



# CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"

Segreteria Generale

e-mail: [nazionale@conapo.it](mailto:nazionale@conapo.it)

sito internet [www.conapo.it](http://www.conapo.it)

Roma, 24 Maggio 2015

## RIUNIONE AL DIPARTIMENTO SU BOZZA CIRCOLARE SERVIZIO ANTINCENDIO PORTUALE E RICERCA E SALVATAGGIO MARITTIMO (e comunicazione di apertura presidio antincendi al Quirinale)

In data 21.05.2015, presso il Viminale, si è tenuto l'incontro con i sindacati per la discussione della [bozza di circolare](#) relativa al servizio antincendio portuale (SAP) e ricerca e salvataggio marittimo (SAR).

La riunione con il CONAPO è stata presieduta dal Direttore centrale per l'Emergenza Ing. Romano, dal Vice Direttore Centrale Ing. Lupica, dal Direttore Centrale per la Formazione Ing. Occhiuzzi e dal Dirigente di staff del Capo del Corpo Ing. Gaddini.

La bozza di circolare è stata duramente contestata dal CONAPO in molti punti a partire dalla riduzione di personale nelle sedi portuali quale conseguenza del piano di riordino firmato il 17 dicembre scorso dalle altre OO.SS. (e non dal CONAPO), il quale prevede anche la progressiva dismissione delle U.N.A. di grandi dimensioni, fino ai presunti accordi con Enti/Corpi dello Stato e addirittura "privati" per imbarcare personale V.F. in occasione di interventi di antincendio navale e/o ricerca e soccorso che portano il Corpo ad un sostanziale arretramento in termini di efficienza ed operatività nei confronti di precisi obblighi conferiti al C.N.VV.F. dalle norme vigenti, per non parlare di come una tale previsione esponga il personale a enormi pericoli.

In ogni caso il CONAPO ha presentato la nota prot. 107/15 ([che alleghiamo](#)) nella quale sono chiariti i primi punti di contestazione che il CONAPO ha rilevato dalla lettura della bozza, con riserva di integrare con ulteriori contestazioni/osservazioni se ci perverranno dal personale interessato.

Il CONAPO ha quindi chiesto all'amministrazione di rivedere le decisioni insensate contenute nella bozza di circolare, peraltro palesemente errate e con dati obsoleti rispetto a talune realtà portuali, ivi compresa la necessità di aumentare gli specialisti nautici e dotarsi di idonee U.N.A.

A margine della riunione ci è stato altresì comunicato della prossima apertura di un ulteriore presidio antincendio presso il palazzo del Quirinale.

L'amministrazione ci ha comunicato che tale presidio prevederà una dotazione organica di 12 unità (attinte dall'organico esistente), e che, vista l'urgenza con cui la Presidenza della Repubblica ne ha imposto l'apertura, non c'è il tempo materiale per procedere ad una ricognizione sulle aspirazioni di trasferimento su scala nazionale, e quindi in prima istanza tale personale verrà ricercato nell'ambito del Comando di Roma.

Il CONAPO ha sottolineato che ritiene fondamentale la presenza dei Vigili del Fuoco a tutela delle istituzioni (come gli altri corpi), e vista l'esperienza dei precedenti presidi antincendio presso i palazzi del parlamento era ipotizzabile che si sarebbe chiuso il cerchio anche con il palazzo del Quirinale quindi occorre prevedere un potenziamento della pianta organica nazionale per soddisfare anche questa esigenza, e quindi assumere ulteriore personale, invece di continuare ad accorciare una coperta già drammaticamente corta.

**GIOVEDÌ 28 MAGGIO IL CONAPO PROTESTA A MONTECITORIO  
ANCHE CONTRO I TAGLI E PER LE ASSUNZIONI – CONAPO AVANTI TUTTA !**

In allegato la nota 107/15

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





# 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](mailto:nazionale@conapo.it)  
 sito internet: [www.conapo.it](http://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