



Segreteria Generale

Vico del Fiore, 21/23 - 54011 - Aulla (MS)
Tel. 0187-421814 - Fax 06-98380115
Cell. 329-0692863
e-mail: nazionale@conapo.it
sito internet: www.conapo.it

Roma, 3 Giugno 2015

**Alla Direzione Centrale per l'Emergenza
ed il Soccorso Tecnico
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile**

Prot. n. 118/15

**All'Ufficio Relazioni Sindacali
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile**

OGGETTO: Bozza circolare relativa al servizio antincendi portuale (SAP) e di ricerca e salvataggio (SAR) – ulteriori osservazioni CONAPO.

La presente in riscontro alla nota del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile [prot. n. 5309 del 28.05.2015](#), con la quale ci vengono richieste "ulteriori" osservazioni in ordine alla [bozza di circolare](#) in oggetto.

A riguardo si confermano interamente le precedenti osservazioni negative del CONAPO di cui alla nostra [nota prot. n. 107/15](#), consegnata a seguito della precedente riunione, che ricalcano la nostra contrarietà al progetto di riordino che vede il depotenziamento degli organici delle sedi portuali e la dismissione delle MBP di grandi dimensioni (contrarietà espressa dal CONAPO con la [mancata firma](#) dell'accordo sul riordino).

Preliminarmente spiace evidenziare di non aver ricevuto nessuna ulteriore bozza di circolare che il Dipartimento dovrebbe avere in "cantier" dopo il primo giro di riunioni con le OO.SS, la quale consentirebbe di comprendere se chi tira le fila del riassetto normativo di settore ha intenzione o meno di recepire le osservazioni formulate dalle OO.SS.

Dal poco tempo intercorso rispetto la riunione precedente ci appare evidente che l'Amministrazione voglia cambiare poco o niente rispetto la bozza precedentemente presentata (e di conseguenza ci fa ritenere che codesto Dipartimento consideri purtroppo le relazioni sindacali un mero esercizio formale fine a stesso).

Una bozza di circolare che, a secondo quanto ci dicono i colleghi che ci hanno contattato, dovrebbe trovare la sua naturale collocazione **nel cestino**, per essere interamente riscritta in forma chiara, funzionale al soccorso, ed in accordo con le norme di settore (a cominciare dal codice della navigazione) e soprattutto chiamando in causa i competenti Uffici del Dipartimento che si occupano di soccorso navale ed acquatico, poiché tale bozza appare scritta da persone non competenti in materia SAP e SAR, una sorta di improvvisazione da "dilettanti allo sbaraglio" !

Occorre invece entrare nell'ordine di idee che è necessario modernizzare il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco allineandolo con il mondo esterno con il quale poi in effetti ci si interfaccia per i quotidiani aspetti connessi al soccorso tecnico urgente e non continuare a fare delle norme di settore al ribasso, ridicole nei contenuti, che paiono scritte più per giustificare i tagli che per perseguire l'efficacia del soccorso.

Probabilmente i nostri toni potranno sembrare eccessivi a chi legge, ma invitiamo il Dipartimento a prendere atto che non si può giocare con la pelle del personale che dovrà poi dar

seguito a certe assurde e pericolose disposizioni in caso di soccorso, come quello di salire a bordo di mezzi aerei di altre amministrazioni.

Manca la dovuta chiarezza sulle procedure operative dove si prevede l'imbarco di personale vigifuoco a bordo di imbarcazioni di altri Corpi di Stato e/o anche di privati senza prima aver stipulato accordi di principio e aver "costruito" la mentalità di questi soggetti ad affrontare i rischi del soccorso. Questi soggetti su cui si vorrebbe affidare il nostro personale fanno un altro lavoro, prettamente a carattere commerciale o di sorveglianza e vigilanza e non hanno ne la mentalità, ne la formazione, ne le tecniche di approccio per affrontare interventi di incendio di nave in mare aperto e potrebbero peraltro non assecondare il personale vigifuoco presente sullo scenario ed impegnato in operazioni ad alto rischio.

