



CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"

OBIETTIVO CO.NA.PO. 50 % + 1

▼ ▼ ▼

Segreteria Provinciale Roma

c/o Comando Provinciale Vigili del Fuoco Roma
Via Genova 3/a 00184 ROMA

email: roma@conapo.it, conapo.roma@pec.it

Roma, 19 Luglio 2021

Prot. 65/2021

Al Comandante provinciale VV.F. di Roma
Ing. Francesco NOTARO

Oggetto: Problematiche Civitavecchia nucleo nautico e settore terra.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

RICHIESTA : OSSERVANZA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE (non risultano deleghe alla sua applicazione) chiarimenti con l'area IV.

D. LGS. N.139 DEL 2006 funzioni e compiti del personale

Capo IV soccorso pubblico

Art. 26 comma 5. Il Corpo nazionale assicura, con personale, mezzi e materiali propri, il servizio di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi nei porti e loro dipendenze, sia a terra che a bordo di natanti, imbarcazioni, navi e galleggianti, assumendone la direzione tecnica, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa di settore vigente, dal codice della navigazione e dagli accordi internazionali, **Ribadito** nel D.L. n.97 del 29/05/2017 "MODIFICHE AL D.lgs. n.139 del 2006." Al Capitolo "Modifiche al Capo IV" Art.26 comma 3 punto 5

Ribadito nel "manuale di coperta" PARAGRAFO 4.1 –Doveri del Comandante_

OMISSIS..... Essendo il Codice della navigazione una fonte giuridica di natura più importante rispetto ai regolamenti interni delle singole amministrazioni, ogni qualvolta l'U.N. molla gli ormeggi, sia per intervento o per esercitazione, ognuno dei membri dell'equipaggio dovrà ricoprire uno specifico ruolo al quale corrispondono precise responsabilità.

Analizzando la figura del Comandante, egli è responsabile dell'U.N. VVF, del suo equipaggio e della squadra d'intervento finché a bordo, verifica avvalendosi della collaborazione del resto dell'equipaggio, l'efficienza dell'unità, delle sue strumentazioni e delle dotazioni di sicurezza.

In caso di emergenza, analogamente ai comandanti della marina militare e mercantile, dirige le operazioni necessarie alla risoluzione e alla salvaguardia delle persone a bordo.

SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

RICHIESTA: INTERVENTO DEL SERVIZIO DI PREVENZIONE PER VALUTAZIONE DEI RISCHI A BORDO, NEI LUOGHI E LOCALI A SERVIZIO TECNICO-LOGISTICO, IN CONFORMITA' AI REGOLAMENTI RINA ED IMO. (applicazione DVR)

**DECRETO MINISTERIALE n.127 del 20019 "APPLICAZIONE DEL D.L. 81 del 2008"
(Servizio di Prevenzione e protezione SPP)**

Art.5 comma 1 e 2

1. **Il datore di lavoro**, tenuto conto delle esigenze di riservatezza e segretezza, **istituisce e organizza il servizio di prevenzione e protezione**, avvalendosi in via esclusiva di personale dell'Amministrazione in possesso dei requisiti professionali di cui all'articolo 32 del decreto legislativo n. 81 del 2008, in servizio presso le articolazioni di cui all'articolo 1, comma 2, lettere a) e b), secondo il rispettivo ambito istituzionale di competenza

2. Gli addetti e il responsabile del servizio di cui al comma 1, devono disporre di mezzi e di tempi adeguati per lo svolgimento dei compiti loro assegnati. Qualora, per valutare compiutamente le condizioni di salubrità e di sicurezza degli ambienti di lavoro, sia necessario effettuare rilievi, misurazioni, indagini analitiche e verifiche tecniche, il datore di lavoro, ove non disponga delle risorse occorrenti, si può avvalere, ai sensi delle disposizioni vigenti e sulla base di idonea motivazione, per integrare l'azione di prevenzione e protezione del servizio di cui al comma 1, di personale tecnico esterno all'Amministrazione.

Ribadito all'Art.7 comma 3.

CAMPO DI APPLICAZIONE

Capo III Art. 15

Comma 1 ...OMISSIS, nei riguardi del personale permanente e volontario del Corpo nazionale e del personale in servizio presso il medesimo Dipartimento, compreso quello che opera in situazioni di emergenza, tenuto conto delle particolari esigenze connesse al servizio espletato e delle peculiarità organizzative.

Comma 2

Le particolari esigenze connesse al servizio prestato, ovvero alle peculiarità organizzative di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 81 del 2008, sono di seguito definite (C-)in relazione ai principi e alle finalità istituzionali del soccorso pubblico, della difesa civile, della protezione civile e della tutela della pubblica incolumità:

C - particolarità costruttive e di impiego di equipaggiamenti speciali, strumenti di lavoro, dispositivi, dotazioni specifiche e mezzi operativi quali unità navali, aeromobili, mezzi di trasporto e relativo supporto logistico.

