



Segreteria Nazionale
Via Farini, 62 - 00185 Roma
Tel. +39 06 48903773 - 48903734
Fax: +39 06 62276535
coisp@coisp.it
www.coisp.it

COISP · COORDINAMENTO PER L'INDIPENDENZA SINDACALE DELLE FORZE DI POLIZIA

Prot. 39/18 S.N.

Roma, 22 gennaio 2018

MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO
UFFICIO PER LE RELAZIONI SINDACALI
00184 ROMA

OGGETTO: Divisione Aerea della Polizia di Stato.
Problematiche nell'applicazione delle normative aeronautiche.

^^^^^^^^^^

Circa 12 mesi fa, precisamente il 24 gennaio 2017, con nota avente prot. 58/17SN, questa O.S. ha esplicitato le problematiche inerenti l'applicazione della normativa aeronautica AER(EP)P.-2005, da parte dei Reparti Volo della Polizia di Stato, o meglio dall'intera organizzazione della Divisione Aerea, sottolineando le difficoltà applicative di una previsione che, di fatto, appesantisce notevolmente l'attività dei Reparti Volo, nonostante la stessa miri ad ottenere la miglior "qualità" possibile in campo manutentivo.

Non a caso, il passaggio iniziale della ministeriale con la quale la norma è stata trasmessa, così recita: "Nelle more dei necessari provvedimenti ordinativi che consentiranno l'adeguamento delle strutture organizzative dei Reparti Volo ai requisiti della Norma citata.....". Con la frase "...che consentiranno l'adeguamento..", il Dipartimento ha avvalorato tali difficoltà, dandosi, da subito, dei limiti temporali molto dilatati per poter adempiere a tale normativa, sapendo di contare su un'organizzazione (quella della Divisione Aerea) **che non potrà mai essere uguale o simile a quella dell'Aeronautica Militare non fosse altro in termini di uomini e mezzi disponibili connessi all'attività volativa.**

Da qui, tutta una serie di attività che, di fatto, ha creato vero e proprio scompiglio nei Reparti Volo, al punto tale che, taluni Dirigenti, solo con grave ritardo e dietro pressioni, si sono adeguati alla norma, dotandosi delle figure fondamentali richieste come i *Quality Manager* e intraprendendo una politica della qualità.

Ma, per meglio comprendere tutto ciò che diremo successivamente, e che è poi l'oggetto del contendere, dobbiamo fare un fondamentale passo indietro, ovvero dobbiamo partire dalle origini dell'allora Servizio Aereo della Polizia di Stato, ora Divisione Aerea, e dalle regole che si è dato per poter "funzionare".

Da subito, si è capito che l'unica soluzione fattibile, ma anche la più rapida, poteva e doveva essere quella di mutuare dall'Aeronautica Militare Italiana tutte le normative inerenti il volo, la manutenzione, lo stoccaggio dei pezzi di ricambio e dei carbo-lubrificanti dei mezzi aerei e farle proprie con appositi decreti. E così è stato fatto; tutta la struttura dell'attuale Divisione Aerea, ad eccezione di pochi casi, si basa su leggi e disposizioni dell'Aeronautica Militare che vanno dai brevetti del personale pilota e specialista, passando attraverso le indennità percepite, sino ad arrivare alla gestione di uomini, mezzi e materiali. Aeronautica Militare che, come detto in prefazione, potendo contare su un numero di uomini molto elevato ed una struttura che lavora costantemente per garantire la sicurezza del Volo, sta lavorando ed applicando norme che ha cucito su se stessa ma che rischiano di non essere "sopportate" da organizzazioni più piccole come quella della Polizia di Stato ovvero dalla "nostra" Divisione Aerea.

In data 27 Ottobre 2006, con ministeriale avente prot. 600/A.MOT.S.TEC.PG.20.1830, la Direzione Centrale dei Servizi Tecnico-Logistici e della Gestione Patrimoniale, Ufficio Tecnico ed Analisi di Mercato, III Settore-Motorizzazione, Sezione Tecnica Aeromobili, ha inviato a tutti i Reparti Volo della Polizia di Stato la norma CLA-NL-4130-0001-00B00 del 31 marzo 2006 emessa dal Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, relativa alle norme P.O.L. (Petroleum Oil Lubrificant) sulla gestione totale dei carburanti, lubrificanti (oli e grassi) da utilizzare in campo aeronautico.

