

Cuneo, 06 aprile 2023

Prot. SN – 16-2023 Riduzione organico CN

Al Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Comandante VV.F. di Cuneo
D.S. Ing. Corrado Romano
com.cuneo@cert.vigilfuoco.it

Al Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Direzione Centrale per l'Emergenza, il Soccorso Tecnico
e l'Antincendio Boschivo
Ufficio di coordinamento del servizio aereo e del
soccorso aeroportuale
D.S. Ing. Mauro Malizia
dc.emergenza@cert.vigilfuoco.it

Al Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
ai seguenti Uffici di Staff del Capo del C.N.VV.F.
(privi di posta certificata):

- Ufficio per l'attività di vigilanza ispettiva in materia di
sicurezza sul lavoro
D.S. Ing. Franco Feliziani
(E-mail: mariano.tusa@vigilfuoco.it)
- Ufficio per la regolazione aeronautica, la certificazione e
la sorveglianza di aeroporti ed eliporti
D.S. reggente Ing. Paolo Maurizi

per tramite dell'Ufficio III - Relazioni sindacali - Capo Ufficio di staff
V.P. Dott.ssa Renata Castrucci
uff.relazioniindacali@cert.vigilfuoco.it

p.c. Al Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Direttore regionale VV.F. Piemonte
D.S. Ing. Carlo Dall'Oppio
dir.piemonte@cert.vigilfuoco.it

Al Ministero dell'Interno
Ufficio territoriale del Governo
Prefettura di Cuneo
Pref. Fabrizia Triolo
gabinetto.prefcn@pec.interno.it

Agli organi stampa
(separato invio)

Oggetto: risposta alla nota prot. n. 5545 del 30-03-2023.

La segreteria della scrivente O.S., in relazione alla propria "Prot. SN – 13-2023 Riduzione organico CN" inviata il 26/03/2023 ha ricevuto la nota del comando VV.F. di Cuneo inserita al prot. n. 5545 del 30-03-23 avente oggetto: " Chiarimenti richiesti in merito all'organico minimo presso la sede aeroportuale VV.F. di Cuneo Levaldigi".

In riscontro alla summenzionata, tralasciando gli aspetti che non erano stati posti in risalto come criticità, la scrivente deve ribadire e precisare quanto segue.

Punto a) Ritrovo “privato ad invito ristretto” del 18 marzo. È deplorabile che a fronte della riunione indetta con le OO.SS., la dirigenza si sia trovata tre giorni prima con alcune “sigle sindacali” (ad invito ristretto) per decidere la riduzione del Dispositivo di Soccorso. Il comportamento tenuto dai rappresentanti di “quelle” OO.SS. ci appare in palese contrasto con gli statuti delle stesse; in base agli sviluppi che avrà la situazione valuteremo se e come evidenziare tale comportamento. Rimane lecito “ipotizzare” che questi, addirittura, abbiano avuto il potere di influenzare la decisione presa.

Punto b) Mancata risposta e convocazione alla riunione del 21 marzo. È deplorabile non aver risposto (prima della riunione) e non aver consentito la nostra partecipazione, la quale non è vietata da nessuna legge. La risposta ottenuta il giorno 30 marzo e le motivazioni addotte, sono semplicemente contrarie ai principi costituzionali e l’atteggiamento generale ci rende sempre più convinti che la compagine rappresenta, a pieno titolo, l’ostacolo da rimuovere ai sensi dell’Art.3 della costituzione! Siamo consapevoli del modus operandi con il quale l’amministrazione tende a sbrigare questa fastidiosa formalità, a discapito dei lavoratori e della legalità; (riportiamo dalla vostra nota “oggetto di informazione alle oo.ss.”). Grazie, anche alle OO.SS. “zerbino”, queste sono ormai occasioni “fumose” per l’esercizio della semantica. Rispetto ai vari livelli, a partire dal vertice della dirigenza del Dipartimento, appare lapalissiano che per “lor signori” ci sono lavoratori di serie: a, b, c, d, e, f; pubblicheremo tutto il materiale necessario per dimostrarlo divulgando le vergogne e le responsabilità. A questi rivolgiamo il seguente quesito: è la F.I.S.I.-V.V.F. o sono gli iscritti e i lavoratori indegni di avere parola ed a essere rappresentati? (Questa pare essere la vostra interpretazione della Costituzione!)

Punto c) Riduzione dell’organico a 8 unità. La scrivente vuole sorvolare circa le prescrizioni imposte dal il Regolamento (UE) n. 139/2014; porre il focus anche su queste aggraverebbe inutilmente la situazione.

Volendoci limitare all’analisi della riduzione del Dispositivo di Soccorso, i chiarimenti ricevuti sono percepiti come il rumore delle unghie che, tentando di arrampicarsi sui vetri, sono ormai finite e consumate. Suvvia, chiediamo serietà nell’affrontare un tema così delicato!

Al 4° capoverso di pag. 2 si afferma: *“Le uniche disposizioni che forniscono indirizzi applicativi sulla forza minima per la gestione del servizio antincendio negli aeroporti sono alcune note della Direzione Centrale per l’Emergenza ed il Soccorso Tecnico del Dipartimento V.V.F. del Ministero dell’Interno, di cui la più recente è la n. 1063-3405-C del 10.08.2012, che supera tutte le altre precedenti, compresa quella del 2005 citata da codesta o.s.”*; affinché una legge, decreto o circolare sia abrogata in uno degli atti o disposizioni successive deve essere espressamente scritto “la presente abroga e sostituisce la...”. Questo non è il caso della circolare “2110(fasc3405-C)2005_11_30_Dotazione-organici-per-il-servizio antincendio-negli-aeroporti” che quindi rimane in vigore!