DISCIPLINARE PORTI

DISCIPLINARE PORTI Odg n. 18 del del 18/01/ 2008.

OMISSIS..... Si precisa che il presente Disciplinare cerca di dare delle risposte organizzative per il costituendo Settore che tengono conto della attuale carenza di risorse in termini personale e mezzi pertanto costituisce lo schema di una prima organizzazione potenzialmente suscettibile di possibili perfezionamenti futuri in relazione all'atteso incremento di risorse in termini di uomini e mezzi da destinare al Settore stesso.

RICHIESTA:

- 1) ABROGAZIONE DEL DISCIPLINARE POICHE' SUPERATO E NON PIU' IN LINEA CON LE ATTUALI NORMATIVE E DECRETI.**
- 2) ASSEGNAZIONE DI UN FUNZIONARIO ESCLUSIVAMENTE DEDICATO AL NUCLEO NAUTICO, IN ASSENZA DEI PREVISTI ISPETTORI (COPERTA E MACCHINA).**
- 3) INDIVIDUAZIONE DI DUE FIGURE REFERENTI PER GLI ASPETTI DI SOLO COORDINAMENTO TECNICO LOGISTICO (MACCHINA E COPERTA)**

Punto 1) Non conforme ai decretati ruoli nautici di coperta e di macchina di cui AL D.lgs. N.127 DEL 6/10/2018 e, difforme dalle funzioni operative di cui al DPR n.64 del 2012 Art.71 commi 2,3,4.

Il nucleo nautico e la squadra portuale, sono le due componenti del Distaccamento Porto, ma distinte e separate in compiti e funzioni; ad oggi, già in ritardo al citato DPR n.64/2012 e prima ancora alle Circolari ministeriali quali ad es. la SAP 538 del 12/03/2010, rimane irrisolta la prevista presenza fissa di detta squadra dedicata, essendo al momento formata dalla 17A che di fatto svolge contemporaneo servizio sul territorio come in un distaccamento di terra.

Il personale della squadra, che dovrebbe essere appositamente formato con idonei percorsi, è invece composto da personale soggetto ad un continuo avvicendamento spesso completamente distante dalla realtà nautica, navale e infrastrutturale dedicata al carico allo scarico e al trasporto delle merci.

Punto 2) E' necessario, quanto fondamentale (in alternativa alle due figure di cui al D.lgs. 127/2018) , che sia assegnato nella funzione di responsabile del nucleo nautico una figura che abbia la più ampia conoscenza delle dinamiche legate alla peculiare attività specialistica, che sia a conoscenza delle modalità di gestione della sicurezza della navigazione, intrinseca e strettamente legata alla perfetta efficienza delle U.N. oltre che alle dotazioni di armamento, e del Codice della navigazione; detta

figura, se non in possesso di brevetto nautico, deve certamente possedere la più ampia ed adeguata formazione in merito.

Quanto sopra, come già prescritto e ribadito nella SAP 914 del 07/05/2012, a giustificazione del necessario interscambio nella collaborazione d'intenti dettate dalla pronta ed efficace risposta operativa dovuta al soccorso nel quale detta figura è parte attiva.

Gli incarichi del personale del nucleo nautico, o degli specialisti, sono infatti il soccorso, la gestione della sicurezza, i controlli e la piccola manutenzione, come ribadito anche nel DPR 64 e in tutte le circolari di settore aventi stesso oggetto.

Compito degli stessi è infatti, ai fini del soccorso, quello di mantenere le condizioni di efficienza in sicurezza delle U.N.(responsabilità che ricade direttamente sul Comandante Provinciale) consentendone l'appontamento il prima possibile e non la stesura di preventivi, ricerche di mercato, rapporti amministrativi diretti con le ditte fornitrice di servizi, gestione di pratiche amministrative con uffici di altre amministrazioni, o la gestione delle pratiche afferenti la convenzione con il RINA; in particolare, per quest'ultima, in ottemperanza esecutiva a quanto già previsto nel manuale VVF specialisti nautici di coperta emanato dalla D.C.F. e D.C.E.S.T al Paragrafo 4.7, alla Circ. SAP 2958 del 29/09/2006 e SAP 3586 del 11/11/2008.

Per la restante parte amministrativa, si rinvia all'applicazione di quanto previsto nelle procedure per l'acquisto di beni e servizi in conformità al "DISCIPLINARE UFFICIO RISORSE FINANZIARIE".

Punto 3) E' altrettanto necessario che anche l'aspetto tecnico logistico (continuo e programmato) abbia idoneo supporto dedicato in via esclusiva.

