



Ministero dell'Interno

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

ALL'ORGANIZZAZIONE SINDACALE

FP CGIL VV.F.

OGGETTO: Riscontro nota dell'Organizzazione sindacale FP CGIL VV.F. datata 10 aprile 2025, concernente l'armamento delle unità navali VVF e la sicurezza della navigazione.

La Direzione Centrale per l'Emergenza, il Soccorso Tecnico e l'Antincendio Boschivo ha fornito i seguenti elementi di riscontro alla nota sopra richiamata di codesta Organizzazione sindacale, relative all'oggetto.

In ordine alla considerazione secondo cui *“le U.N.A. VF risulterebbero non avere, a livello datoriale, alcuna valutazione di sicurezza e, conseguentemente, alcune procedure ed indicazioni sui rischi connessi al loro impiego (DVR)..”*, la citata Direzione centrale ha osservato relativamente alle suddette affermazioni che l'Art. 16 del DECRETO 21 agosto 2019 , n. 127 *“Regolamento recante l'applicazione del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, nell'ambito delle articolazioni centrali e periferiche della Polizia di Stato, del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché delle strutture del Ministero dell'interno destinate per finalità istituzionali alle attività degli organi con compiti in materia di ordine e sicurezza pubblica.”*, prevede quanto segue:

1. *La valutazione dei rischi di cui al comma 1, lettera a), dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 81 del 2008 e la conseguente redazione del documento di valutazione dei rischi sono effettuate dal datore di lavoro esclusivamente per le sedi e infrastrutture di “competenza”.*

Considerato che le unità navali antincendio in uso al CNVVF non si configurano né come “sedi”, né tanto meno come “infrastrutture” fisse, la redazione di tale documento non è di fatto richiesta dalla norma.

Tuttavia, considerato che il comma 2 dello stesso sopra richiamato Art. 16 prevede che:

2. *La valutazione dei rischi ai fini della scelta ed individuazione del vestiario, materiali, automezzi, attrezzature e dispositivi di protezione individuale forniti al personale del Corpo nazionale è effettuata dai dirigenti delle strutture del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile che provvedono alla redazione del capitolato, all'acquisto e al collaudo del materiale stesso, salvo i casi in cui sia espressamente previsto che il datore di lavoro provveda autonomamente agli acquisti.... (omissis)”*,

ha rappresentato nel merito che l'Ufficio SSNAP della DCESTAB, nel realizzare le specifiche dei Capitolati tecnici di acquisto di tutte le seguenti MBP oggi in uso al CNVVF:



Ministero dell'Interno

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

- Classe M - Cantiere GIACALONE	Lunghezza 28,45 m; Dislocamento 161 ton
- Classe 1100 - Cantiere GIACALONE	Lunghezza 28,12 m; Dislocamento 148 ton
- Classe MEDIUM - Cantiere INTERMARINE	Lunghezza 22,00 m; Dislocamento 59.9 ton
- Classe 1000 - Cantiere STANISCI	Lunghezza 15,30 m; Dislocamento 23,3 ton
- Classe RAFF - Cantiere VITTORIA	Lunghezza 13,30 m; Dislocamento 18,4 ton
- Classe RIB/G - Cantiere NOVAMARINE	Lunghezza 11,80 m; Dislocamento 7,0 ton
- Classe RIB/P - Cantiere ARIMAR	Lunghezza 7,40 m; Dislocamento 4,1 ton.

ha sempre richiesto su tutte le unità fornite, da parte dei vari Cantieri costruttori, al momento della consegna, il rilascio della **Certificazione di Classe del R.I.N.A.** o di altro Ente di Classifica IACS, attestante il rispetto dei requisiti di navigabilità e di sicurezza fissati per le unità navali soggette alle convenzioni internazionali IMO-SOLAS e dei requisiti fissati alla **Direttiva Europea MED** riguardante la conformità degli equipaggiamenti marittimi da installare a bordo di navi dell'Unione Europea rispetto alla sicurezza in mare e all'inquinamento marino, come recepiti nei Regolamenti tecnici di riferimento dello stesso Ente di registro per la tipologia di navi utilizzate dal CNVVF e per il tipo di navigazione dalle stesse effettuato.

