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

DRAGO ROSSO O DRAGO VERDE? TANTO PRIMA O POI TUTTI I NODI VENGONO AL PETTINE.

Nazionale, 06/10/2017

Lavoratori,

giusto qualche settimana fa avevamo sollevato un problema rilevato a Genova sull'opportunità dell'utilizzo della flotta ex Forestale per le attività di soccorso del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Scegliemmo un profilo basso perché piuttosto che sollevare sterilmente i problemi, a noi interessa la soluzione degli stessi ma, come spesso accade, ***a lavar la testa all'asino si spreca l'acqua e il sapone***.

L'episodio di Genova è solo la punta dell'iceberg della cattiva gestione degli aeromobili nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Essere autorità aeronautica deve essere inteso come un modo per snellire le procedure e rendere compatibili i tempi burocratici alla tempestività del soccorso.

In SOCAV, qualcuno ha la cognizione che gli aeromobili non sono come le colonne mobili? Siamo consci che far fare 10 ore di volo ad un elicottero per presenziare ad un G20 dove volerà solo 10 minuti, oppure mandarlo su un incendio distante più di un ora e mezza di volo per poi, giunti sul posto, dopo 10 minuti dover abbandonare la zona per rifornimento, è un modo fuori da ogni logica di buon senso di gestione degli elicotteri? (**Quasi da ospedale psichiatrico…ohps, ormai sono chiusi**).

All'UCSA qualcuno ha cognizione che la linea di elicotteri verdi segue delle regole di gestione differenti dalla linea rossa? (**Quasi da Ente Nazionale Aviazione Civile**).

L'ing. Giomi, che alle volte sembra relegato alla mansione di "*piccolo firmaiolo romano*", ha contezza delle tante disposizioni di 20-30 pagine ciascuna, che firma relativamente agli assetti o agli incarichi del servizio aereo e che poi dopo qualche giorno necessitano di correttivi di ulteriori 5-10 pagine perché redatte tanto per produrre documenti? Da luglio si è consumata già una risma di carta… (**quasi da Corte dei Conti**).

Che dietro a tutto ci sia un qualche consigliere (fraudolento) apparentemente pratico della materia mentre il nostro povero ing. Giomi alla fine e solo una persona animata da tanta fiducia?

In questa realtà, salta subito all'occhio l'incompatibilità tra l'essere autorità aeronautica, l'essere esercente e gli elicotteri che non sono dei trattori agricoli.

Una cosa sembra certa: gli ex forestali, in quel loro limbo del ruolo a esaurimento, pare li si voglia portare letteralmente all'esaurimento, tanto da non trovare per loro alcuna collocazione ove poter mettere a disposizione la loro esperienza, ma utilizzandoli però a far letteralmente da tappabuchi all'interno di un sistema prossimo all'implosione frutto di una gestione allegra degli elicotteri nel mentre si consumano improduttivamente centinaia di ore di volo a far la trottola lungo lo stivale.

Per tornare agli elicotteri per i quali questa amministrazione sta facendo tutto il possibile per strappargli la connotazione AIB anche in violazione alla legge, qualche professionista aeronavigante, ritrovandosi dinanzi ad un elicottero verde, inizia a porsi delle domande. "Come si compila l'HTL (quaderno di bordo)? Se ho un avaria in esercizio, come la gestisco? Dove trovo la modulistica? Dove i manuali"? Perché quel professionista sembra ricordare che tali macchine sono gestite secondo manualistica approvata dall'Enac e non gestiti secondo le regole VF, semplicemente comunicate all'ENAC ai fini di un eventuale consulenza.

Non sarà forse che il rispetto delle regole vere è cosa che richiede preparazione, competenza e attributi per confrontarsi con l'unica vera autorità aeronautica che è l'ENAC? Effettivamente, se l'ENAC fosse realmente competente su questa amministrazione e si trovasse a fare qualche audit nei vari hangar, siamo sicuri che un a risma di carta sarebbe sufficiente per elencare "qualche rilievo"?

Domande da professionisti che pare non essere le stesse che si pongono in SOCAV che invece, in presenza di una qualunque preoccupante anomalia rilevata sugli elicotteri, tartassa di **telefonate al limite dell'intimidatorio**, un tecnico scrupoloso. Eppure basterebbe attendere il "pallino verde" sul programmino Air Fleet Management (AFM per gli amici).

Siamo proprio sicuri che chi ha il compito di monitorare la flotta, non ha la possibilità di avere voce in capitolo invitando ad un uso parsimonioso, sensato e meno goliardico della flotta aerea? Ci vuole poco a totalizzare le migliaia di ore di volo…o forse non si vuol vedere?

Innumerevoli sono le domande sul perché sono veramente poche le cose che funzionano in questa amministrazione così fortemente sclerotizzata e, nel mentre provi a cercare le risposte, accade un incidente di volo nel quale un elicottero va distrutto, ed è così che ne trovi alcune.

Il capo della sicurezza volo continua a restare in ferie per altri tre giorni, cosicché la

commissione tecnica d’indagine viene nominata dopo tre giorni dall’evento.

Cosa possiamo pretendere da questa dirigenza che guarda alle specialità come ad un trampolino di lancio o comunque come “punteggi” per gli avanzamenti di carriera?

Alla fine, non è tutta colpa loro ma del sistema di cui ne fanno parte.

Ancora un'altra domanda: **NON SONO FORSE ESSI STESSI IL SISTEMA**?

Intanto, soffermandoci a guardare la foto, approfittiamo ad apprezzare il bello di un tricolore fatto di elicotteri.