di qualifica, alle mobilità, nonché alle responsabilità connesse alle figure che compongono l'architettura di un Reparto volo.

La scelta di cancellare il settore e di ricollocare tutta il personale specialista nell'unico ruolo operativo ha costituito un arretramento di tutta l'organizzazione aerea dove ora coesiste una miscellanea di ruoli allucinante, che se hanno un senso all'interno dell'organizzazione Vigilfuoco, non trovano corrispettivo nelle norme di governo aeronautico. A titolo esemplificativo, per entrare nell'ordine d'idee delle problematiche che domani ci ritroveremo a dover affrontare, si richiama la figura del comandante dell'aeromobile che nei prossimi anni verrà ricoperta nuovamente da un Vigile permanente, il quale, forse, prima della pensione potrà ambire alla qualifica di Capo squadra.

La specializzazione aerea dei Vigili del fuoco richiede necessariamente norme flessibili e riconoscimenti al pari delle altre Amministrazioni dello Stato pertanto in sede di riscrittura dei decreti organizzativi si chiede di studiare un assetto confacente con i parametri aeronautici anche se questo comporterà una riscrittura, in termini di numeri, di norme di rango superiore che disciplinano il C.N.VV.F.

Si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Segretario Generale
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
C.S.E. Antonio Brizzi