Infine, per le sole unità:

- Classe SMALL - Cantiere STEM	Lunghezza 12,92 m, Dislocamento 15,8 ton
--------------------------------	--

non essendone stato previsto l'utilizzo oltre le 20 MN, al posto della Certificazione di Classe di cui sopra, ha ritenuto sufficiente richiedere alla consegna una equivalente **Certificazione di conformità CE**, attestante la rispondenza ai requisiti essenziali di sicurezza per la progettazione e la costruzione previsti per le imbarcazioni da diporto, di cui all'articolo 6 comma 1, e all'allegato II del Decreto legislativo n. 171 del 2005, come sostituito dall'allegato I del Decreto Legislativo 11 gennaio 2016, n. 5 (Attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alla moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE) ed ai requisiti fissati dalla **Direttiva RED** previsti per gli equipaggiamenti di navigazione da installare a bordo di unità da diporto.

Per tali ultime unità ha richiesto comunque, in aggiunta a quanto sopra, anche la **Dichiarazione di Conformità del RINA** o da altro Organismo riconosciuto dalla Bandiera Italiana per il rilascio delle certificazioni relative alle imbarcazioni non soggette alle convenzioni internazionali.

La verifica del mantenimento nel tempo di tutti i suindicati requisiti di navigabilità e sicurezza, inoltre, viene puntualmente operata da un ente terzo, il R.I.N.A., mediante visite periodiche effettuate a bordo, attivate dai Comandi assegnatari mediante richiesta allo stesso ente, con servizio disciplinato da apposito contratto centralizzato e monitorate centralmente dall'Ufficio SSAPSN mediante programma *Leonardo Info*.

Infine, ha evidenziato che l'Ufficio SSAPSN, nel fornire, a livello centralizzato, le MBP attualmente in uso al CNVVF, ha fatto appositamente inserire, nelle Monografie descrittive fornite dai Cantieri costruttori delle unità fornite ai Comandi, specifiche sezioni dedicate alla illustrazione dei rischi presenti a bordo delle stesse unità ed alla descrizione delle misure tecniche di sicurezza, collettive ed individuali, presenti sulle medesime unità, e delle procedure gestionali da tenere a bordo, per prevenirli o comunque mitigarli.



Ministero dell'Interno

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

Da ultimo, poiché al comma 3 dell'Art. 16 sopraindicato è anche previsto che:

3. *Ai soli fini di cui al primo periodo, i dirigenti ivi menzionati assolvono le funzioni di datore di lavoro. Il datore di lavoro e il dirigente, destinatari delle forniture di cui al presente comma, verificano la completezza della documentazione tecnica e la funzionalità delle forniture medesime e individuano, anche sulla base di direttive impartite dal Dipartimento dei vigili del fuoco, il personale abilitato al loro utilizzo. Il datore di lavoro e il dirigente assicurano, altresì, al personale assegnatario delle forniture di cui al presente comma, la formazione e l'informazione relativa al loro corretto impiego,*

ha rappresentato che l'Ufficio SSNAP della DCESTAB, nel realizzare le commesse di acquisto di tutte le suindicate MBP in uso al CNVVF, ha previsto, al momento della consegna delle stesse ai Comandi, anche la fornitura di apposite **Monografie** descrittive delle unità fornite e contenenti le procedure di uso e manutenzione delle stesse, unitamente alla fornitura di appositi corsi di formazione, al corretto uso e manutenzione delle unità, della durata di una settimana, destinati al personale specialista nautico dei Comandi assegnatari, erogati prima del ritiro delle unità, proprio con finalità di garantire la sicurezza del personale utilizzatore.

In ordine al secondo aspetto evidenziato da codesta Organizzazione sindacale, *“le U.N.A. VF operano senza un Comandante designato, compromettendo la sicurezza di bordo e della Navigazione, per mancanza della figura preposta alla sua gestione... omissis... l'equipaggio imbarcato non ha completezza delle necessarie figure previste per la navigazione in sicurezza, poiché non esiste alcuna formazione specifica da impiantista, radarista, meccanico motorista, ecc.) ... omissis le Unità del Corpo Nazionale non potrebbero immettersi nel traffico navale per mancanza della gestione di “Comando” e dei requisiti per la navigazione ed il “conduttore” pur avendo un titolo abilitante, formalmente non ha nessun atto amministrativo di designazione...”*

La suddetta Direzione centrale ha evidenziato che l'Ordinamento del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco contenuto nel D.L.vo 13 ottobre 2005, n. 217 prevede espressamente, tra il personale Specialista, il Ruolo degli Specialisti Nautici di Coperta e quello degli Specialisti Nautici di Macchina ai quali sono state attribuite dalla legge, e svolgono, attività nautiche diversificate, **“proprie del ruolo di appartenenza”** come definite dall'art. 48, comma 3 dello stesso D.L.vo.

