



TAVOLO TECNICO PER LA PROGRAMMAZIONE DIDATTICA

Selezione Istruttori elisoccorritori – Sistema di formazione aeroportuale Tecniche natatorie e salvamento a nuoto – Formazione PG e NIA

Il 10 gennaio u.s., si è tenuto il [previsto Tavolo tecnico per la programmazione didattica](#), presieduto dal Direttore Centrale per la Formazione, Ing. Domenico DE BARTOLOMEO, con all'ordine del giorno i seguenti argomenti:

- 1) Presentazione della bozza di Procedura di selezione per aspiranti istruttori elisoccorritori rivolta al personale specialista elisoccorritore del CNVVF;
- 2) Presentazione della proposta di modifica alla Circolare DCFORM-Areal prot. n. 10561 del 22/03/2023 concernente il Sistema di formazione del personale del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco impiegato nel servizio di soccorso e lotta antincendio nei distaccamenti aeroportuali;
- 3) Presentazione della bozza di Circolare sul Sistema di formazione del personale del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco nelle tecniche natatorie e di salvamento a Nuoto VF;
- 4) Aggiornamento della bozza di Circolare sul Sistema di formazione del personale del CNVVF in materia di polizia giudiziaria e investigazione antincendi.

Rispetto al **primo punto**, il **CONAPO ha evidenziato che**, dato lo specifico e drammatico momento storico in cui versa il settore degli Elisoccorritori, complice l'inerzia dell'Amministrazione degli ultimi anni, **può essere accettabile non applicare inizialmente il requisito del limite di età per gli aspiranti Istruttori elisoccorritori**. Fermo restando che nel futuro e a regime i 50 anni potrebbero essere molti, abbiamo chiesto all'Amministrazione di valutare l'opportunità di aumentare il numero di posti disponibili per riuscire in prima applicazione ad accogliere il personale più anziano che vorrà candidarsi, valorizzandone le competenze professionali acquisite nel tempo e permettendone quindi la successiva traslazione al personale più giovane, prevenendo così anche il rischio che il Corpo nazionale si trovi in poco tempo con un numero troppo esiguo di istruttori elisoccorritori a causa dei pensionamenti.

Il **CONAPO ha poi sostenuto che il limite minimo di 200 ore di volo**, sempre in questo specifico momento storico, **non è funzionale né agli interessi del Corpo nazionale né a quelli del personale**. Gli elisoccorritori vengono da una storia che è caratterizzata da molte differenze e discriminazioni. Nel passato, recente e meno recente, nei vari Reparti Volo le possibilità di volare sono state molto diverse e si è arrivati persino a chiudere alcuni Reparti per favorire la continuazione dell'attività in altri. Ancora, i reparti nei quali sono state introdotte nuove linee di volo hanno volato molto più di altri, ecc.. Insomma, sono molte le differenze/discriminazioni che hanno caratterizzato la storia degli elisoccorritori a causa pure di discutibili decisioni prese via via dall'Amministrazione. Non deve poi essere sottovalutato il fatto che, a differenza di un pilota, il quale quando vola che sia primo o secondo effettua comunque operazioni di volo complesse, un elisoccorritore può avere volato senza operare e questo non porta alcuna esperienza formativa. Abbiamo quindi sostenuto che dovrebbero essere considerate anche le attività effettivamente svolte da un elisoccorritore durante le ore di volo e non semplicemente le ore di volo. **Il CONAPO ha dunque chiesto di ridurre il numero minimo di ore di volo richiesto, per consentire di reclutare le migliori professionalità e garantire pari opportunità al personale.**

Il CONAPO ha inoltre espresso forte contrarietà anche rispetto ai titoli utili per la formazione della graduatoria proposti dall'Amministrazione. Innanzitutto si tratta di corsi ai quali la stragrande maggioranza degli attuali elisoccorritori non ha mai avuto la possibilità di partecipare. Questo, già di per sé, conferisce alle modalità proposte una qualità discriminatoria molto evidente, che oltretutto rischia di concentrare in determinate aree geografiche gli istruttori che giungeranno al termine del percorso formativo. Oltre alla palese disparità di trattamento, questa circostanza creerebbe importanti problematiche di gestione del servizio. Abbiamo quindi chiesto di modificare i titoli conferenti punteggio, o dando importanza all'aspetto delle metodologie didattiche, o considerando il possesso di detta abilitazione indipendentemente dalla tipologia di corso per la quale è stata acquisita, o valutando solo i corsi che abbiano le caratteristiche di essere direttamente collegati alla figura dell'elisoccorritore e di essere stati resi disponibili dall'Amministrazione per tutto il personale.

Contrarietà da parte del CONAPO anche alla previsione di favorire, a parità di punteggio, il requisito della minore età. Abbiamo ribadito che a nostro giudizio sarebbe convenienza sia dell'Amministrazione sia del personale adottare il diagramma di produttività, per valutare l'effettiva competenza dei candidati nella specifica materia ed interporla con la loro età.

L'Amministrazione ha ricevuto le osservazioni e avanzerà nuova proposta.

Riguardo al **secondo punto**, l'Amministrazione, premettendo che è ormai maturo il tempo di rivedere complessivamente la Circolare della formazione aeroportuale, ha evidenziato l'urgenza di provvedere alla formazione di un congruo numero di Formatori aeroportuali anche per ottemperare al disposto della normativa comunitaria che riguarda la materia. Su tale scia, l'Amministrazione ha proposto di rendere "preferenziale" e non obbligatorio il possesso della patente di guida di III° grado terrestre, dando assicurazione di integrare il corso con uno specifico modulo dedicato alla conoscenza delle parti dei mezzi aeroportuali di competenza dei formatori aeroportuali. Parimenti, l'Amministrazione ha proposto di rendere preferenziale pure il diploma di scuola superiore allo scopo di non perdere le professionalità esistenti formatesi negli anni trascorsi.

Il CONAPO si è dichiarato non contento delle soluzioni proposte dall'Amministrazione ma disponibile al dialogo in considerazione del fatto che si tratta di una misura provvisoria da adottare in condizioni di urgenza ed a patto che l'Amministrazione inserisca uno specifico modulo per conferire ai discenti istruttori le competenze sull'impiego delle dotazioni antincendio dei mezzi aeroportuali. In altre parole, quello che deve essere assicurato è il risultato formativo finale; su questa cosa non possono esistere concessioni al ribasso di alcun tipo.

Abbiamo poi osservato che impedire l'accesso al corso a chi ha presentato domanda di trasferimento non ha nessuna utilità e ci pare anche potenzialmente illegittimo. I candidati potrebbero avere fatto domanda di trasferimento verso comandi dotati di sede aeroportuale e, comunque, terminato il corso, non può certo essere impedito al personale divenuto istruttore di presentare domanda di trasferimento. Ci siamo quindi dichiarati favorevoli alla cassazione di questo punto.

L'Amministrazione ha ricevuto le osservazioni e avanzerà nuova proposta.

Riguardo al **terzo punto**, dopo l'illustrazione delle modifiche da parte del Prof. Grugni, i lavori sono stati rinviati al 18 gennaio p.v.

Riguardo al **quarto punto**, la trattazione è stata rinviata a causa anche del mancato completamento del documento da presentare al tavolo da parte dell'Amministrazione.

IL SEGRETARIO GENERALE
CONAPO Sindacato Autonomo VVF

Marco Piergallini