Per questo non è pensabile dismettere le grandi unità VF che sono equipaggiate ed attrezzate con schiuma, gruppi di ricarica degli autorespiratori, materiale di caricamento in abbondanza, possibilità di trasporto di numerosi uomini per i necessari cambi sullo scenario, senza parlare di cuccette e posti dove recuperare un po' dalle fatiche in caso di interventi di lunga durata.

Questo è un altro errore strategico fondamentale che i relatori della bozza non hanno tenuto minimamente in considerazione ma al contrario hanno redatto un documento addirittura in restrizione rispetto alla Legge 690/40 istitutiva del servizio antincendio nei porti. Peccato che da allora la Nazione sia parecchio cambiata e tutti i porti (e relativo traffico marittimo commerciale, turistico e da diporto) sia più che raddoppiato e quindi è impensabile pensare di ridurre il servizio solo per sembrare virtuosi nella gestione economica.

A meno che il progetto di fondo non sia quello di svilire progressivamente le competenze del C.N.VV.F. in attesa che qualche altro soggetto prenda il "nostro" posto !

Per quanto sopra esposto il CONAPO ritiene al momento sufficienti le riflessioni proposte con la [nota prot. 107/15](#) del 21.05.2015 e rimane in attesa di conoscere gli orientamenti del Dipartimento in merito significando che metterà in atto tutte le forme di protesta qualora non si proceda alla stesura di un valido documento che valorizzi la specialità nautica del Corpo a tutto vantaggio della nazione e dei cittadini e che tuteli adeguatamente la sicurezza e la professionalità dei Vigili del Fuoco che intervengono in tali scenari.

Distinti saluti



Il Segretario Generale
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
C.S.E. Antonio Brizzi

Si allegano le precedenti osservazioni



CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"

Segreteria Generale

Vico del Fiore, 21/23 - 54011 - Aulla (MS)
Tel. 0187-421814 - Fax 06-98380115
Cell. 329-0692863
e-mail: nazionale@conapo.it
sito internet: www.conapo.it

Roma, 21 Maggio 2015

All' Ufficio Relazioni Sindacali
Dipartimento dei Vigili del Fuoco,
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile

Prot. n. 107/15

OGGETTO: Bozza circolare relativa al Servizio Antincendio Portuale (SAP) e di ricerca e salvataggio marittimo (SAR) – prime Osservazioni CONAPO.

La presente costituisce allegato alla riunione di cui alla vostra convocazione prot. n. 4707 del 15.05.2015, relativa alla [bozza di circolare](#) in oggetto, con riserva di produrre ulteriori osservazioni.

A riguardo dei contenuti della bozza di circolare in oggetto, il CONAPO manifesta nuovamente la propria contrarietà alla attuazione della riduzione del servizio antincendio portuale previsto dal piano di riordino sottoscritto lo scorso 17.12.2014 (firmato da CISL-CGIL-UIL-CONFSAL e [non dal CONAPO](#)) ora in fase di applicazione pratica mediante questa bozza di circolare.

La contrarietà del CONAPO è da ascrivere ad un sostanziale arretramento del C.N.VV.F. nell'ambito del soccorso portuale che quantunque le norme vigenti continuano ad investirlo di precisi compiti, con la circolare in oggetto si verificherà un sostanziale ridimensionamento delle capacità operative, sostituite con "ipotetici accordi" ancora da sottoscrivere con altri Enti pubblici/Corpi dello Stato e/o privati (e tutti da verificare in merito alla percorribilità, funzionamento e grado di rischio per il personale).

La bozza di circolare appare un "artificio" per mascherare un ridimensionamento drastico del servizio nautico e degli specialisti, che ormai sono relegati alla mera sopravvivenza.