Gli specialisti appartenenti al Ruolo di Coperta nell'accedere alla specialità affrontano un Corso básico di formazione teorico-pratica di 4 mesi al termine del quale conseguono il Brevetto di Specialista Nautico di Coperta. Tale personale, ai fini del comando delle unità navali antincendio del CNVVF, inteso come condotta dell'unità navale con la responsabilità della sicurezza dell'imbarcazione delle persone a bordo, deve possedere l'Abilitazione di **Comandante costiero per unità navali**, che si consegue al termine, con esito favorevole, del periodo di affiancamento di ulteriori 6 mesi di cui all'art. 7 del Decreto del Capo Dipartimento 22.11.17.

Anche gli specialisti appartenenti al Ruolo di Macchina nell'accedere alla specialità affrontano parimenti un Corso básico di formazione teorico-pratica di 4 mesi al termine del quale conseguono il Brevetto di Specialista Nautico di Macchina. Tale personale, ai fini della direzione delle macchine delle unità navali antincendio del CNVVF, intesa come conduzione responsabile della propulsione meccanica, del funzionamento e della manutenzione di tutti gli impianti meccanici ed elettrici dell'unità navale deve possedere l'Abilitazione di **Direttore di macchina**, che



Ministero dell'Interno

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

si consegue anche in tal caso al termine, con esito favorevole, del periodo di affiancamento di ulteriori 6 mesi di cui al sopracitato art. 7 del Decreto del Capo Dipartimento 22.11.17.

Tali figure, pertanto, sono abilitate dalla Amministrazione ai loro compiti, solo alla fine di un percorso formativo che rilascia loro le patenti e autorizzazioni necessarie alla gestione dei mezzi nautici dei servizi antincendi VVF nella loro interezza, come previsto dall'art. 19 delle Legge 850/73.

Le caratteristiche dell'organizzazione prestata h24 del servizio antincendio portuale VF, poiché diviso in turni, similmente per altre organizzazioni marittime, quali ad es. quelle dei rimorchiatori portuali, non prevede la figura di un unico "Comandante designato" dell'unità navale VF (simile a quella dei Comandanti delle navi militari o commerciali, che sono affidatari e responsabili *in toto*, anche sotto il profilo della gestione economica e della manutenzione, della nave di cui sono nominati Comandanti), bensì di un "Comandante in turno" individuato nel foglio dei servizi giornalieri dal Comando, tra gli Specialisti appartenenti al Ruolo Nautici di Coperta in servizio presso la sede di distaccamento portuale.

Le figure preposte alla gestione manutentiva delle UU.NN. VF sono quelle individuate dai Comandi tra il personale Direttivo e quello dei ruoli degli Ispettori Nautici di Coperta e di Macchina, come meglio indicato nell'ultima Bozza di Circolare relativa alla Organizzazione del Servizio SAP che sarà a breve inviata al vaglio delle OO.SS., ad integrazione delle precedenti.

In ordine all'osservazione secondo cui *"le U.N.A. VF oltre a non essere dotate di specifiche tabelle di armamento, attualmente svolgono il servizio di soccorso in riduzione anche della composizione minima dell'equipaggio dichiarato in fase d'iscrizione a NAVARM, che ricordiamo essere rispettivamente di 5 per le U.N. tipo grande e 4 per il tipo piccolo/veloce, così come riportato anche nella Circolare S.A.P. 1438/3406/C del 2006."*, la cennata Direzione centrale ha reso noto che le Tabelle di armamento delle UU.NN. VF sono state definite con varie disposizioni interne, fra le quali l'ultima è la allegata Circolare Prot. SAP n° 1439/3406/C del 16.05.2006, la quale indica il numero e la composizione degli Specialisti nautici designati alla condotta, sia per la navigazione senza limiti sia per la navigazione che esclude l'altura (entro le 20 MN).

