Pubblico Impiego - Portale Nazionale

VIGILI DEL FUOCO AIRLINES. NASCE UNA NUOVA COMPAGNIA DI LAVORO AEREO



Nazionale, 09/04/2018

Lavoratori,

con l'avvio del corso di standardizzazione degli aeronaviganti AIB, è stata presentata la nuova direttiva Operazioni Volo 01 (attualmente sospesa nell'efficacia), della quale abbiam già dato notizia in un nostro precedente comunicato.

In tale direttiva è richiamato il DCEMER 14470, che tratta gli orari degli aeronaviganti.

Una cosa salta subito all'occhio: qualcuno ha le idee confuse tra Alitalia e il servizio aereo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, tanto da partorire la genialata dello "split duty" o stand-by aeronautico.

Prendiamo ad esempio un volo Alitalia – Ethiad operato con un Boeing 777, che da Dubai atterra a Malpensa. L'equipaggio ha quindi un dispaccio operativo che calcola tutti i loro FTL (flight time limit) secondo norme EASA. Nel dispaccio è scritto che l'equipaggio deve andare a riposare nella saletta crew member rest al 3° piano del terminal, ascoltare musica new-age e recuperare energia anche in base ai ritmi circadiani, per le 6 ore di stand; fatto quindi rifornimento e calcolato peso e centramento, l'aereo può ridecollare nei tempi di "slot" (orario programmato di decollo), e l'equipaggio può quindi estendere i limiti di volo giornalieri

di altre 7 ore per rientrare a Dubai. Se invece quello stesso aereo avesse avuto come nuova destinazione l'aeroporto "La Guardia" di New York invece che Dubai e con obbligo di decollo in tempi brevi, a quel punto, trattandosi di un volo di almeno 9 ore, si aprirebbero due soluzioni: cambio equipaggio obbligatorio oppure, in un ottica di contenimento della spesa, avere a bordo maggior personale e quindi lo "split duty" lo si farebbe a bordo, su poltroncine riservate con tendalino.

Mantenendo questo pensiero, verrebbe spontaneo esclamare: "ma guarda un po' se questo fenomeno, per scrivere un regolamento che cambia tutto senza cambiare niente, doveva pur scomodare le regole EASA Part-ORO. Ma non bastava già il regolamento SAR-HEMS dell'ENAC che coi Vigili del Fuoco c'entra veramente poco, ad eccezione di Genova e Sassari"?

Noi aeronaviganti dei vigili del fuoco abbiamo sedi di servizio fisse, turni di lavoro regolari e prefissati, congedi ordinari e straordinari e quant'altro di assimilabile; sicuramente siamo sottorganico, ma comunque il nostro lavoro non è assolutamente paragonabile a quello di un equipaggio, ad esempio 118, dove il Pilota ATPL il Tecnico di Volo, vivono e lavorano assieme per due turni di 7 giorni continuativi al mese in una piazzola di un ospedale. **Il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco è un corpo dello Stato e come tale non fa profitto ma offre un servizio alla collettività salvaguardandone l'incolumità.** Non sarà che il fatto che ora siamo diventati la seconda flotta aerea civile italiana, dopo Alitalia, si voglia prendere la compagnia di bandiera ad esempio…in tutto e per tutto. Se così, fosse, che senso ha il frequentare le scuole aeronautiche militari fino al livello di Sicurezza Volo?

Crediamo sia inconfutabile che "mamma aeronautica" ha sempre tanto da insegnare a tutti gli aeronaviganti e se loro seguono regole e limitazioni alle volte più restrittive di quelle del settore commerciale, una ragione ci sarà…

E se il richiamo alle norme civili fosse un modo implicito per riconoscere la valenza delle licenze aeronautiche civili?

Ma non solo. Se il richiamo alle norme dell'aviazione civile diventasse così l'apripista per un confronto sulla volontà di istituire un ruolo aeronavigante che vedrà la luce da un percorso legislativo che vede il favore della dirigenza di questa amministrazione? La naturale conseguenza, è quindi quella di articolare la carriera del settore operativo su un congruo numero di qualifiche, cinque ad esempio, per anzianità/esperienza e quindi cinque livelli retributivi identici a quelli vigenti in una compagnia aerea, ai quali si andrebbero ad aggiungere, sempre ad esempio, due qualifiche superiori avente carattere prevalentemente gestionale. Le sette qualifiche riguarderebbero sia il profilo pilota che tecnico.

Certamente, l'art. 9 del decreto interministeriale 12/01/2018 in materia di AIB, istituisce una struttura che avvia un processo di allineamento al settore aeronautico civile, avocando a se la centralità della gestione operativo-tecnico-contrattuale degli aeromobili, ma molto altro ancora si deve fare, includendo il personale.

Ma a questo punto, perché non applicare la regolamentazione COAN?

Guarda caso, siccome più restrittiva in termini di orari, i vigili del fuoco ne sono esclusi e le relative operazioni volo sono regolate da specifici atti d'intesa con l'Enac, dato che il Flight Duty Periods è 11 ore giornaliere e le ore di volo possibili diventano 6.

Si riuscirà mai a partorire qualcosa che tuteli la salvaguardia del personale di concerto con la sicurezza del volo? Perché è bene che si sappia: qui si entra in un altro campo, ovvero il **Safety Risk Management** e con esso le responsabilità del vettore.

Chissà… magari con i proventi dei biglietti della nostra compagnia si vuol ingrassare il FUA o si renderebbe concreto quel famoso **"un euro per biglietto"**.