Portare gli organici delle sedi portuali da 28 a 24 equivale a renderne impossibile il funzionamento, per non parlare poi del dimezzamento degli organici di importanti porti quali Livorno, Napoli e Venezia.

Inoltre la riclassificazione delle sedi portuali è stata effettuata con dati obsoleti e riferiti al passato. Basta confrontare, a titolo di esempio, il dato di La Spezia, irresponsabilmente privata di n. 4 specialisti nautici (da 28 a 24) e di idonea MBP, quanto vi è un traffico passeggeri quasi quotidiano da paura con navi che arrivano a 4/5000 passeggeri cadauna, oltre al porto commerciale e militare (privo di pompieri militari). Ed altri esempi si possono citare per altre realtà portuali ...

E' evidente che l'amministrazione sta sbagliando indirizzo e non ha la capacità di far comprendere alla classe politica che bisogna invece preservare le potenzialità possedute dal Corpo in quanto i risparmi, affidando i compiti ad altri, saranno soltanto apparenti e non reali.

Bisogna invece pensare di uniformare le specializzazioni tra i Corpi dello Stato come percorsi formativi ed anche, a parte le specifiche peculiarità d'impiego, ad adottare le stesse linee di navi, si otterrebbero quei risparmi gestionali che consentirebbero di sfruttare al meglio le risorse disponibili. A tal proposito si potrebbe concorrere alle operazioni di soccorso dei migranti nel Canale di Sicilia utilizzando nello stesso tempo i fondi Europei stanziati per le missioni di soccorso (frontex) per acquistare (con fondi UE) delle unità navali efficienti come ha già fatto la Guardia Costiera integrando notevolmente le capacità operative.

La disciplina del servizio nautico dei Vigili del Fuoco ha subito, nel corso degli anni, numerose variazioni, in parte affidate a regolamenti e nella maggior parte dei casi a circolari di settore. Si è pertanto creata notevole confusione, interpretativa ed applicativa e la bozza presentata dovrebbe servire a disciplinare opportunamente il servizio nautico abolendo e

riscrivendo in versione aggiornata tutto quanto si è stratificato nei decenni alla luce del riassetto delle disposizioni del C.N.VV.F. (D.lgs 139/2006) e regolamento di servizio (D.P.R. 64/2012) invece totalmente ignorati. L'impressione è che la bozza proposta sia stata fatta con superficialità da persone che conoscono poco o nulla della materia nei confronti di un settore che le norme passate e recentemente emesse attribuiscono al Corpo nazionale grandi responsabilità in termini di soccorso tecnico urgente, antincendio e concorso nella ricerca e soccorso in mare.

In sintesi possiamo dire che le competenze attribuite in virtù delle principali, ma non le sole, norme sono:

- Servizio di soccorso tecnico/antincendio in mare (D.lgs 139/2006 e D.P.R. 64/2012)
- Servizio di soccorso S.A.R. marittimo (Decreto Interministeriale/78 e D.P.R. 662/1994)
- Servizio antincendio portuale (Legge 690/1940)

Bisogna fare comunque subito un distinguo ovvero, con l'art. 45 c. 1 del D.P.R. 64/2012 il personale portuale non è stato più considerato personale generico brevettato (specializzato), ma inserito a pieno titolo nelle specialità del C.N.VV.F. e definito come **specialista nautico**. L'art. 71 prevede il servizio antincendio portuale di cui il personale specialista nautico con l'unità navale è parte integrante senza peraltro costituirne l'unico compito, in quanto come sopra evidenziato le unità navali del C.N.VV.F. possono essere chiamate a concorrere al S.A.R. marittimo e al soccorso tecnico in mare.

Pertanto, il servizio reso dalle unità navali VVF con i loro equipaggi costituisce una componente fondamentale del dispositivo di soccorso nazionale per tutti gli interventi ipotizzabili nelle acque territoriali e non, per i profili di competenza.