L'iscrizione al NAVARM ha definito gli equipaggi minimi e la loro composizione (che prevede almeno 1 Comandante con la abilitazione di altura) per la conduzione, senza limiti, delle UUNNA VF, che rimangono invariati qualora si voglia condurre tale tipo di navigazione.

La allegata circolare N° 9 EM 2015 Prot. 9334 del 28.07.2015, in relazione alle gravi carenze di organico, a tutt'oggi invariate, ha limitato la navigazione per il servizio di soccorso all'interno della fascia delle 20 MN e dunque le Tabelle di armamento da osservarsi rimangono quelle di cui alla Citata Circolare SAP n° 1439/3406/C del 16.05.2006 nei contingenti indicati in parentesi.

Nuove Tabelle di armamento sono state proposte alla luce del nuovo naviglio in dotazione al CNVVF e inserite nella sopraindicata 5^a Bozza di Circolare che verrà a breve discussa con le OO.SS..

Relativamente, infine, alle osservazioni di codesta Organizzazione sindacale di non corrispondenza numerica tra gli equipaggi di condotta delle Unità navali antincendio VF e le unità di pari dimensioni (Lunghezza fuori tutto e Dislocamento a pieno carico) di altri Enti, la predetta Direzione centrale ha fatto osservare che da un raffronto operato dall'Ufficio SSAPSN, tutte le MBP VF presentano numericamente lo stesso equipaggio presente a bordo di unità navali di altri



Ministero dell'Interno

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

enti del soccorso marittimo, quali ad es. la Capitaneria di Porto (n° 2 unità i mezzi assimilabili ai RIB/P e RIB/G, n° 3 unità mezzi assimilabili alle piccole RAFF, STANISCI e STEM, e n° 4 unità i mezzi assimilabili alle MEDIUM), con la sola eccezione delle Unità grandi della serie M o 1100 GIACALONE, le quali vengono coperte con una Tabella di armamento che prevede n°5 unità per la navigazione di altura e n° 4 per la navigazione entro le 20 MN, mentre la Classe 200/S della CP e superiori, ne prevedono un numero maggiore. Tale differenza trova giustificazione nel fatto che tali ultime navi hanno *mission* diverse, che comportano la navigazione di altura per periodi prolungati finalizzata al salvataggio di migranti ed alla tutela della fauna ittica; conseguentemente le Tabelle di armamento prevedono la presenza a bordo, su più turni, di personale in grado di operare, alternandosi.

Classe VF	Lunghezza/ Dislocamento	Unità condotta	Classe CP	Lunghezza/ Dislocamento	Unità condotta
M	28,50 m/161 t	5(4)	CP 420	33,60 m/150 t	10
1100	28,12 m/148 t	5(4)	CP S/200	25,00 m/54,5 t	8
MEDIUM	22,00 m/59,9 t	4(3)	CP 300 AP	20,10 m/33,7 t	4
1000	15,30 m/23,3 t	4(3)	CP 300 FB	17,62 m/25,5 t	4
RAFF	13,30 m/18,4 t	4(3)	CP 2000	13,30 m/11,71t	4
SMALL	12,92 m/15,8 t	3	CP 600	11,43 m/ 6,7 t	3
RIB/G	11,80 m/7,0 t	2	CP 760	11,4 m/8,66 t	3
RIB/M	7,40 m/4.1 t	2	CP GCA	8,5m /n.a.	2

IL CAPO DELL'UFFICIO

R. Castrucci

Luca *Castrucci*



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

Roma, data del protocollo

- Alle Direzioni Centrali del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile
- All' Ufficio centrale ispettivo
- Alle Direzioni regionali e interregionali dei vigili del fuoco
- Ai Comandi provinciali dei vigili del fuoco
- Agli Uffici di diretta collaborazione con il Capo del Dipartimento e con il Capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco

TRASMESSO VIA PEC

Circolare N. 9 EM/2015

Oggetto Servizio antincendio portuale (SAP) e di ricerca e salvataggio marittimo (SAR).
: Organizzazione ed indicazioni operative.

Il progetto per il riordino delle Strutture centrali e territoriali del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di servizio antincendio portuale ha definito delle linee di indirizzo che con la presente disposizione trovano una compiuta attuazione.

