



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, 04 Aprile 2016

Prot. 75/16

Al Capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco
del Soccorso Pubblico e Difesa Civile
Prefetto Francesco Antonio Musolino

Al Capo del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco
Dott. Ing. Gioacchino Giomi

Al Direttore Centrale per l'Emergenza e il
Soccorso Tecnico
Dott. Ing. Giuseppe Romano

All'Ufficio III – Relazioni Sindacali
Dott. Darco Pellos

e p.c. Al Sottosegretario all'Interno
On.le Gianpiero Bocci

Oggetto: Richiesta chiarimenti su imbarcazioni e/o mezzi aerei da utilizzare in caso di interventi in mare.

Si riscontra la nota prot. 116 del 07.01.2016 con la quale codesto Dipartimento ha inteso fornire risposta alla nota CONAPO prot. 282/15 del 16.11.2015.

Nell'evasività della risposta si sottolinea il disappunto della scrivente O.S. che si aspettava un indicazione operativa più puntuale che la riscrittura pedissequa del comma 3 di pagina 2 in quanto "l'Autorità marittima" dovrebbe essere meglio specificata.

Se ci si riferisce al Corpo della Capitaneria di Porto sarebbe opportuno capire quando bisogna chiamarlo in causa, e questo punto è strettamente correlato ad una richiesta di chiarimenti sui limiti acquei di intervento dei Vigili del Fuoco così come specificati nella nota CONAPO prot. 239 del 07.09.2015 e di cui si attende ancora risposta.

Non è un problema di secondaria importanza in quanto non si capisce a quali limiti acquei l'intervento di soccorso e ricerca può essere gestito in totale autonomia con i mezzi VF rispetto a quando bisogna richiedere il concorso esterno e comunque se viene confermato il limite delle "acque territoriali" cambia anche la composizione minima dell'equipaggio di bordo delle MBP come indicato nella nota sopraccitata.

Di fatto la mancanza di chiarezza sta generando comportamenti differenti sul territorio, c'è chi sta applicando alla lettera il limite delle acque territoriali e chi continua ad effettuare servizio in navigazione costiera ovvero d'altura se presente il personale qualificato nel pieno rispetto della tradizione italiana dove ognuno fa come vuole in mancanza di direttive chiare.

Poiché la Circolare EM/9 del 28.07.2015 è la nuova norma di riferimento deve essere chiara e non foriera di interpretazioni perché sul territorio bisogna limitarsi ad applicare quanto scrive il superiore Ministero non ad interpretare ogni volta i contenuti di norme scritte chiaramente con i

pie di. Se nella circolare 9 ci sono degli errori concettuali o di termini devono essere corretti e riscritti in maniera chiara!

Per quanto riguarda la possibilità di caricare uomini e mezzi vigifuoco su imbarcazioni terze, in primis della Capitaneria di Porto, probabilmente l'estensore della Circolare 9 ha peccato di superficialità non considerando che la stessa ha imbarcazioni pensate e costruite per espletare i propri compiti istituzionali che sono sorveglianza e controllo marittimo, meno che mai sono imbarcazioni progettate per fare antincendio navale in quanto non hanno impianti adeguati allo scopo ne hanno al loro interno la capacità di alloggiare uomini ed attrezzature (che non sono poche in caso di intervento per incendio di nave) e portarli sul posto. Tra l'altro quello è un momento in cui la stessa Capitaneria di Porto è impegnata a tutto tondo nella gestione dell'emergenza e non appare pensabile che possa distogliere ulteriori uomini ed imbarcazioni per trasportare ed assistere i pompieri nello svolgimento del proprio "compito istituzionale".

A parere del CONAPO questo è un grosso errore strategico perché "caricando i pompieri" su altre imbarcazioni per portarli sul luogo dell'intervento si dà per scontato che l'incendio della nave può essere affrontato con l'impianto antincendi di bordo, mentre se lo stesso è danneggiato o inutilizzabile (ovviamente un incendio a bordo può danneggiare anche questi impianti) non c'è nessuna possibilità d'intervento a bordo perché non ci sono imbarcazioni dotate di impianto antincendio adeguato ad approcciare l'intervento. Anche i rimorchiatori d'altura si limitano a raffreddare con i propri monitor la nave dall'esterno, non accostano sottobordo, permanendoci, perché bisogna fare gli stendimenti delle tubazioni dall'imbarcazione.

