



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

---

ORARIO DI SERVIZIO, VOLO, RIPOSO DEL PERSONALE AERONAVIGANTE, COMPABILITA' CON REGOLAMENTI CIVILI

**RICHIESTA INCONTRO**



Nazionale, 31/01/2018

Al Capo Dipartimento Vigili Del Fuoco

Soccorso Pubblico e Difesa Civile

Bruno Frattasi

Al Vice Capo Dipartimento Vicario Capo del CNVVF

Gioacchino Giomi

Al Direttore Centrale per l'Emergenza e il Soccorso Tecnico e l'Antincendio Boschivo

Giuseppe Romano

Al responsabile Coordinamento Soccorso Aereo

Santo Rogolino

Al responsabile Gestione tecnico-operativa della flotta aerea

Franco Feliziani

Al Responsabile dell'ufficio III- relazioni sindacali

Silvana Lanza Bucceri

**Oggetto: Circolare n° 14470 del 04-08-2017, orario di servizio, volo, riposo del personale aeronavigante, compatibilità con regolamenti civili.**

Con la presente la USB vuole sottoporre alla vostra attenzione una questione ancora irrisolta e urgente, prima che l'arrivo della primavera, con l'allungamento delle giornate riapra conflitti sopiti presso i nuclei elicotteri, ci riferiamo alla gestione ed organizzazione del servizio aereo del Corpo Nazionale. Chiediamo un incontro per poterci confrontare su questo tema e poter meglio esporre le nostre perplessità e i nostri dubbi, per poter testimoniare il fallimento di un'idea che è alla base della circolare n° 14470 del 4 agosto 2017, di cui

chiediamo l'immediato ritiro o almeno sospensione fino a quando non ci sarà data la possibilità di esporre le nostre istanze. Premettiamo che alla USB preme la sicurezza dei lavoratori e quindi non siamo contrari a migliorare i sistemi che vadano ad aumentarla, contestiamo un modo di operare che esclude il confronto e non tiene conto dei dati oggettivi. Non possiamo pensare di risolvere con delle circolari dei problemi strutturali, che dovranno trovare la loro soluzione solo a fronte di investimenti a lungo termine, si veda l'aumento delle piante organiche. Il sospetto diffuso tra il personale specialista, è quello che oggi si voglia normare il settore, più per scaricare le responsabilità di alcuni, che per ragioni oggettive di sicurezza volo.

La circolare numero 14470 del 4 agosto 2017 ha determinato in alcuni territori, soprattutto in Emilia Romagna, problematiche di organizzazione, creando forte malcontento tra i lavoratori dei nuclei elicotteri e determinando situazioni conflittuali con le OO.SS., ne sono testimonianza i vari stati di agitazione proclamati in questi mesi proprio in quella regione. Chiamiamo in causa l'Emilia, perché proprio qua si è sperimentata l'applicazione della circolare in oggetto, il parere negativo della maggior parte degli specialisti e piloti di questo nucleo, non lascia dubbi sulla necessità di sospendere l'attuazione.