PREMESSA

Il progetto di cui sopra sull'argomento riporta "...l'aggiornamento del servizio antincendio portuale nei porti (24) ove attualmente detto servizio è prescritto in base alla vigente normativa, sarà effettuato attraverso una revisione strutturale delle modalità di espletamento con il progressivo abbandono, senza sostituzione, delle unità navali di grandi dimensioni e con l'attuazione di strategie di contrasto fondate sulla disponibilità di squadre operative addestrate ed equipaggiate per interventi su navi nonché su strutture ed infrastrutture portuali".

La flotta navale VF sarà quindi costituita da unità di rapido intervento di limitate dimensioni abilitate alla navigazione in acque territoriali e aventi caratteristiche prestazionali idonee per supportare l'azione di contrasto di emergenze ragionevolmente ipotizzabili.

 **Copia di Lavoro**



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

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.

La concreta e progressiva attuazione della suddetta strategia terrà conto dei processi di riqualificazione e mobilità del personale e nel transitorio il servizio portuale sarà assicurato attraverso:

- la conferma della scelta tattica tesa ad aggregare all'equipaggio di condotta, disponibile presso ogni sede portuale, una squadra di intervento per interventi di soccorso a bordo nave ed in ambito portuale; tale squadra è ordinariamente orientata anche agli interventi di soccorso in un ambito urbano contiguo all'area portuale; le competenze della squadra comprenderanno anche quelle necessarie per raggiungere e lasciare la nave ove si effettua l'intervento mediante verricellamento da elicottero secondo le più recenti indicazioni emerse in ambito europeo.
- la revisione della classificazione delle sedi portuali in ragione di oggettivi indicatori di rischio (traffici merci pericolose e passeggeri) e la conseguente verifica di coerenza della distribuzione delle risorse strumentali
- la conseguente revisione della dotazione organica delle sedi portuali presso cui è assicurata la presenza di un numero di specialisti sufficiente a garantire, nei quattro turni, la composizione dell'equipaggio per la condotta delle unità navali VF nell'ambito delle acque territoriali (entro le 20 miglia);
- l'implementazione delle attività di training del personale incaricato di far parte delle squadre per interventi di soccorso a bordo nave ed in ambito portuale. Tale attività sarà progressivamente estesa anche al personale che presta servizio presso Comandi nel cui territorio di competenza sono presenti porti ove, pur non essendo presente un servizio antincendio svolto con risorse umane e strumentali dedicate VF, è comunque esistente, in ragione dei traffici merci e passeggeri, un profilo di rischio severo;
- la definizione di accordi per l'eventuale imbarco di una o più squadre di intervento, che opereranno in modo conforme alle specifiche attuali, su unità navali rese disponibili dalla locale Autorità Marittima per lo svolgimento di operazioni di lotta antincendi, ovvero di soccorso tecnico di altro genere, qualora l'emergenza abbia a verificarsi in acque

 COPIA DI LAVORO



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

internazionali ovvero anche nelle acque territoriali, limitatamente ai casi di improvvisa indisponibilità di unità navali VVF

- il mantenimento in esercizio delle unità navali ($n_1 = 45$) che offrono adeguate garanzie di affidabilità e la conseguente alienazione delle unità navali vetuste ($n_2 = 20$) a gestione antieconomica e non strettamente necessarie per la copertura del servizio.

La seguente tabella 1.1 sintetizza l'assetto cui tenderà il servizio antincendio portuale nella fase transitoria del processo di rivisitazione descritta in precedenza:

N.	Dist. PORTO	Cat.	Dotazione Organica			Unità Navali VVF	
			Attuale	Reale	Nuova	Grande	Piccola
1.	GENOVA	P2+P1	52	47	52	1	2
2.	NAPOLI	P2	52	41	28	1	1
3.	TRIESTE	P2	36	31	28	1	1
4.	TARANTO	P2	28	25	28	1	1
5.	GIOIA TAURO (RC)	P2	36	26	28	1	1
6.	CAGLIARI	P2	36	37	28	1	1
7.	LIVORNO	P2	52	40	28	1	1
8.	VENEZIA	P2	52	37	28	1	1
9.	MESSINA	P2	36	29	28	1	1
10.	AUGUSTA (SR)	P2	36	36	28	1	1
11.	CIVITAVECCHIA (RM)	P2	36	25	28	1	1
12.	PORTO TORRES (SS)	P1	36	29	24	0	2
13.	LA SPEZIA	P1	28	26	24	0	2
14.	RAVENNA	P1	36	27	24	0	2
15.	SAVONA	P1	28	22	24	0	2
16.	ANCONA	P1	36	28	24	0	2
17.	BRINDISI	P1	28	24	24	0	2
18.	BARI	P1	28	22	24	0	2
19.	PALERMO	P1	36	29	24	0	2