Risulta evidente quindi che la rivisitazione normativa e logistica della specializzazione nautica non può essere affrontata tramite la bozza in oggetto che non presenta elementi di novità se non un rimpasto mal fatto (ed in riduzione) di quanto già in vigore. Occorre una regolamentazione seria del settore nautico, tenendo in considerazione quanto previsto dal Codice della Navigazione, piuttosto che dal solo Regolamento di Servizio previsto dal Dipartimento oltre alla restante normativa vigente in materia. A tal proposito l'emanazione del D.P.R. 300/2005, dopo una lunga battaglia CONAPO, ha stabilito l'iscrizione delle unità navali del C.N.VV.F. nel Registro delle navi in servizio governativo non commerciale ed equiparate alle navi militari al servizio dello Stato che godono, ad esempio, di completa immunità dalla giurisdizione di qualunque Stato che non sia lo Stato di bandiera.

L'iscrizione del naviglio al registro di cui sopra impone precise regole da rispettare (art. 4 D.P.R. 300/2005) in quanto a incarichi a bordo delle U.N.A., a cominciare dal comandante della stessa, dai requisiti e titoli professionali del personale di condotta. Inoltre tutte le unità navali VV.F. sono soggette ai controlli tecnici del R.I.N.A., un'attenzione adottata anni addietro dal Dipartimento per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e conseguentemente per il personale imbarcato.

Ne consegue che non si possono applicare le regole a proprio piacimento e se si entra in un regime giuridico specifico è necessario osservare per intero la norma, a cominciare dal personale poiché le qualifiche degli specialisti nautici non risultano adeguate alle disposizioni normative quadro (la qualifica di vigile, per un comandante dell'unità che rappresenta ai sensi del codice della navigazione, la Repubblica Italiana in quanto "comandante designato" di "nave di Stato" risulta del tutto inadeguata. Lo stesso si può affermare per i direttori di macchina che trattano con personale tecnico dei registri navali, enti certificatori e personale specializzato in genere. E' assolutamente indispensabile che il Dipartimento intervenga in modo chiaro, adottando i provvedimenti necessari ad allineare il personale specialista nautico ai criteri d'inquadramento previsti dalle normative attualmente in vigore (ed anche alle retribuzioni degli altri Corpi dello Stato).

Fatta questa dovuta premessa, il CONAPO ritiene che abbandonare le unità navali di grandi dimensioni e il primo errore strategico, semmai, al contrario, è necessario espletare delle gare per acquistare delle unità efficienti e prestazionali di dimensioni adeguate al servizio da svolgere di cui, una nazione come l'Italia non può privarsi. Effettuare degli acquisti oculati è alla base del raggiungimento di risparmi di gestione (vedasi l'acquisto delle U.N.A. della classe M che hanno

notevoli problemi prestazionali e di manutenzione). Pensare di risparmiare sulle imbarcazioni è giusto ed auspicabile ma ciò deve avere una logica ed un criterio che rispetti le prerogative e le necessità per l'espletamento del servizio antincendio portuale salvaguardando l'incolumità dei soccorritori, e l'autorità del Corpo Nazionale nella gestione dell'intervento.

Per affrontare l'antincendio navale è necessario disporre di imbarcazioni con prestazioni attualmente non garantite dalla linea RAFF che sono mezzi leggeri, veloci e con scafo in vetroresina, per le quali, nonostante l'impianto di protezione, non avere uno scafo in acciaio aumenta le complicazioni dell'intervento antincendio. Quelle di grandi dimensioni hanno in caricamento nelle stive materiale idoneo ed in numero sufficiente per affrontare intervento di antincendio e tutte le attrezzature per affrontare il soccorso tecnico urgente. La premessa di dismettere le grosse imbarcazioni rappresenta uno spreco assurdo ed enorme che non ha logica (almeno per com'è scritto) in quanto rappresenta un bene valutabile in milioni di euro in mezzi navali e li si lascia autodistruggersi lentamente? Allora è meglio venderli !