La problematica relativa alla copertura delle effemeridi portata al tavolo nazionale il 27 giugno del 2017 non ha prodotto risposte soddisfacenti, l'amministrazione aveva dunque concordato sulla necessità di un tavolo tecnico. Nonostante gli impegni presi, l'amministrazione ha deciso di emanare la circolare praticamente identica a quella presentata in giugno, con l'unica differenza di definirle linee guida e demandando i Direttori regionali alla loro applicazione, cosa che collide con i pareri delle OO.SS. che auspicavano una gestione omogenea dei nuclei, questo è avvenuto il giorno 4 agosto, dandone informativa preventiva solo un paio di giorni prima alle stesse organizzazioni sindacali. Basterebbe questo ad invalidarla, si è infatti venuti meno al principio che regola le corrette relazioni sindacali. Riteniamo dunque lesa un diritto contrattuale, infatti l'organizzazione del lavoro, l'articolazione dell'orario di lavoro è oggetto di contrattazione e non di una semplice informativa. Il problema non è solo inerente le corrette relazioni sindacali, ma l'effetto che la circolare 14470 ha prodotto sull'operatività. L'esperienza in Emilia come già ricordato, lo ha dimostrato, regione in cui si è sperimentato, oborto collo, l'uso dello "split duty" come previsto dalla circolare 14470 per poter ampliare l'orario di servizio di "pronto impiego" giornaliero, da 13 a 16 ore; cioè la regola che con l'interruzione lavorativa (massimo 6 ore) per riposo obbligatorio (stand-by in sede), si possa estendere il corrispettivo della metà del riposo (fino a 3ore) la durata di servizio giornaliero, fermo restando invece che il totale concorrerà ai limiti cumulativi settimanali, mensili annuali di servizio. Tale modalità la si trova nelle regole di volo EASA, dettata dall'allegato 3 del regolamento UE 965/2012, al fine della gestione di voli commerciali di trasporto pubblico passeggeri e merci. Dunque nella comune visione sono individuati in aerei di stazza con centinaia di passeggeri; dove il volo dalla presa in carico dell'aeromobile al rilascio è schedato. Non per servizi di pronto impiego, dove piuttosto legiferano i regolamenti appositi nazionali (ENAC), emanati proprio per la atipicità del servizio rispetto a quelli EASA di flotte passeggeri, che quindi considerano dei massimali di Tempo di Servizio (DP) giornalieri, con varie specificazioni. Si capisce bene che si è

cercato di aggiustare i regolamenti civili con le esigenze del servizio dello Stato, di fatto inconciliabili. L'amministrazione ha deciso di allinearsi alle regole "civili", nonostante nei regolamenti EU, ne ENAC, stabiliscono per legge, che i Corpi dello Stato e quelli militari, debbano applicare tale normativa. Del resto lo stesso decreto 135 del Capo del Corpo, nella prefazione dei riferimenti di legge enuncia questa esclusione di applicabilità di normativa comunitaria e nazionale al primo paragrafo, come anche sempre in prefazione si legge: *sentite le Organizzazioni Sindacali*, 'sentite' ma non ascoltate evidentemente. L'amministrazione si dichiara attenta alle problematiche della sicurezza volo, alla salvaguardia dei propri lavoratori, ragion per cui si mutuano regolamenti dal mondo civile, salvo poi ignorare le modifiche ed implementazione successive degli stessi regolamenti, vedi l'Edizione 1 "Requisiti relativi alle operazioni aeree antincendio nonché ad aspetti delle operazioni specializzate e non commerciali non compresi nel regolamento (UE) 965/2012" pubblicata dall'ENAC in data 17 novembre 2017, successiva alla circolare in oggetto. Quello che come USB contestiamo è la coerenza con la quale un'amministrazione svolge le proprie funzioni; se si decide di applicare un regolamento, lo si deve fare nella totalità dei fondamentali, non ci si avvale solo delle parti che si ritengono adeguate mentre altre le si scartano. Diversamente, come noi riteniamo, l'amministrazione si renda conto dell'inapplicabilità di queste regole, si mettano a punto metodi e regolamenti nel nostro ambito del soccorso, magari sulla scorta dell'esperienza decennale dei nostri nuclei. Ad esempio, vogliamo porre l'attenzione su uno dei passaggi più delicati della circolare 14470, mettendo a confronto gli schemi dell'FTL (tempo volo, servizio, riposo) pubblicati nei due regolamenti (SAR/HEMS e AIB/non commerciali) dove troviamo vari parametri discostanti per i massimali di servizio: uno sui 7 giorni continuativi, uno sui 14 giorni, poi ci sono anche i limiti di volo, cambiano a seconda se il servizio è antincendio, in questo caso sono tassative le 6 ore massime di impiego, anzi che 8. Ricoprendo la componente Aerea VVF entrambe le tipologie di pronto impiego, ci chiediamo: come farà l'Amministrazione ad armonizzare i due Regolamenti, senza variare l'impianto del regolamento ENAC? Supponiamo che l'ENAC abbia basato le sue regole su parametri e studi ben precisi. L'amministrazione quindi dovrà andare in deroga o si affiderà ad un software? Dubitiamo che anche un software potrebbe coniugare la versatilità dei nostri nuclei ed il rispetto dei CCNL di categoria. Il regolamento SAR/HEMS specifica di utilizzare la regola più restrittiva nei 28gg per "condotta in attività diversificate"(art.7), mentre quello per voli antincendio, all'allegato 1 "Limiti dei tempi di volo e servizio", art.6,lett.D "Attività presso altri operatori",indica il limite giornaliero come più restrittivo da applicare. L'amministrazione nel voler riconoscere la necessità di applicare regole civili ai velivoli di Stato, dovendo anche applicarli alla lettera, perché questo deve fare, si è messa, a nostro avviso, in una vera nassa, dalla quale è necessario liberarsi. Infatti le regole di cui parliamo nascono in un ambito, quello aziendale/civile, dove evidentemente non ci sono gli stessi problemi di organico che abbiamo noi Vigili del Fuoco, sicuramente sono diverse anche le esigenze. Applicando alla lettera le regole civili, siamo certi che i nuclei saranno in grado di operare con gli standard attuali? Sicuramente faranno fatica a mantenere gli impegni in convenzione. Ci sfugge dunque l'urgenza con la quale si è voluti intervenire su un settore che per decenni ha operato in molte realtà con la massima efficienza e sicurezza (in primis l'Emilia), soprattutto visto che il tipo di intervento deciso, crea confusione e conflitto, entrambe situazioni che non si sposano certo con il concetto di

