

## Profilo “SafetyInspector”

A seguito dell’incontro del 2 dicembre scorso, l’Ente avrebbe dovuto ufficializzare alcuni chiarimenti riguardo alla nota avente per oggetto il profilo “SafetyInspector”.

Chiarimenti che proviamo a riassumere, in attesa della versione ufficiale. Con qualche commento.

La lettera in questione non istituisce alcun nuovo profilo professionale; il suo scopo è quello di dare inizio al processo di unificazione delle competenze di *aerodromesafety* e *flightsafety* in un'unica area di specializzazione del profilo professionale di Ispettore aeroportuale. Si tratta cioè del primo passo del più ampio progetto di accorpamento delle specializzazioni del Profilo di ispettore aeroportuale, già oggetto di confronto con le OO.SS (senza accordo su alcuni aspetti significativi – ndr). Seguiranno dunque lettere analoghe per le altre aree di specializzazione.

Accederanno alla nuova specializzazione gli ispettori già specializzati in *aerodromesafety* e *flightsafety* (oltre ai neo assunti), ma senza automatismo: ad ognuno sarà garantito il percorso di formazione necessario allo svolgimento dei nuovi compiti. A nessuno saranno attribuiti compiti e funzioni per cui non sia formato e abilitato. La durata della formazione sarà adeguata ai contenuti (cioè: dovremmo superare il vincolo dei tre giorni di corso che abbiamo conosciuto fin qui, la durata dei corsi sarà funzionale all’ampiezza e complessità delle competenze da acquisire). Ciò dovrebbe valere per tutte le specializzazioni.

Checklist e documentazione di riferimento dovranno essere riviste. Da rivedere anche competenze e responsabilità di chiunque sia coinvolto nelle attività di presidio (turni e reperibilità).

Le funzioni relative a *crisis management* aeroportuale e segnalazioni di incidenti e inconvenienti gravi saranno prevalentemente assegnate agli specializzati *Safety* ma non in modo esclusivo (cioè: turni e reperibilità non solo a carico degli ispettori specializzati *Safety* ma di tutti gli ispettori adeguatamente formati, con le regole attuali).

Questione specifica del monitoraggio del numero dei movimenti per anno sulle elisuperfici occasionali, indicato nell’elenco di competenze attribuibili al futuro ispettore specializzato *Safety*, **monitoraggio di fatto impossibile con le regole e le risorse attuali**: l’Ente conosce la complessità del problema, tant’è che ha in corso l’adozione di una procedura di raccolta e gestione delle segnalazioni tramite un applicativo web che dovrebbe essere attivo da metà febbraio 2020. Nel frattempo, ad evitare l’esposizione a responsabilità eccessive, disporrà la sospensione temporanea del monitoraggio da parte delle Direzioni Aeroportuali.

Nel complesso, la discussione è stata certamente utile per i chiarimenti illustrati sopra, **che dovrebbero fermare inopportune “interpretazioni” locali** e delineare il percorso futuro. Ne escono però confermate tutte le divergenze tra OO.SS. e Amministrazione: sulla *“specializzazione leggera” e fungibile*, che noi vorremmo invece ben più definita e dai confini certi – a partire dai requisiti di accesso differenziati per aree di specializzazione; e sull’ispettore “multiruolo”, inaccettabile con l’accorpamento delle aree di specializzazione.

Roma, 08 gennaio 2020

FP CGIL ENAC M. Barberis