[Handwritten signature]

COPIA DI LAVORO



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

20.	CATANIA	P1	28	25	24	0	2
21.	MILAZZO (ME)	P1	28	24	24	0	1
22.	GAETA (LT)	P1	28	21	24	0	1
23.	TRAPANI	P1	28	24	24	0	1
24.	VIBO VALENTIA	P1	28	22	24	0	1
	OLBIA		28	0	0	0	0
	Totale (VF, CS, CR)		876	697	644	(11)	(34)
	Funzionari referenti (IA)				24		

Tabella 1.1 - Nuovo assetto del servizio navale.

Con la presente circolare si confermano i contenuti del progetto di riordino, definendo in tal modo l'organizzazione del servizio e se ne fissano le modalità operative.

Si precisa che l'attuale eccesso di organico sarà assorbito mediante il collocamento in quiescenza del personale e/o la cessazione dalla qualifica per sopravvenute esigenze ivi compresa l'eventuale rinuncia al brevetto di specialista nautico con il rientro nei quadri del personale non specialista. L'eventuale carenza di organico che si dovesse generare in qualche distaccamento a seguito di processo di mobilità volontaria sarà ricoperta con l'espletamento di una procedura di qualificazione di nuovo personale solo per quelle sedi con carenza di organico.

Si ribadisce la necessità di accorpare nelle sedi portuali l'organico di condotta con la squadra di intervento anche ai fini di effettuare gli interventi di soccorso in un ambito urbano contiguo all'area portuale.

A tale fine occorre precisare che il personale specialista nautico, strettamente necessario alla composizione dell'equipaggio di condotta, non può essere distolto da tale mansione a meno di situazioni emergenziali di grande rilevanza

QUADRO NORMATIVO

Il quadro normativo di riferimento attribuisce al Corpo Nazionale l'effettuazione dei servizi di soccorso pubblico e di contrasto agli incendi nei porti e nei relativi ambiti/pertinenze

 **COPIA DI LAVORO**



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

(SAP), sia a terra che a bordo delle navi e dei galleggianti, fatte salve le funzioni di coordinamento generale dell'emergenza che fanno capo al Corpo delle Capitanerie di Porto.

I principali riferimenti delle attività di contrasto agli incendi:

- **Quadro normativo principale:** L. 13 maggio 1940-XVIII, n. 690 e D.L.vo 139/06 art. 26, commi 5 e 6; Direttiva del Capo Dipartimento della Protezione Civile del 2 maggio 2006
- **Linee di indirizzo:** insieme dei Decreti e Circolari Ministeriali, discendenti dal quadro normativo principale, volte a disciplinare ed omogeneizzare l'organizzazione generale del dispositivo di soccorso VV.F. sul territorio nazionale
- **Pianificazioni locali SAP,** costituite dalle Monografie antincendio portuali, redatte con il fondamentale contributo dei Comandi VV.F. ed emanate con apposite ordinanze dalle locali Capitanerie di Porto. Dette Monografie, contestualizzate alla realtà territoriale, sintetizzano l'insieme delle risorse disponibili, descrivono il modello organizzativo-gestionale e rappresentano il riferimento procedurale del sistema multiagenzia di risposta in caso di eventi con rilascio di energia (incendi/esplosioni) che interessino gli ambiti portuali e le relative pertinenze.

Nel caso sinistri verificatisi in mare aperto (fuori dei porti e loro dipendenze), la norma attribuisce al Corpo delle Capitanerie di Porto il coordinamento generale delle operazioni di ricerca e salvataggio della vita umana in mare – Search And Rescue (**SAR**), da condurre attraverso il concorso dei vari soggetti, pubblici e privati, operanti.