E' necessaria l'individuazione di due figure coordinatrici, con competenza specifica delle problematiche legate una alle macchine e all'impiantistica, l'altra alla sicurezza di bordo e della navigazione, che si interfaccino con il funzionario di settore e il supporto amministrativo ognuno per propria competenza individuandole, individuate tra il personale specialista, anche sulla scorta della formazione posseduta data la rilevanza e la specificità degli aspetti da seguire.

La mancanza nel tempo di una catena esclusivamente dedicata alla gestione del settore, coinvolgendo e gravando, come sottolineato, il personale in compiti e attività non previste, ha, infatti, certamente influito sull'operatività dei mezzi nautici, concorrendo all'attuale fuori servizio degli stessi, gestiti, evidentemente, oltre che per i soli aspetti contingenti, (a scapito di funzionalità e sicurezza), anche in modo inadeguato.

FORMAZIONE

Sia a livello provinciale che a livello regionale questa O.S. CONAPO ha richiesto urgentemente la formazione del personale sui corsi GNDSS,RADAR,GESTIONE EMERGENZA E SICUREZZA DI BORDO,CORSI MAN,STCW,ASPETTI GIURIDICI DELLA NAVIGAZIONE,CORSO DI LINGUA INGLESE PER PERSONALE DI COPERTA.

SETTORE TERRA

- 1- I lavori eseguiti dalle Infrastrutture e Trasporti con capitolati di spesa approvati nel 2014 non sono stati completati pertanto è stata avanzata la richiesta di realizzare con somma urgenza la sistemazione delle aree interne e l'impianto di climatizzazione di cui le camerate ne sono sprovviste. Alla formale richiesta fu aggiunto anche l'impermeabilizzazione della pavimentazione del lastrico solare.
- 2- La sostituzione della tettoia in ferro ubicata nella parte retrostante della sede, è ammorsata nella muratura di interesse storico ed interessata nel 2018 dalla caduta di un albero ed il crollo di una porzione di muro che hanno reso necessario interdire un tratto di sede della lunghezza di circa 20/25 mtl per una larghezza di 4 mt circa ed allo stato attuale ancora irrisolta.
- 3- A seguito dall'esecuzione del rifacimento della pavimentazione del corpo camerate , si è verificato il sollevamento di una fascia di elementi di rivestimento, sono stati richiesti sopralluoghi per ripristinare la sicurezza del pavimento ma ad oggi non ancora avvenute.
- 4- La realizzazione dell'impianto di climatizzazione doveva essere di primaria importanza per la salubrità degli ambienti e la salvaguardia della salute del personale, l'apertura delle finestre

favorisce l'ingresso dei gas di scarico delle navi nei locali sottoponendo il personale ad un continuo malsano e pericoloso aerosol. Dopo essere stati eseguiti sopralluoghi e conteggi dei btu/h ad oggi sembrerebbe che non si può procedere perché devono essere eseguite variazioni all'impianto elettrico in termini di aumento voltaggio e sostituzione magnetotermici.

- 5- L'ingresso carraio necessita del ripristino delle griglie di scolo acque poiché deformate dal passaggio degli automezzi rendendo pericoloso il varco. L'accesso principale è stato dotato negli ultimi anni di un impianto semaforico che allo stato attuale riporta luce rossa a chi esce dal distaccamento e verde per chi percorre la strada pubblica. Tale situazione secondo noi, mette a rischio il personale durante l'uscita con gli automezzi dalla sede. Le considerazioni che ci permettiamo di proporre è la figura di un centralinista dedicato. Si chiede che il semaforo, sia per la viabilità stradale che per l'uscita dalla sede, abbia la luce arancione lampeggiante , tale situazione rende più visibile l'incrocio..
- 6- Si chiede un chiarimento per la vigilanza di Bunkeraggio che dopo tanti anni di gestione senza problematiche da parte del personale di Civitavecchia è stata modificata con motivazioni che allo stato attuale non hanno trovato soluzioni. Il container utilizzato è stato autorizzato dal suo predecessore con nota protocollata e i servizi organizzati dal personale di Civitavecchia sono stati sempre gestiti in modo trasparente ed equo senza nessun favoreggiamiento. L'ingente numero di ore per il servizio era suddiviso in turni di 5 ore. Allo stato attuale il servizio viene organizzato dall'ufficio centrale , il container non è ancora corredata di servizi igienici e condizionatore, ma il personale non è stato messo al corrente ed istruito sulle circolari che regolano il servizio di bunkeraggio all'interno del porto.
- 7- La 17 A 2 l'automezzo dedicato a tale scopo sporge di circa mt1,50 dalle porte posteriori, pertanto si chiedeva la possibilità di poter chiudere questa parte dell'autorimessa per impedire il deterioramento veloce dei mezzi .



il Segretario Provinciale di Roma
CONAPO Sindacato Autonomo VVF
C.R. Angelosante Mogavero
(firmato)