Per quanto attiene il primo periodo della pagina 2 (imbarco VVF su unità navali altrui) sarebbe opportuno stralciare il periodo dal documento. Ribadita la contrarietà del CONAPO alla contrazione operativa del servizio, riteniamo che prima si debbano formalizzare gli accordi e dopo ci si può eventualmente dotare dello strumento normativo/applicativo che fissa le nuove modalità operative altrimenti si rischia di non saper fronteggiare le richieste di soccorso SAP o SAR che siano.

Il primo punto di attuazione a pagina 2 riporta la parola "aggregare" che è difforme nel significato dalla parola "accorpate" che compare nel terzo paragrafo della pagina 5.

La differenza di significato è notevole, perché nel primo punto si parla di squadra di terra al completo, nella seconda s'interpreta come una miscelanea di personale nautico/terrestre per formare la squadra di terra. In sintesi se è presente l'equipaggio di condotta di quattro persone, per formare la squadra di terra basterebbe fornire la quinta unità ed ecco formata la squadra che deve operare nell'ambito urbano portuale. Il personale nautico è assegnato al distaccamento portuale e non alle sedi, con trattamenti economici diversi e separazione totale delle carriere. Il servizio antincendio portuale è costituito da personale generico opportunamente addestrato e abilitato allo spegnimento d'incendi su navi.

Questa squadra oltre ad essere "aggregata" (non "accorpata") all'equipaggio delle unità navali in caso d'incendio, potrà essere utilizzata negli interventi di soccorso in ambito urbano contiguo all'area portuale. La confusione è notevole, ci chiediamo se trae origine dalla non conoscenza delle norme o se è costruita ad arte per mascherare il servizio navale con quello portuale, nascondendo così che in realtà il settore necessiterebbe di un aumento di organico?

Il successivo terzo punto a pag. 2 deve essere rimodulato in funzione di un cambio di mentalità, e non sulle convenzioni finora adottate dal Dipartimento. In sintesi l'equipaggio minimo di condotta è definito dalla "tabella di armamento" stabilita dal relativo registro di iscrizione e non è riducibile a piacimento. Nessuna nave può navigare con equipaggio ridotto rispetto alla propria tabella meno che ma le "navi di stato" (e la riduzione del personale non concilia con questo).

E' del tutto fuorviante quindi basarsi su un numero di riferimento che poteva andare bene in una realtà che non esiste più. E' necessario organizzare il servizio dal punto di vista esclusivamente nautico, che comprenda quindi una operatività tecnica della nave come da normativa, ma soprattutto in quanto "partenza nautica", autonoma in tutto e per tutto con uno standard operativo che non può essere abbassato, in quanto un volta in mezzo al mare non c'è possibilità di far intervenire "rinforzi" come nella condizione "terrestre", senza contare poi le necessità addestrative e di manutenzione.

Anche la limitazione dell'operatività a 20 miglia nautiche citata dall'amministrazione (limite tra la navigazione costiera e quella d'altura) è del tutto anacronistica. Se avviene un incendio di nave o un soccorso oltre tale limite non s'interviene quando tutti gli altri Enti/Corpi dello Stato non hanno vincoli di questo genere? Stessa cosa per l'attività di S.A.R. marittimo che non dovrebbe avere limitazioni di raggio d'azione. Attenzione perché i recenti interventi di antincendio navale e

soccorso in mare (Norman Atlantic e traghetto "Francesca" a Bari) sono avvenuti proprio oltre tale limite e si è visto come sono stati gestiti.

Le modalità d'intervento di cui alla pagina 7 indicano che è stato fatto un minestrone tra intervento S.A.R e S.A.P in mare aperto:

nel caso A : se l'intervento è di tipo S.A.R. è doveroso anche l'utilizzo del mezzo aereo per l'avvistamento a grandi distanze di giorno. Molti mezzi aerei, non solo VV.F., non sono abilitati al volo notturno e comunque hanno grandi costi di gestione mentre le U.N.A. sono equipaggiate con radiogoniometri per la ricerca del segnale radio e di visori notturni per la ricerca di fonti di calore in acqua ed hanno costi di gestione più bassi in proporzione alle ore di navigazione a cui possono fare fronte.

