



Coordinamento Nazionale Vigili del Fuoco

Roma 20 luglio 2024

Resoconto Tavolo Tecnico per la Formazione Programma di addestramento minimo specialisti nautici di cui alla DCFORM PROT. N. 23539/2024

Lavoratrici, Lavoratori

Il giorno 19 luglio u.s. alle ore 10:00, anche su richiesta di questa O.S., si è tenuto presso le SCA il Tavolo tecnico della Formazione per trattare la bozza inerente il programma di “addestramento minimo degli specialisti nautici”, atto al mantenimento del “pronto impiego operativo specialistico” e all'erogazione della corrispondente indennità.

La discussione della bozza è stata anticipata dall'illustrazione del lavoro svolto dall'apposito gruppo di lavoro, istituito con decreto del Capo del Corpo n.30 del 22 febbraio 2023, da parte dell'Ing. Mauro Caciolai - Responsabile dell'ufficio per la pianificazione, controllo e sviluppo della formazione e dall'Ing. Luca Rosiello - Coordinatore del gruppo di lavoro e dirigente dell'Ufficio Rischio Acquatico, Specialità Nautiche e Sommozzatori; presente anche l'Ing. Diaco.

L'Ing. Rosiello ha esordito dicendo che queste manovre di addestramento minimo sono improntate per scatenare in chi le esegue quell'adrenalina che si produce in uno scenario reale di intervento di soccorso, rendendo il tutto il più reale possibile e non come le “solite manovre ripetute a pappagallo”.

Come CGIL, pur condividendo la necessità di accrescere la preparazione tecnico-professione del personale specialista nautico e, considerando la formazione, l'aggiornamento e l'addestramento di tutto il personale operativo VV.F. un tassello fondamentale per la sicurezza individuale e la buona riuscita delle attività di soccorso, non abbiamo potuto fare a meno di sollevare alcune perplessità su quanto riportato nella bozza proposta. Proprio queste perplessità ci hanno spinto a non inviare delle semplici osservazioni, ma a chiedere che il documento fosse analizzato al Tavolo Tecnico per la Formazione. Abbiamo evidenziato che l'attuale situazione degli organici in servizio presso i Nuclei Nautici, i continui e prolungati fuori servizio delle unità navali antincendio per problemi tecnici, la carenza di personale specialista che spesso non permette di raggiungere i numeri per formare l'equipaggio di condotta, la mancanza di fondi per le manutenzioni, sono tutti elementi che possono rendere difficilmente attuabile questo programma di addestramento minimo. Inoltre non abbiamo potuto fare a meno di sottolineare che le decantate competenze acquisite durante il corso di formazione da uno specialista nautico riportate nella bozza, possono valere per gli ultimi corsi di specializzazione effettuati dall'Amministrazione, mentre la maggior parte del personale nautico più “anziano”, non ha goduto di una formazione omogenea, così come previsto dalle normative nazionale, internazionale e di settore, che obbligano chi naviga ad avere appositi requisiti; cosa a cui di certo non si può porre rimedio pubblicando semplicemente i manuali di Coperta e Macchina sul sito Intranet del Dipartimento. L'Ing. Diaco della formazione ci ha confermato che solo il corso per nuovi specialisti svolto nel 2018 aveva nel programma didattico il corso radar e GMDSS per il personale di coperta ed il corso motori MAN per quello di macchina.

FEDERAZIONE LAVORATORI FUNZIONE PUBBLICA CGIL

VIA LEOPOLDO SERRA, 31 - 00153 ROMA
Tel. +39 06 58544 302/303 | coordinamentovvf@fpcgil.it

Abbiamo voluto sottolineare che non per questo il resto degli specialisti nautici sono da considerarsi “non formati/addestrati”, anzi, questi, negli anni, hanno acquisito un bagaglio di esperienze e capacità professionali che troppo spesso questa Amministrazione disconosce e non valorizza a pieno. Ci risulta così poco chiaro a cosa si riferiscano le richiamate “capacità” del personale nautico che si vorrebbero implementare con una circolare; se alla condotta, al comando delle unità navali VF, alla gestione delle stesse e dell'impiantistica o se al soccorso od altro. Sarebbe opportuno capire quali esse siano e come le stesse possano essere catalogate per una richiamata “idoneità”, poiché, lo Specialista, nell'adempimento delle sue funzioni, **agisce in piena autonomia gestionale** quale diretto responsabile delle operazioni di soccorso e della navigazione, valutando direttamente le situazioni e gli scenari in cui è coinvolto proprio sulla base della formazione ricevuta e all'esperienza maturata, conformando le proprie azioni, anche nel rispetto delle vigenti normative di settore e del Codice della Navigazione.

