

L'autonomia differenziata dei reparti volo Vigili del Fuoco

Comunicato Stampa



Nazionale, 25/11/2024

Leggiamo con rammarico e meraviglia dell'esercitazione effettuata dal Reparto Volo Emilia Romagna in ambito di soccorso col verricello eseguita nelle ore notturne, con l'ausilio degli NVG (visori notturni).

Un servizio mediatico altamente "propagandistico" che non ha nulla a che fare con la quotidiana e quindi reale capacità di risposta operativa del Reparto Volo Emilia Romagna, ma aggiungiamo anche di tutti i restanti reparti volo VVF presenti sul territorio Italia, in caso di chiamata di soccorso dopo il tramonto del sole fino al suo albeggiare.

La realtà operativa dei reparti volo dei VVF, se da una parte rappresenta un potenziale

enorme dal punto di vista di risposta del soccorso tecnico urgente, dall'altra resta "azzoppata" sotto l'aspetto del soccorso sanitario (in quanto salvo unico caso in Liguria, a bordo degli elicotteri VVF non è presente personale medico sanitario a bordo), sia sotto l'aspetto giuridico per quel che concerne il volo notturno o strumentale (IFR) ,poiché la stragrande maggioranza (95% circa) dei piloti in forza nel Corpo Nazionale non ne possiede le abilitazioni necessarie.

Il volo notturno resta da decenni "nell'immaginario" di molti soggetti appartenenti al Corpo Nazionale, dalla dirigenza sino ad alcuni operatori sul campo, senza mai aver intrapreso un percorso di progettualità duratura nel tempo in tutti i reparti volo, ma lasciandolo esclusivamente un argomento con cui "blaterare" nei momenti opportuni per eventuali ritorni di immagine personalistiche o di avanzamenti di carriera, arrivando a volte a strumentalizzare eventi calamitosi od emergenze.

Sono anni che come lavoratori ma soprattutto da cittadini appartenenti a questa O.S, ci chiediamo quali siano i reali obiettivi del Corpo Nazionale in ambito di servizio aereo, anche a fronte di investimenti milionari (più di 800 milioni di euro) per il rinnovo della flotta elicotteristica con mezzi d'avanguardia equipaggiati con optional per svolgere attività SAR (search and rescue) e dotati di kit "sanitario" per eventuale utilizzo HEMS o HTEMS, ma che nella realtà forniscono servizi ben al di sotto delle potenzialità e soprattutto in maniera disomogenea ed incostante tra tutti i reparti volo VF.

Le realtà operative territoriali dei Reparti Volo VVF appaiono a dir poco "camaleontiche", si passa da reparti che svolgono attività puramente AIB (lotta agli incendi boschivi), a reparti dove si svolge attività di elisoccorso in convenzione con i 118 regionali (es. Liguria) solo nelle ore diurne e per solo 115gg annui (soccorso in "Vacanza") o reparti dove non si fa più per mirate scelte politiche (Sardegna), sino all' esempio di questi ultimi giorni, dove non solo si vola di notte ma addirittura si verricella e soccorre senza ausilio di personale medico a bordo preposto ad eventuali valutazioni o manovre sanitarie se necessarie.

Esiste poi la realtà "romana", dove scuola di formazione e operatività si scontrano con la realtà.

Se da una parte esiste una scuola volo altamente professionale che si dedica alla formazione ed alla standardizzazione operativa degli equipaggi di volo di tutti i reparti, simulando qualsiasi emergenza tecnico sanitaria; dall'altra convive (nello stesso Hangar) la risposta effettiva sul territorio di competenza, che va dal recupero animale, all'incendio boschivo, al recupero di persone in difficoltà purché non abbiano complicanze di tipo sanitario, il tutto esclusivamente albo tramonto.

Questa disorganizzazione di obiettivi e di risorse economiche gestite in maniera disomogenea su tutto il territorio italiano, crea inoltre disparità formative ed economiche tra personale che svolge stessa mansione aereonautica, facente parte della stessa Amministrazione.

Quali sono i criteri che dirottano imponenti investimenti formativi sul Reparto Volo Emilia Romagna per volare e soccorrere la notte, mentre negli altri reparti volo è proibito il volo di "rientro" un minuto dopo il calar del sole con tutte le conseguenze assicurative e di responsabilità del caso?

Quali sono le ripercussioni sulle richieste di soccorso del cittadino sul territorio nazionale a livello di qualità di risposta?

Sono anni che questa O.S. sindacale, denuncia la necessità di discutere una riforma di contenuti ed obbiettivi dei reparti volo VF, sostenendo più volte che l'Amministrazione ha il dovere tra i suoi compiti istituzionali di fornire al cittadino il soccorso H 24, trecentosessantacinque giorni l'anno su tutto il territorio nazionale e di farlo mediante l'investimento di soldi pubblici e ricercandone costantemente il suo sviluppo e la sua efficacia con progettualità poiché anche "noi" da cittadini meritiamo di più.

Per i lavoratori è necessario il conseguimento dell'abilitazione al volo strumentale (IFR) con una standardizzazione nazionale per innalzare i livelli di sicurezza quando le condizioni meteorologiche diventano avverse o quando le operazioni di soccorso (dovute anche a complicanze improvvise) si protraggono oltre il tramonto.

Riteniamo inaccettabile il protrarsi di carenze organiche e funzionali che impediscono a "macchia di leopardo" ma quotidianamente la chiusura di alcuni reparti volo, che spesso si protrae per giorni o settimane, lasciando inutilizzati elicotteri del valore di decine di milioni di euro, acquistati con i soldi dei cittadini per salvare vite umane.

Il Coordinamento Nazionale USB VVF