La stessa nota, a firma dell'allora Responsabile della Sezione Tecnica Aeromobili del Ministero V.Q.A. SIMEONE Stefano, terminava con la "classica" dicitura: *"Si resta in attesa di un cortese cenno di assicurazione ed esatto adempimento.*

Come si può ben immaginare, tale normativa ha da subito fatto nascere molti interrogativi nei dirigenti dei Reparti Volo che hanno cominciato a chiedere chiarimenti in merito. Senza voler portare ad esempio un Reparto Volo piuttosto che un altro, da una "nostra" indagine, nel periodo intercorso dall'invio della norma sino al suo aggiornamento del 4 dicembre 2015", sono giunte alla Sezione Tecnica Aeromobili del Ministero molte richieste di chiarimenti sull'effettiva applicabilità della stessa.

A tutt'oggi quelle richieste non hanno ricevuto alcun tipo di riscontro, anche perché ultimamente la Divisione Aerea si astiene dall'emettere precise indicazioni in materia, lasciando alla discrezionalità di ogni Dirigente la risoluzione di certe questioni.

I Carbo-lubrificanti che possono essere utilizzati sui mezzi aerei, prima del loro effettivo utilizzo, devono essere "collaudati", ovvero devono essere sottoposti ad una serie di rigidissimi controlli chimico-strutturali che ne garantiscano la qualità. Quindi, i Responsabili dei magazzini dei vari Reparti Volo della Polizia, con giusta programmazione, acquistano nuovi lotti di detto materiale che, prima di essere utilizzato, come da CLA (la normativa in parola), viene inviato presso un Laboratorio Tecnico di Controllo dell'Aeronautica Militare specializzato. Così avviene che i lubrificanti vengono inviati presso il Laboratorio Tecnico di Controllo dell'Aeronautica Militare di Bari-Mungivacca, mentre i Carburanti vengono inviati presso i laboratori di Parma, Fiumicino e Bari stessa.

Presso questi laboratori, arrivano i campioni di materiali provenienti da tutti i Reparti d'Italia, siano essi dell'Aeronautica, piuttosto che dell'Esercito, della Marina, della Polizia di Stato e di tutte le Forze di Polizia. Si fa presto quindi ad immaginare come gli stessi siano letteralmente "sommersi" di richieste di analisi che richiedono quindi dei lunghi tempi di attesa per il controllo e l'ottenimento del NULLA-OSTA all'utilizzo di quel materiale.

Il risultato di tutto questo è la semi-paralisi del sistema ovvero del reparto che non è stato abbastanza previdente ed accorto nel dotarsi di una certa quantità di prodotto che, comunque, ha una data di scadenza e quindi un limite di utilizzo.

E' accaduto però che, a causa di una temporanea chiusura di un laboratorio (nella fattispecie quello di Bari prima citato) i campioni da analizzare, siano stati inviati a laboratori di analisi civili ovvero di una ditta privata che, a differenza di quello dell'Aeronautica, in maniera molto celere, ha fornito i risultati sui campioni inviati.

Si sta verificando che taluni Dirigenti dei Reparti Volo, piuttosto che attendere 9 (nove) mesi per l'esito del controllo, utilizzano i prodotti, facendo esclusivamente affidamento sulla scheda tecnica che accompagna lo stesso, contravvenendo in siffatto modo le prescrizioni impartite.

In virtù di quanto sopra esposto, rimanendo fermamente convinti che la politica della qualità sia la strada maestra da seguire e per evitare che si possano verificare situazioni di grave pericolo per il personale operante, si chiede a codesta Direzione Centrale delle Specialità, vista la sempre più evidente difficoltà di adeguamento dell'attività di gestione e manutenzione degli aeromobili alle nuove regole mutate dall'Aeronautica Militare, che ha già provocato una paralisi dell'attività operativa, di valutare l'istituzione di una apposita Commissione per lo studio su un'ipotesi di revisione generale dell'organizzazione tecnica della gestione degli aeromobili della Polizia di Stato.

Nell'attesa di un urgente riscontro alla presente, l'occasione è gradita per porgere i più cordiali saluti.

La Segreteria Nazionale del Co.I.S.P.