



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

REPARTO VOLO IN CADUTA LIBERA!?!

MANCA IL CONTRATTO!!!



Nazionale, 22/07/2015

Lavoratori,

oggi c'è stata la riunione concernente la riorganizzazione del settore aero-navigante. Riorganizzazione che dovrebbe porre fine ad una serie di circolari e "noticine" che di fatto regolamentano un settore importante del corpo nazionale che al pari di altri settori è stato fortemente penalizzato dalla Legge 252.

I vari documenti tecnici che ci sono stati presentati non presentano al loro interno gravi "falle incolmabili" dal punto di vista tecnico. Anzi affrontano e sanciscono che il **C.A.M.E.** rimane pur sempre, in linea generale, un ottimo documento necessario per equipararci alle normative vigenti europee. Di fatto, bisogna segnalare che visto la nostra "catastrofica situazione normativa" (ci riferiamo a: Legge 252, DI 217, Riordino, ecc), tale documento non risolve un solo problema del settore aero-navigante dei VVF. Ed in riferimento al decreto si tende ad evidenziare i seguenti punti:

1. L'unico punto che sulla carta degno di nota è la **SOCARV** il resto è quanto dire se non si da seguito alle varie figure e relative carriere necessarie al buon funzionamento di un reparto volo; visto che all'interno ci sono lavoratori che per il buon andamento svolgono 2-3 o quattro compiti diversi... ed "altri" che non ne svolgono neanche uno rivendicando comunque diritti perché in possesso di qualifica "alta" (quindi cattiva distribuzione dei carichi di lavoro che genera solo una guerra tra poveri!!!).

entrando nel merito specifico poi sono necessarie alcune considerazioni:

-**Art.2:** riguardo le normative a cui fanno riferimento, bisogna precisare che alcune "norme" sono fatte più per mettere in difficoltà il personale operativo che tutelarlo, spesso sono divieti che limitano una operazione di lavoro di fronte ad una situazioni di emergenza, inducendo gli equipaggi ad assumersi ulteriori responsabilità;

-**Art.3:** quando si fa riferimento ai numeri dei piloti, specialisti ed elisoccorritori è sbagliato fare dei numeri generici, esistono piloti istruttori, capo equipaggio, copilota pronto impiego, tecnico di bordo, tecnico di cat. A, B, e vari responsabili (e Se ci trovassimo con un nucleo con 14 piloti e nessuno C.E.? che tipo di servizio avremmo??? e Se non esistesse in un reparto uno specialista in grado di riammettere in servizio un aeromobile e sulla carta magari in quel reparto ce ne sono 16 di unità in servizio a cosa serve quel reparto???)

-**Art. 4, 5, 6:** siamo molto dubbiosi in merito all'interfaccia di tali disposizioni con le reali dotazioni organiche previste dal riordino;

-**Art.8:** se non si mette mano al **CONTRATTO** perché un lavoratore dovrebbe aumentare le responsabilità a parità di stipendio?;

-**Art.9:** le responsabilità sono del C.E. oltre ad avere una retribuzione come quando era semplicemente un brevetto (cioè all'ingresso), oggi si vede diminuire in maniera consistente le ore di addestramento ma nel frattempo facciamo volare personale non operativo (consulente aeronautico, "piloti ministeriali", ecc) in ragione di cosa?.

Come **USB** abbiamo l'impressione che ci siano tanti capi senza responsabilità concrete (ma ben retribuite) e tante responsabilità operative del personale navigante con tanti incarichi/compiti retribuiti un pò a casaccio!!!. Quindi è in funzione di questo che USB chiede che questi documenti tecnici siano accompagnati da un ragionamento complessivo che affronti **LE ESIGENZE CONTRATTUALI DEI LAVORATORI DI QUESTO SETTORE**. Evitando che malgrado il complessivo, accettabile, lavoro venga a mancare l'aspetto d'inquadramento economico che manca dalla Legge 252 e relativo DI 217 per l'effettiva valorizzazione di questo settore.