



Unione Sindacale di Base

DIO C'E'

ORA NE ABBIAMO LA PROVA



Nazionale, 27/09/2018

Lavoratori,

correvano gli anni settanta fino agli ottanta, quando sui muri di alcune strade di periferia dei centri abitati o anche sui cavalcavia autostradali, si leggeva DIO C'È.

Di religioso aveva poco perché DIO, in quel momento era un semplice acronimo che stava ad indicare che in zona era possibile approvvigionarsi di stupefacenti a buon prezzo. Per l'esattezza significa proprio *Droga In Offerta*.

Qualche settimana fa, in un nostro comunicato abbiamo lanciato l'ambiguità che **il fumo non è buono**.

Certo, in quella circostanza ci si riferiva al fumo degli incendi ma, data la farraginosità di alcune note a firma dei vari dirigenti di questa amministrazione, qualche lavoratore buontempone ha scherzato su quel titolo chiedendoci se velatamente non si stava suggerendo a qualcuno di "cambiare spacciatore".

E' vero, alcune note sembrano il frutto di elucubrazioni mentali tese a complicare anche le cose più semplici sino a porre limiti quasi insormontabili all'attività operativa ma, mai ci saremmo aspettati che quella battuta potesse oggi metterci in forte imbarazzo, perché pare fantasiosamente attendibile.

In ambito aeronautico, due figure cardine sono quella del pilota e dello specialista o tecnico di bordo.

Il pilota cura prevalentemente la condotta dell'aeromobile e il tecnico espleta tutte quelle operazioni propedeutiche. Non a caso, dopo qualche centinaio di migliaia di euro spesi ed un periodo di formazione che varia dai 3 ai 5 anni, si comincia a parlare di professionisti formati perché nulla è lasciato al caso, anche la gestione dei combustibili e dei rifornimenti.

Certo, quanto fin qui esposto vale per i professionisti dell'aria, che siano civili o militari ma qui, tra i pompieri volanti, risulta anche superfluo il corso di due mesi che organizza l'aeronautica militare e chiunque può essere promosso a *benzinaio*, almeno questo afferma la nota DCEMER 27682 in data 03/8/2018 a firma dell'ing. Franco Feliziani, qui allegata... eppure proprio una "leggerezza manutentiva" sull'impianto combustibile, qualche anno fa fece inabissare un ATR42 nel mar Mediterraneo, causando morti.

Il combustibile per gli aeromobili è una cosa seria e non si può ordinare ad un tecnico, senza la comprovata professionalità conseguita anche con specifici corsi, di effettuare la verifica dell'acqua o di movimentare un aviorifornitore senza che abbia cognizione certa di come debba essere movimentato. Non a caso esistono i corsi CQC, una volta chiamati ADR.

Vabbé, siamo certi che la nota dell'ing. Feliziani è stata una leggerezza, dato che egli stesso ha una licenza di manutentore aeronautico e sicuramente avrà sottointeso il possesso dei requisiti imprescindibili.

Un tantino diverso è il modo col quale ci avviciniamo ad un'altra nota, ovvero la DCEMER 34123 in data 19/9/2018, sempre a firma dell'ing. FELIZIANI, con la quale si chiede ai tecnici aeronaviganti di predisporre la documentazione utile al rilascio della licenza civile di manutentore aeronautico... che non è il brevetto VF.

La nota parte da una richiesta: la compilazione del MERL (che è una sorta di diario personale ove il tecnico indica quotidianamente tutta l'attività effettuata) che deve essere conforme al *MERL-Mod.99* o equivalente.

Equivalente a cosa? Il MERL è solo quello scaricabile dal sito ENAC e non esistono equivalenze. Con l'ENAC non vale il discorso che *noi siamo noi e tutti gli altri non sono nessuno*. Con ENAC ci sono delle regole da seguire: o le si rispettano o si è fuori.

Tralasciando le battutine dei primi tempi con le quali taluni dirigenti e funzionari ritenevano carta straccia le licenze civili aeronautiche degli AIB, siamo sicuri che gli aeronaviganti nativi

abbiano tutti i requisiti per il conseguimento di una licenza civile?

Passi che, malgrado i turni, si possono fare le 100 giornate lavorative da sei ore in due anni ma, demandando quasi tutta l'attività di manutenzione a ditte private, avrà il personale effettuato i task minimi previsti? E se sì, da dove saranno rilevabili? Dai foglietti volanti mod. 18 senza una numerazione progressiva in modo da venir sostituiti al bisogno? E per i task manutentivi a partire da un'ispezione 25h, dove avranno trovato il Certifying Staff per la controfirma? E poi, tali task saranno stati eseguiti all'interno di una ditta di manutenzione part 145? E se sì, il personale da certificare, avrà prestato all'interno della part 145 quel periodo minimo di un anno lavorativo? E poi ancora, come la mettiamo con le licenze di pilotaggio?

Sotto ENAC, per prima cosa, bisogna provvedere a cambiare la struttura organizzativa ed economica.

Il personale qualificato a ciò esiste: sono gli aeronaviganti AIB.

Ma proprio quando si pensa di averne viste tante, ecco che durante un tentativo di conciliazione per uno stato di agitazione indetto da questa organizzazione sindacale, l'ing. Santo Rogolino si presenta in direzione Toscana con un verbale di conciliazione già precompilato.

Ecco! Questo è il momento in cui volgi lo sguardo al cielo cercando un Dio e pensi... **Dio c'è, ora c'ho le prove.**<xml> </xml><xml> </xml><xml> </xml>