Abbiamo ribadito che il personale nautico ha più volte richiamato l'attenzione sulla necessità di svolgere corsi di aggiornamento e riqualificazione, previsti dalle normative, sia per la specializzazione di macchina, in considerazione delle più avanzate motorizzazioni e impiantistiche di bordo sopravvenute nel tempo ed ormai assistite e asservite dall'elettronica, sia per il personale di coperta, necessari per la gestione della strumentazione elettronica, oltre che della sicurezza di bordo e della navigazione.

Abbiamo asserito che non ci risulta, tranne casi limitati, contrariamente a quanto previsto dalle vigenti normative, che la DCF, di concerto con l'Ufficio Rischio Acquatico, Specialità Nautiche e Sommozzatori, si sia attivata per espletare corsi di formazione/aggiornamento anche per la gestione delle emergenze di bordo, gestione della sicurezza, gestione delle comunicazioni o applicazione del Codice della navigazione e relativo regolamento, per le attività di polizia giudiziaria applicata al settore; il tutto per poter gestire la navigazione in sicurezza e consapevolezza dei limiti cui condurre le Unità in funzione dei carichi e delle condizioni meteo marine.

Riguardo l'impiantistica di bordo ed alla motoristica abbiamo chiesto di mettere in condizione, tramite un adeguato percorso di formazione/aggiornamento, quel personale di macchina che ne manifesti il bisogno, di aggiornarsi (la maggior parte di essi pare non sia riuscita a fare neanche un corso sui motori MAN – motori montanti praticamente su tutte le Unità Navali Antincendio VF), così da poter condurre e gestire al meglio le macchine e gli impianti di bordo, accrescendo e consolidando quelle competenze necessarie per l'efficienza delle imbarcazioni e la sicurezza della navigazione; L'Ing. Caciolai ha chiesto al suo collaboratore di verificare la possibilità di organizzare tali corsi.

Abbiamo ribadito che il documento proposto al Tavolo Tecnico deve tenere in considerazione come attività addestrativa l'aggiornamento dei documenti nautici di bordo (carte nautiche, portolani, Elenco dei Fari e Segnali da Nebbia, ecc.), obbligatori per la navigazione e soggetti a sistematico aggiornamento tramite pubblicazione quindicinale degli “Avvisi ai Naviganti” da parte dell'Istituto Idrografico della Marina Militare; aggiornamenti che richiedono tempo e particolare attenzione e competenza da parte del personale che li esegue, quindi, riconducibili ad un esercizio dell'attività nautica specialistica.

Per la CGIL la richiamata “idoneità al pronto impiego operativo specialistico”, altro non è che una parola astratta, poiché, non risulta per lo specialista la sussistenza di un grado di giudizio

sulle capacità operative e professionali, se non, come detto, quello già validato e riconosciuto nel possesso di un brevetto, quindi, non oggetto di riesame d'idoneità se non in caso di una prolungata assenza dal servizio e/o sospensione del brevetto, quantomeno nei termini proposti, trattandosi già di abilitazione sia essa di macchina o di coperta rilasciata dopo apposito corso di formazione, esame finale e relativo periodo di affiancamento. Abbiamo esternato che troviamo alquanto singolare il fatto che l'effettuazione di un intervento di soccorso in mare che non rientri in una delle manovre proposte dagli scenari esercitativi non venga considerato come "assolvimento dell'obbligo di addestrarsi", quindi, non contabilizzabile nelle 36 ore previste nel semestre. Ricordiamo che il "non idoneo al pronto impiego operativo specialistico" equivale ad una sottrazione di economie al lavoratore, anche nel caso in cui questo abbia fatto ore di soccorso in mare od altro non riconducibili a quanto riportato nella bozza, quindi, per noi assolutamente da modificare! Abbiamo rimarcato che molti degli scenari proposti, in alcuni casi poco comprensibili e fuorvianti sotto l'aspetto nautico, non risultano percorribili per una serie di motivazioni: mancanza di adeguata e specifica formazione per buona parte del personale specialista nautico (nessun corso radar, radar ARPA, GMDSS, Sonar, Standard Marittime English, STCW-95, ecc.); possibile intralcio alle attività marittime all'interno e fuori dei porti; mancanza dell'equipaggiamento necessario a svolgere molte delle manovre proposte; indisponibilità di zattere da esercitazione, atolli, gavittelli, corpi morti, SART da esercitazione, kit di ricambio fuochi a mano, razzi e boette fumogene (tra l'altro l'uso di queste segnalazione può provocare dei falsi allarmi, quindi, il loro impiego è limitato esclusivamente ad una effettiva emergenza in mare; lo stesso vale per l'uso dell'EPIRB); necessità di definire i costi e rendere disponibili apposite risorse economiche per reintegrare tutte le attrezzature/materiali necessari ad attuare quanto previsto dalla bozza (carburante, revisione di zattere, Life-jackets, MOB o altro equipaggiamento di sicurezza e definizione dei tempi per il loro reintegro – calcolando che questi addestramenti devono essere moltiplicate per i quattro turni, per tutti i nuclei e per due semestri); stanziamento di idonee risorse finanziarie per il monte ore di straordinario che permetta di integrare le squadre di condotta e rendere possibile l'attività addestrativa; ***ci è stato risposto che le manovre che non si possono effettuare nella realtà andranno "simulate" (alla faccia dell'adrenalina!); vedi traino di altra unità: solo predisposizione del cavo di traino in coperta e calcolo della sua lunghezza in base all'unità da trainare; apertura zattera di salvataggio: vanno usate quelle da revisionare (se ci sono), con aumento dei costi per il loro ripristino; razzi e segnalazioni luminose: vanno solo presi in mano per vedere come si usano; EPIRB: solo guardarlo); mentre per il monte ore di straordinario per espletare l'addestramento minimo ci è stato risposto che quelle messe a disposizione in partenza sono state decurtate del 50%.***