Il Corpo Nazionale concorre a tali attività nell'ambito della operabilità consentita/ammessa dalle caratteristiche e dai limiti operativi delle risorse strumentali e professionali di cui dispone, sulla base dei seguenti riferimenti normativi:

- **Quadro normativo principale:** L. 3 aprile 1989, n. 147, D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662, DM (Marina Mercantile) 1 giugno 1978, "Piano S.A.R. Marittimo Nazionale" (approvato in data 25.11.1996 dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione e smi); Direttiva del Capo Dipartimento della Protezione Civile del 2 maggio 2006;
- **Linee di indirizzo:** Nota D.C.E.S.T. n° 1250/4168 del 24/03/2003 che, in caso di intervento

[Handwritten signature]

Copia di Lavoro



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

SAR marittimo, conferma il livello "tattico" delle azioni VV.F., integrate nel sistema dei soccorsi coordinato a livello strategico dalla competente Autorità Marittima.

- **Pianificazioni locali SAR:** costituite dai Piani Locali SAR, redatte anche con il contributo dei Comandi VVF ed emanate con apposite ordinanze dalle locali Capitanerie di Porto. Anche detti piani sono contestualizzati alla realtà territoriale, sintetizzano l'insieme delle risorse disponibili, descrivono il modello organizzativo-gestionale e rappresentano il riferimento procedurale del sistema multiagenzia di risposta in caso di operazioni SAR.

MODALITA' DI INTERVENTO

La tipologia degli interventi che può vedere coinvolto il Corpo in ambito marittimo si riassume in due grandi classi:

1. intervento antincendio in ambito portuale (SAP);
2. intervento di ricerca, soccorso e salvataggio marittimo – Search And Rescue (SAR) e antincendio in mare aperto.

Servizio Antincendio Portuale: La tipologia di intervento che ricadono in questa casistica è già ampiamente regolamentato in virtù delle pianificazioni locali costituite dalle Monografie antincendio portuali. Si ritiene quindi non dovere innovare nulla confermando tutte le indicazioni normative che sull'argomento esistono.

Intervento SAR e antincendio in mare aperto. Per questa tipologia di intervento si ritiene necessario definire tre possibili scenari.

La valutazione della operabilità del dispositivo di risposta VF e la definizione dello scenario compete al Funzionario che opera nell'ambito del Centro di Gestione dell'Emergenza (CGE) istituito dalla Capitaneria di porto anche in virtù delle convenzioni stilate con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

In linea di massima la possibilità di utilizzo del natante VF è legata a: condizioni meteo marine, distanza dalla costa e composizione dell'equipaggio in funzione del tipo di natante.

Copia di Lavoro



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

In merito alla distanza della costa si può osservare che nel caso di chiamata a concorso ad operazioni di ricerca e salvataggio della vita umana in mare (SAR) e di soccorso tecnico urgente antincendio che si debbano svolgere fuori dal porto, si possono configurare due possibilità in funzione della posizione dell'unità navale da soccorrere al momento della chiamata (se nota):

A. entro le 20 NM;

B. oltre le 20 NM.

Nel caso **A**, l'intervento delle Squadre VF potrà avvenire mediante l'impiego di:

- mezzo navale VF e mezzo aereo VF;
- mezzo navale di terzi e mezzo aereo VF;
- mezzo aereo VF o di altre amministrazioni.

Nel caso **B**, l'intervento delle Squadre VV.F. potrà avvenire solamente mediante l'impiego di :

- mezzo navale di terzi e del mezzo aereo VV.F.;
- mezzo aereo di altre amministrazioni.

L'effettuazione dell'intervento è preceduta da una fase di analisi e pianificazione effettuata in ambito CGE. In particolare, nel caso di utilizzo di natanti terzi dovrà essere valutata la possibilità di salire a bordo del natante con attrezzature in dotazione a quest'ultimo ovvero con mezzi aerei (VV.F. o di terzi).

La Direzione Centrale per l'Emergenza ed il Soccorso Tecnico, di intesa con le Direzioni Regionali e Interregionali interessate, definirà i tratti di costa di competenza dei Distaccamenti portuali e i relativi piani di intervento nel caso questi coinvolgano più di una regione. Restano ferme le competenze dei Comandi e delle Direzioni regionali e interregionali nel servizio di soccorso tecnico urgente anche erogato dai Distaccamenti portuali.

