



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

RAPPORTO FIDUCIARIO O DISCRIMINAZIONE. DUE FACCE DELLA STESSA MEDAGLIA... O FORSE NO.



Pescara, 01/07/2019

Lavoratori,

lo scorso 2 giugno, il pilota istruttore di elicotteri, nonché responsabile del Reparto volo di Pescara, SDAC Pasquale ALESSANDRONI, è passato a *miglior vita*.

Tutti lo ricorderemo per le sue elevate qualità morali e le sue doti di equilibrio e professionali. Per tali motivi, non possiamo far altro che augurargli di godersi la meritata pensione il più a lungo possibile con le persone a lui care. ;-)

Data la presenza nel Reparto volo di Pescara di altri SDAC con analoghi requisiti professionali e indubbe doti umane e morali, già da qualche tempo era impazzato il totonomine, subito sedato dalla nota dalla nota prot. 7292 in data 14/5/2019 a firma del direttore regionale Abruzzo ing. Antonio Angelo Porcu, che suggeriva come **successore** il CRE pilota istruttore Igor CICCHELLI.

“Ragazzo” sveglio e preparato, con un notevole potenziale di crescita, al quale auguriamo il meglio di tutto.

A pagina 34 e 35 Parte A-01 del manuale operativo sono riportati i requisiti indispensabili per essere incaricato come responsabile del Reparto volo e ciò ci porta ad alcune domande.

È corretto supporre che un pilota istruttore con licenza di volo civile commerciale, ai sensi della normativa ENAC-EASA abbia conoscenza della normativa ENAC-EASA e che, a differenza di un brevetto di volo ministeriale VF, sia spendibile *sic et simpliciter* sull'intero territorio mondiale, **o forse no?**

È corretto supporre che un ufficiale Sicurezza Volo abbia cognizione di prevenzione incidenti, dato che quest'ultima è materia propedeutica alla Sicurezza Volo, **o forse no?**

È corretto supporre che un vice comandante di un reparto volo con esperienza decennale, nonché comandante pilota istruttore con licenza di pilotaggio commerciale e ufficiale Sicurezza Volo abbia cognizione di materie come Crew Resource Management (gestione del personale e dell'equipaggio), Human Factor e Human Performance dato che sono tra loro connesse e propedeutiche, **o forse no?**

Su Human Performance nutriamo qualche dubbio che sia materia nota in questa amministrazione, dato che si avalla per iscritto la tesi che gli aeronaviganti possono lavorare fino a 16 ore al giorno consecutive.

È corretto supporre che in una scala gerarchica di questa amministrazione, uno SDAC sia superiore in grado di un CRE e che le responsabilità ricadono, da che mondo e mondo, su un superiore in grado, fosse anche solo perché per diventarlo ha superato concorsi e percepisce uno stipendio appropriato alle responsabilità del grado, **o forse no?**

A Pescara succede proprio questo: per volontà del direttore regionale, un ruolo operativo COMANDA su chi è preposto al coordinamento e gestione del personale dei ruoli operativi.

Siamo sicuri che il direttore regionale è mosso dal principio di **rapporto fiduciario**, oppure si tratta di pura e semplice **discriminazione?**

Eh si... discriminazione perché gli SDAC in questione sono provenienti dall'accoppiato Corpo forestale dello Stato, benché il riordino abbia cancellato ogni distinzione per gli aeronaviganti e li ha elevati al rango di direttivi aggiunti con funzioni operative.

A questo punto, è corretto supporre che il corso di standardizzazione non ha standardizzato nulla, ma è servito solo per elargire un compenso prossimo ad un migliaio di euro a quegli ingegneri che si sono visti sì e no per una mezzoretta di tempo durante tutto il corso?

Dopo il servizio di Reporter sui Canadair, coinvolgere l'ing. Sante ROGOLINO su questa vicenda ci appare un po' come "sparare sulla Croce Rossa", e noi ci occupiamo di soccorso. Volutamente, pur sapendo che l'ing. Franco FELIZIANI è il deus ex machina, o meglio "l'eminenza grigia" del servizio aereo, preferiamo non renderlo attore in questo comunicato. A questo punto ci resta lui, il reggente dell'ufficio flotta AIB, ing. Davide PONTANI, già autore della famosa "*lista di proscrizione*" con la quale ha deciso il destino degli aeronaviganti del Corpo forestale dello Stato.

Sarà stato al corrente del suggerimento del direttore regionale Abruzzo? Oppure, avrà avuto il coraggio anche solo di pensare di provare per una volta a fare qualcosa di giusto anche se

ciò l'avesse portato a porsi contro chi in realtà l'ha messo lì? Che poi...rivolgiamo la domanda a chi pare abbia scavalcato suoi colleghi superiori in grado.

Forse stiamo andando fuori tema e in realtà qualcuno vuol solo cogliere l'occasione di sedersi sull'Aventino in attesa di cogliere in fallo chi, per ragioni di servizio, ha serie difficoltà ad essere costantemente presente presso il reparto del quale è responsabile... non fosse altro perché è un valido istruttore di volo.

Ma... un attimino, se tutto si è incentrato sul discorso del **rapporto fiduciario**, significa per caso che l'ing. Antonio Angelo PORCU non ha fiducia negli AIB?

Se non è **discriminazione** questa... buona riflessione!