Abbiamo anche focalizzato l'attenzione su questi ulteriori punti di caduta della bozza: assenza della squadra d'intervento portuale a bordo che, quando presente, spesso non è formata per il SAP (operatori senza corso di Antincendio Navale e STCW-95); alcune manovre previste dal programma esulano dalle competenze del ruolo di macchina, in quanto non rientrando nei compiti, funzioni e formazione ricevuta dal personale motorista; se è presente a bordo un solo nautico di macchina, questo non può lasciare il controllo e conduzione delle macchine/impianti per dare supporto alla squadra antincendio navale nelle operazioni di accesso a bordo, nella realizzazione degli stendimenti, uso della termocamera, ecc..

Abbiamo evidenziato ai componenti del tavolo che il personale specialista, quando messo in

condizione di farlo (imbarcazioni in servizio, equipaggio al completo, ecc.), ha sempre effettuato ed effettua le previste navigazioni mensili già disposte dalle Circolari di settore; in particolare, rispettivamente, una diurna, una notturna ed una lunga percorrenza (ora impossibile da svolgere se non per un trasferimento di una motobarca). In aggiunta vengono svolte le previste esercitazioni semestrali interforze, disposte dalle locali Capitanerie di Porto, durante le quali lo specialista nautico mette in campo, diversificandole, le manovre più opportune per intervenire sugli scenari proposti dagli impianti esercitativi; attività complesse e di una certa durata che devono essere considerate e conteggiate nel semestre per il raggiungimento degli standard minimi di addestramento nautico; ***richiesta accolta da parte dei rappresentanti dell'Amministrazione.***

Abbiamo ricordato all'Amministrazione che poiché l'addestramento, diversamente dal soccorso che come noto è suscettibile di deroghe, ricade tra le operazioni da svolgersi in sicurezza (D.Lgs. 21/08/2019 N°127), si rende necessario, comunque, rimandare un'eventuale applicazione del programma addestrativo ad una fase successiva alla stesura e all'applicazione degli specifici DVR (documento valutazione dei rischi) al naviglio VF che, a parte quello appartenente alla VF1127 di cui ne conosciamo l'esistenza, seppur previsti dalle normative, risultano inesistenti; ***L'Ing. Rosiello ci ha informati che le nuove unità navali serie Small e Medium usciranno dai rispettivi cantieri navali già provviste di DVR.***

A nostro avviso, il piano di addestramento in oggetto, ha evidenziato ancora una volta, la scarsa considerazione che il Settore Nautico riceve ed ha ricevuto nel corso degli anni, ma cosa ancor più grave, l'Amministrazione ha un'immagine dei Nuclei Nautici alquanto distorta e che non rispecchia la realtà, al punto che, nonostante la DCF e l'Ufficio Rischio Acquatico, Specialità Nautiche e Sommozzatori detenga un albo degli specialisti completo dei singoli percorsi formativi individuali, non solo da un lato ne disconoscono il contenuto, ma dall'altro, attualmente, lasciano la maggior parte degli operatori svolgere la loro attività nautica in assenza di adeguata formazione sulla sicurezza, oltre che sulla gestione della navigazione e del naviglio, e questo per noi è del tutto inaccettabile.