Questo deve far riflettere sul fatto che per fare i virtuosi mostrando che si taglia sui costi di gestione in realtà si sta andando nella direzione sbagliata in termini di efficienza e capacità di gestire un incendio di nave (serio non di barchette) che, è opportuno ribadirlo ed in accordo con le norme vigenti, i vigili del fuoco sono l'unica realtà in Italia in grado di fronteggiare e se li si priva anche degli strumenti operativi si toglie alla nazione l'unica capacità di affrontare un'emergenza navale con incendio a bordo.

Nell'attesa dei necessari chiarimenti si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.



Il Segretario Generale
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
I.A. Antonio Brizzi
firmato digitalmente



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
UFFICIO III: RELAZIONI SINDACALI

All' O.S. CONAPO
nazionale@conapo.it
conapo@pec.conapo.it

OGGETTO: Richiesta chiarimenti su imbarcazioni e/o mezzi aerei da utilizzare in caso di interventi in mare.
(Nota n. 282/15 del 16.11.2015)

In riferimento alla nota indicata in oggetto, si trasmette l'unito appunto pervenuto dalla Direzione Centrale per L' Emergenza ed il Soccorso Tecnico.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO

APPUNTO

In riscontro alla nota di richiesta di chiarimenti della O.S. CONAPO, si specifica che la Circolare N. 9 EM/2015 prot. DCEMER 9334 del 28/7/15 recita al comma 3 pagina 2 della premessa "Per eventuali emergenze che dovessero verificarsi in acque internazionali, ovvero territoriali ma tali da richiedere un dispiegamento di risorse superiore a quello ordinariamente garantito, sarà previsto, previa definizione di accordi con la competente Autorità Marittima, l'imbarco di una o più squadre di intervento con le relative attrezzature su unità navali rese appositamente disponibili in base a pianificazioni di dettaglio sviluppate in ambito locale".

Le strutture territoriali VF sulla base degli accordi suddetti con l'Autorità Marittima possono procedere, sulla base delle risorse disponibili nelle specifiche realtà, con i soggetti, i mezzi e le procedure più idonee da impiegare.

Le strutture centrali assicureranno ogni utile supporto ed assistenza.



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, 7 Settembre 2015



**Al Capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco
del Soccorso Pubblico e Difesa Civile
Prefetto Francesco Antonio MUSOLINO**

**Al Capo del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco
Dott. Ing. Gioacchino GIOMI**

**Al Direttore Centrale per l'Emergenza
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, S.P. e D. C.
Dott. Ing. Giuseppe Romano**

**All' Ufficio III – Relazioni Sindacali
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, S.P. e D. C.
Dott. Darco Pellos**

Prot. n. 239/15

Oggetto: Circolare EM 9 del 28.07.2015 – richiesta modifiche e chiarimenti applicativi.

In data 28.07.2015 scorso è stata emanata la [circolare EM 9](#) che disciplina la gestione del servizio nautico dei Vigili del Fuoco, quale applicazione dei principi contenuti nel piano di riordino del CNVVF approvato il 09.04.2015 mediante la firma dei sindacati CISL – CGIL – UIL - CONFSAL-APVVF - DIRSTAT VVF – SINDIR VVF.

Dalla lettura della stessa circolare (testo peraltro molto criticato e osteggiato dal CONAPO in fase di consultazione sindacale) si notano delle incongruenze che nonostante siano state evidenziate durante gli incontri preliminari, non sono state minimamente tenute in considerazione, sia a livello di scelte tattiche che di mera correzione di errori, dimostrando un totale "menefreghismo" verso quanto richiesto da questa O.S. CONAPO e consolidando ancora di più la convinzione che questi incontri sono stati gestiti come un mero obbligo formale da smarcare al più presto.

Entrando nel merito della Circolare di cui sopra, nella premessa è scritto che l'attività nautica del Corpo è esercitata in autonomia operativa nelle "acque territoriali" alle quali nel terzo punto della premessa a pagina 2 gli viene attribuito un valore errato pari a 20 miglia dalla costa.

Come noto il limite delle acque territoriali è di 12 miglia dalla costa, quello delle 20 miglia è il limite della navigazione costiera alla quale tutti i brevettati nautici V.F. sono abilitati, con la possibilità di poter navigare anche oltre tale limite con l'abilitazione di Comandante d'Altura.

Il termine di "acque territoriali" ricorre più volte nel corpo della Circolare per illustrare i vari scenari e pertanto nella gestione dell'attività interventistica se si vuole restare nei dettami di quanto scritto nella Circolare EM 9, la capacità operativa del Corpo per operare in autonomia, da teoricamente illimitata con il Comandante d'Altura a bordo, rimane sempre confinata entro lo specchio acqueo delle 12 miglia ovvero ancor meno rispetto a quanto si fa oggi nella navigazione costiera.