salvaguardia e sicurezza, meno che meno con quello del soccorso. Magari, se parliamo di sicurezza e di efficienza, facciamo riferimento al CAME VVF , pubblicazione delle risposdenze alla norma ( omologa alla normativa EASA) acronimo di quello che in italiano sarebbe Manuale di Gestione Aeronavigabilità Continua della flotta, dove vengono espote tutte le caratteristiche dell'organizzazione, che fanno fronte alla normativa manutentiva, di gestione e di sicurezza nel far volare gli aeromobili in esercizio, e della sua corretta applicazione, oggi più volte disatteso. Potremmo parlare della parte che riguarda il 'man power' delle piante organiche che il DM51 del 2015 ha calcolato senza tenere minimamente conto di quello che il CAME prevede, dove sono diverse le incongruenze da evidenziare. Se facessimo un calcolo della sostenibilità delle linee aeromobile in relazione alla componente umana, il CAME considera un monte ore procapite annuale di forza lavoro di 2000ore, le quale moltiplicate per coefficiente di rivalutazione di 0,85 (assenze e carenze medie non programmabili) per il numero di specialisti al reparto, permetterebbe di garantire il mantenimento in stato di aeronavigabilità degli aeromobili assegnati al Reparto, considerando 300 ore annue di volo, per 2 AB 412. Il contratto collettivo VVF, indica 133 turni da 12 ore per il personale VVF, cioè in totale 1596 ore, oltre 400 ore in meno delle 2000 di Man Power. Se consideriamo la realtà che i Reparti sono tutti sotto organico e la nuova regola della circolare 14470, che imporrebbe la necessità di equipaggi ridondanti e sostituzioni in giornata per permettere lo split-duty, ottemperando ai nuovi limiti; espletare le operazioni normali di gestione per l'aeronavigabilità sarà già difficilissimo, impossibile se pensiamo a quelle straordinarie e complesse di manutenzione. Stiamo parlando solo della gestione tecnica/operativa, ma sappiamo benissimo che in ambito dei vigili del fuoco le esigenze sono molte altre.

Restiamo in attesa di una vostra cortese e celere risposta.

Distinti Saluti