Per quanto sopra la CGIL ha chiesto:

- Il congelamento della bozza del programma di “Addestramento minimo Specialisti Nautici;
- L'applicazione in via temporanea di quanto previsto nel decreto del Capo Dipartimento di cui all'art. 46, comma 2 del DPR n. 64 del 28 febbraio 2012, per i nautici di macchina e di coperta;
- Un adeguato monte ore di straordinario per comporre/completare gli equipaggi che dovrà svolgere gli addestramenti;
- Il conteggio nell'addestramento minimo delle ore svolte durante le esercitazioni periodiche interforze (semestrali e occasionali) che si svolgono in ambito locale, i servizi di assistenza e soccorso in generale, anche quelli che non rientrano in uno degli scenari proposti nella bozza di circolare;
- Di computare nell'addestramento minimo le manutenzioni svolte sulle unità navali antincendio, sia quelle previste dalle linee guida divulgate dalla DCEMER, quelle raccomandate dal costruttore e dai manuali d'uso, anche per il fatto che molte di esse prevedono la messa in esercizio degli impianti di bordo (antincendio, argani, gru di bordo, ecc.) e magari la navigazione;
- La verifica urgente dei corsi svolti dal personale specialista nautico di coperta e macchina e

- quelli da espletare al più presto, anche mediante riscontro diretto presso i Nuclei;
- La redazione del DVR (documento valutazione del rischio) per tutte le unità navali antincendio del Corpo Nazionale che ne siano sprovviste;
- Colmare, con la massima urgenza, tutte le lacune formative fin qui emerse mettendo in atto, in tempi brevi, i necessari accordi formativi con strutture accreditate e di riferimento nazionali per rendere omogenea la formazione degli specialisti nautici in campo nazionale, nell'ottica del raggiungimento di quanto normativamente atteso e previsto;
- Necessità di valutare con la massima urgenza i carichi di lavoro ai quali il personale, a causa delle contingenti carenze di organico, è sottoposto nell'insieme, tra soccorso, manutenzioni, addestramento, gestione amministrativa, ecc.
- Che venga chiesto il supporto di enti esterni per la redazione del nuovo documento, quali le Capitanerie di porto, anche in considerazione dello stipulato accordo di reciproca collaborazione con questa Amministrazione, per la formazione sulla gestione della sicurezza della navigazione e applicazione del Codice della Navigazione.
- Adeguata formazione della squadra d'intervento portuale tramite l'espletamento degli appositi corsi SAP e STCW-95.

A Margine dell'incontro chiesto informazioni sulla programmazione di concorsi per nautici ed elisoccorritori. Per i nautici, viste le ataviche carenze, ci è stato risposto che eventuali corsi per formare nuovo personale specialista, si attende che si concluda il corso CS 2020 e che questi scelgano le rispettive sedi di destinazione, dopo di che si procederà a conteggiare i posti lasciati vacanti (attuare la mobilità vigili?) per poi uscire con il bando di selezione interna, sempre in ambito di settore nautico la DCE sta monitorando l'opportunità di una redistribuzione sul territorio delle Unità navali. Comunque in merito a questi argomenti relativi a corsi, concorsi interni per specialisti, hanno sottolineato il fatto che la nuova norma di riordino, assegna la competenza di queste procedure alla "Direzione Centrale Affari Generali" e non più alla DCF.

Siamo stati invece informati di alcuni sulla situazione di alcuni corsi in fase di programmazione, avvio:

Ruolo Ispet Log. Gest. interno 15 unità + 2 (Vittime del dovere) prossimo avvio - Concorso esterno Ruolo Ispet. Log. Gest. Prevista la prova ad ottobre la prova e successivamente l'inizio del corso- In merito concorso DVD per esterni previste ammesse 105 unità di cui 82 provenienti dal ruolo Isp. Ant. E' in programmazione anche un Corso per CS volontari con inizio il prossimo 29 luglio. Ad Agosto dovrebbe avere inizio un corso per Fiamme Rosse per atleta paraolimpico. In fase di conclusione il corso per Direttivi tecnico scientifici - composto da 4 Chimici 4 Biologi 4 Psicologi- Per quanto riguarda il programma assunzionale per la qualifica di Vigile del fuoco, informati dell'approvazione di un emendamento che autorizza ed allarga, la quota riservata del 30% della stabilizzazione, anche per le assunzioni legate al turn-over, il prossimo corso AAVVF previsto per dicembre dovrebbe essere di composto da circa 400 unità della stabilizzazione oltre alle unità del concorso pubblico circa 300/350 (Per recupero quota delle assunzioni di tutto il 2024). Abbiamo volutamente usato il condizionale ...viste le capacità di comunicazione dell'amministrazione !!!

Per la FP CGIL VVF
Nevi – Gibbone- Zelinotti