Inoltre ora si pone anche il problema interpretativo della composizione minima della squadra di condotta perché le norme finora emanate prevedono per tutte le classi di navi in servizio organici differenti a seconda del tipo di navigazione da effettuare.

Ad esempio per la Classe M sono previste 5 unità di condotta per la navigazione d'altura (oltre le 20 miglia dalla costa) e 4 unità per la navigazione costiera. Stesso discorso per le unità minori, nel rispetto delle loro tabelle di armamento come ad esempio la classe RAFF (poco più grande di una bagnarola e che negli intendimenti del Dipartimento dovrebbe diventare l'imbarcazione standard per attività SAP e SAR) che prevede 4 unità di condotta per la navigazione d'altura (oltre le 20 miglia dalla costa) e 3 unità per la navigazione costiera.

Se però, a regime di Circolare EM 9, non si può navigare oltre il limite delle acque territoriali, ancor meno della navigazione costiera, la composizione minima dell'equipaggio di condotta si può attestare sempre al valore inferiore.

Fermo restando che ribadiamo la nostra piena contrarietà a numerosi contenuti della circolare in oggetto (ivi compresa – lo ripetiamo – la riduzione delle dotazioni organiche dei distaccamenti nautici), con la presente siamo a richiedere alle SS.LL. in indirizzo a voler fornire urgentemente utili chiarimenti in materia considerato che si tratta di approcci operativi al soccorso SAP e SAR, ricordando però che le incongruenze presenti nella circolare di cui all'oggetto evidenziano come la stessa sembra essere stata redatta in maniera superficiale da parte di chi evidentemente non conosce l'argomento e tanto da risultare omissiva delle reali competenze del Corpo nell'ambito dell'antincendio portuale e marittimo e di soccorso in mare, ma soprattutto in alcune parti anche "pericolosa" per l'incolumità del personale VVF, specie laddove si prevede l'imbarco del personale su unità navali non VF.

Si ravvisa pertanto la necessità, quanto prima, di una revisione completa del documento (che chiediamo con forza), nonché di fornire i chiarimenti applicativi richiesti.

Distinti saluti.



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
sito internet www.conapo.it

Roma, 16 Novembre 2015

Prot. 282/15

Al Capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco
del Soccorso Pubblico e Difesa Civile
Prefetto Francesco Antonio Musolino

Al Capo del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco
Dott. Ing. Gioacchino Giomi

Al Direttore Centrale per l'Emergenza e il
Soccorso Tecnico
Dott. Ing. Giuseppe Romano

e, p.c. Al Sottosegretario all'Interno
On.le Gianpiero Bocci

Oggetto: Richiesta chiarimenti su Imbarcazioni e/o mezzi aerei da utilizzare in caso di interventi in mare.

Facendo seguito all'emanazione della [Circolare EM/9 del 28.07.2015](#) la scrivente O.S. sollecitata da iscritti e simpatizzanti con la presente chiede formali chiarimenti in merito alla tipologia d'intervento di tipo A e di tipo B che a seconda di casi prevedono l'utilizzo di mezzi navali e aerei di terzi.

Dalla lettura della circolare si individuano queste due tipologie interventistiche per soccorso di tipo SAR (search and rescue) e di tipo SAP (soccorso antincendio portuale o in mare aperto) dove però non sono stati specificati, neanche nelle successive metodiche ed istruzioni operative in allegato alla sopracitata circolare, chi sono gli Enti di Stato e/o privati che dovrebbero configurarsi come i vettori per trasportare ed assistere le unità vigilfuoco impegnate nell'attività di soccorso.

Poiché è impensabile individuare questi soggetti al momento, nel pieno del contesto emergenziale con tutte le problematiche connesse, pena non riuscire ad effettuare il soccorso tecnico urgente a meno di venire meno ai dettami della circolare stessa, facendo andare le MBP e gli elicotteri del Corpo oltre il limite delle 20 miglia nautiche è evidente che il Dipartimento deve aver individuato con certezza tali soggetti prima della stesura della Circolare EM/9 del 28.07.2015.

Per quanto sopra esposto si chiede di conoscere chi sono tali soggetti al fine di completare il quadro tattico e strategico relativo a questo tipo di interventi nonché di avviare, a livello locale, i necessari contatti per pianificare a monte tali tipi di interventi.

La presente vale anche quale sollecito di risposta alla precedente nota CONAPO [prot. 239/15 del 07.09.2015](#).

Si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.



Il Segretario Generale
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
I.A. Antonio Brizzi