Per l'intervento S.A.P l'uso dell'elicottero VV.F. sarebbe limitato solo all'orario effemeridi con limitate possibilità di trasporto di materiale, ed in caso di malfunzionamento per avaria dell'impianto antincendio di bordo della nave incidentata. il personale trasportato non avrebbe la possibilità di poter affrontare l'incendio e quindi abbandonato a se stesso. Questa è una considerazione che deve essere sempre tenuta presente per la sicurezza dei soccorritori e delle persone da soccorrere e che valorizza la tesi del mantenere le unità grandi senza limitazioni di raggio d'azione.

È stato considerato anche l'argomento S.A.R. ma che senso ha per i vigili del fuoco salire su un'imbarcazione privata per fare S.A.R.? Non serve proprio. Attualmente la Guardia Costiera opera con mezzi "ognitempo" acquistati con i fondi europei della missione Frontex. Possibile che gli altri sono sempre più bravi?

In ultimo c'è da fare delle considerazioni di tipo pratico. Le navi, di Stato o private, hanno un comandante che rappresenta l'autorità a bordo. Ebbene quando i vigili del fuoco saliranno su un'imbarcazione messa a disposizione dalla Capitaneria di Porto (ecco la finta soluzione economica perché i soldi dello Stato li spende un altro soggetto giuridico), che potrebbe essere un rimorchiatore, si troveranno a interfacciarsi con il comandante che "comanda" sul proprio mezzo, e se costui si rifiutasse di eseguire una indicazione dei vigili del fuoco? Se facesse un'operazione errata mettendo a repentaglio vite umane, sia quelle dei soccorritori e sia di chi deve essere soccorso?

Questo è un altro elemento di riflessione importante che quantunque siano auspicabili le sinergie e l'interoperabilità tra Enti di Stato (i privati hanno interessi commerciali che non collimano con i bisogni primari che deve garantire lo Stato) talvolta è necessario avere la totale autonomia decisionale e d'intervento per avere garanzie di successo in quello che si sta facendo.

A pagina 15 è presente una tabella con la denominazione "NUOVO ASSETTO DEL SERVIZIO SPECIALISTICO PORTUALE", tale denominazione è alquanto superficiale e fuorviante, in quanto il personale destinato ai distaccamenti portuali, è in possesso di una specialità, ed è quella nautica e non portuale (leggasi regolamento di servizio). Dunque per evitare confusione, la denominazione dovrebbe essere NUOVO ASSETTO DEL SERVIZIO NAVALE.

In ultimo la scrivente O.S. CONAPO propone la costituzione di alcuni nuclei nautici dislocati in porti strategici, dotati di "U.N.A. ognitempo" e senza nessun vincolo né sulla distanza dalla costa né sulle condizioni meteo marine, che possano fungere da supporto a tutte le operazioni di salvataggio e spegnimento incendio (battere cassa fondi UE!!!).

Tali nuclei non dovranno più essere considerati sedi distaccate dei comandi, bensì affidati alla diretta gestione delle Direzioni Regionali e dovranno rientrare nei piani di Colonna Mobile per la movimentazione delle unità navali che potranno e dovranno intervenire all'occorrenza in tutto il territorio regionale d'ordine dei Direttori Regionali a cui ne è affidato il coordinamento. Dovranno essere prestabiliti dei piani per la dislocazione delle unità navali a livello regionale e/o nazionale, programmando il numero di equipaggi da mobilitare e le strategie più opportune per il tipo di trasferimento da effettuare.

Ci riserviamo ulteriori osservazioni.

Distinti saluti.



Il Segretario Generale
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
C.S.E. Antonio Brizzi