Riportiamo la fine del 5° capoverso di pag. 2: *“La suddetta nota del 2012, premesso che la legge 930/1980 individua nei comandanti provinciale V.V.F. i responsabili del servizio antincendio aeroportuale, fornisce alcune linee guida per gli organici minimi in conformità alle raccomandazioni ICAO. Secondo quanto ivi indicato, per un aeroporto ricadente in VI categoria ICAO, come quello di Cuneo Levaldigi, vi è l’opportunità che due unità di personale dell’automezzo ASA, congiuntamente a due unità sulla vettura del ROS...”*; la configurazione con DUE unità sulla vettura del R.O.S. (ci piace) evita il contrasto con il c 3 Art. n. 76 del DPR 64/2012. Evidenziamo che il R.O.S. deve: tenere i contatti radio, valutare la grid map, decidere dove posizionare l’area di triage e avere una visione d’insieme dell’intervento di cui è responsabile, oltre ad esserne l’attore protagonista.

Incomprensibilmente la nota in oggetto, al 3° capoverso di pag. 3 cambia le carte in tavola: *“- n. 4 unità complessive (tra cui almeno 1CS/CR +3VP) su 2 mezzi costituenti il convoglio principale di soccorso (AIS e AISP); - n. 1 CR/CS costituente il ROS (su veicolo leggero dedicato); - n. 2 unità complessive sul mezzo ASA; - n. 1 unità centralinista (1 VP).”*; in questa configurazione del Dispositivo di Soccorso è sparita la seconda unità sul Rosso 1 e inoltre ci sono i seguenti punti di caduta:

- Su Rosso 1 è sparito l’autista e ciò contrasta l’art 67 del DPR come sopra descritto;
- Sul mezzo ASA (Rosso 4) le 2 unità complessive non consentono l’effettuazione dei compiti previsti come verrà meglio descritto di seguito.

Fermo restando che, mediante le 2 distinte deroghe possibili, nel caso in oggetto è prevista la possibilità di scendere da 12 (+ 1 capo distaccamento) unità previste, ovvero operare con 10 unità (+ 1 capo distaccamento) la circolare successiva n. 1063-3405-C del 10.08.2012 da voi menzionata consentirebbe un'ulteriore riduzione di 2 unità unicamente ove sia possibile sospendere il secondo mezzo antincendio (AIS) del convoglio standard (ove questo sia il Poseidon che consente tutte le manovre, anche quelle di emergenza dall'interno cabina). Questo è incompatibile nel caso dell'aeroporto di Cuneo -Levaldigi.

Avevamo detto di non voler aggravare la situazione pubblicando anche l'O.d.G. n. 35/2022 di Montelibretti del 26-04-2022 ^(All A), ci vediamo costretti a farlo prendendo atto della risposta in oggetto. È doveroso evidenziare che l'“ALLEGATO_6 DCFORM.REGISTRO UFFICIALE. 0014560.I.20-04-2022” contenuto nell'allegato A) smentisce categoricamente la nota in oggetto della locale dirigenza (pag 60 di 96). Anche la situazione dell'organico destinato alla sede aeroportuale di Cuneo Levaldigi risulta non conforme alle previsioni, l'organico previsto è di 60 unità mentre le carenze e le scelte locali lo hanno quasi dimezzato.

Circa la situazione che si è venuta a creare vogliamo procedere ad accurata descrizione (anche per i non addetti ai lavori): nel caso in oggetto la riduzione del Dispositivo di Soccorso implica che, in violazione al D.P.R. 64/2012 il responsabile operativo del soccorso, che si trova da solo sul mezzo, deve guidare, tenere le comunicazioni radio, consultare la grid map, decidere dove e come posizionare l'area di triage per le persone che potranno essere soccorse ed in generale avere la visione d'insieme dell'intervento, oltre ad essere responsabile di tutto lo scenario! (Per lui null'altro). Dopo che i mezzi ed il personale addetti allo spegnimento avranno la situazione sotto controllo, in relazione ai compiti del personale che è sul mezzo deputato al soccorso / estricazione (ASA) dei passeggeri... Cosa si può pretendere? Eh... niente. Sono in due, quindi se hanno 2 ciliège da mangiare stanno a guardare... Per poter assolvere al compito previsto serve un autista che manovra il mezzo e ne è responsabile, un capo che gestisce la partenza e sorveglia sui tempi (aria disponibile in bombola) per il binomio di soccorritori che (se fossero presenti) si occuperebbero dell'incursione in fusoliera per il salvataggio dei passeggeri sopravvissuti. Tutta l'operazione è da realizzare, con comodo, in 3 (dicasi TRE) minuti... Altrimenti saranno rimossi dei cadaveri, morti a causa dei fumi; persone che per l'incidente erano salve e salvabili... Fino a qui se è andato tutto bene... Se invece, areata la fusoliera, i due entrano e non escono dopo 7 o 8 minuti ne serve uno vestito e pronto per andare a recuperare i 2 soccorritori... A già... non è numericamente contemplata questa figura...

Complimenti!

Ecco spiegato perché il Dispositivo di Soccorso non può essere gestito così; rimaniamo in assoluto disaccordo con la riduzione dello stesso!

L'occasione ci è gradita per porgere distinti saluti.

* F.to Il segretario nazionale F.I.S.I.-V.V.F.
Antonino Musco

* ORIGINALE FIRMATO AGLI ATTI D'UFFICIO
Documento privo di firma gestito in formato digitale
Art.3 D.Lgs. n.39/1993 - G.U. n.42 del 20.02.1993