Al fine di fornire indicazioni operative costituisce allegato alla presente circolare *"Il Sistema di gestione operativa per gli incidenti in ambito marittimo"*. Questo sistema di gestione si articola in "linee guida di indirizzo generale" e "metodiche operative - piano di intervento della locale struttura vigili del fuoco" e contiene indirizzi strategici di risposta.

COPIA DI LAVORO



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE DELL'EMERGENZA E DEL SOCCORSO TECNICO

Altro allegato alla presente circolare è costituito dalle “Istruzioni Operative” che specificano e descrivono le modalità tattiche di esecuzione delle operazioni di intervento nei tre scenari sopra individuati.

La Direzione Centrale per l’Emergenza e il Soccorso Tecnico procederà, di concerto con la Direzione Centrale per la Formazione, all’implementazione delle attività di training del personale incaricato di far parte delle squadre per interventi di soccorso a bordo nave ed in ambito portuale, in modo coerente con quanto previsto nel progetto di riordino nonché al completamento della formazione del personale addetto alla condotta delle unità VVF.

IL CAPO DEL CORPO NAZIONALE
DEI VIGILI DEL FUOCO
(GIOMI)

Copia di lavoro

SISTEMA DI GESTIONE OPERATIVA INCIDENTI IN AMBITO MARITTIMO

LINEE GUIDA DI INDIRIZZO GENERALE

PREMESSA

Gli incidenti in ambito marittimo e in particolare gli incendi a bordo di unità navali sono spesso contraddistinti, in ragione del numero di persone esposte, delle caratteristiche del vettore e delle condizioni ambientali, da elevati livelli di criticità.

Le tipologie di incidenti richiedono un sistema di risposta multiagenzia dove il successo delle operazioni dipende, oltre che dalla adeguatezza delle risorse disponibili, anche dalla tempestiva notifica dell'incidente e dalla efficacia dei sistemi di collegamento e coordinamento delle forze operanti.

Le operazioni sono disciplinate dal *"Piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare"* approvato da Ministro dei Trasporti in data 25.11.1996; Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto è responsabile della attuazione del Piano.

I presenti LG tendono a omogeneizzare sul territorio nazionale il concorso VF alle operazioni SAR nonché a favorire integrazione ed interoperabilità con altri soggetti operanti.

Il documento indica inoltre il modello di risposta e l'organizzazione da attuare in ambito territoriale per assicurare lo svolgimento di compiti e funzioni attribuite alle strutture operative del Corpo Nazionale.

2. LIVELLI DI ALLERTAMENTO

1. Capitaneria di Porto – Guardia Costiera (CP-GC) è l'autorità nazionale di riferimento per l'attivazione del Piano SAR per la gestione delle emergenze marittime ed assume il coordinamento delle operazioni multiagenzia.

Nell'ambito delle attività SAR il collegamento fra CP-GC e VVF è articolato sui 3 livelli, corrispondenti ai relativi stati di emergenza previsti nel piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare (SAR Marittimo): Attenzione, Preallarme, Allarme.

La definizione del livello di emergenza compete a CP-GC, e determina le modalità di risposta del sistema dei soccorsi, la cui standardizzazione abbatte i livelli di improvvisazione, aumentando conseguentemente le probabilità di successo:

Stato di ATTENZIONE (INCIDENTE DI 1° LIVELLO – FASE DI INCERTEZZA)

Stato conseguente a:

- segnalazione di mancato arrivo di un mezzo a destinazione prevista,
- la nave non ha segnalato, come previsto, la sua posizione o il suo stato di sicurezza
- esiste un dubbio sulla sicurezza del mezzo navale, o del suo personale, dovuto a mancanza di informazioni o ad eventuali difficoltà in cui potrebbero versare.

In termini sostanziali quest'ultima condizione tende a concretizzarsi anche nello stato conseguente ad un evento incidentale privo di elementi di criticità che può essere affrontato e risolto con risorse (umane e strumentali) disponibili a bordo nave e non ha caratteristiche tali da comportare ripercussioni sull'efficienza operativa del mezzo e sulla sicurezza della navigazione.

La situazione configura l'esigenza di una procedura informativa verso la Capitaneria di Porto e, a cascata, verso il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e gli altri Enti/Organizzazioni concorrenti alla gestione dei soccorsi/emergenze;

- Stato di PREALLARME (INCIDENTE DI 2° LIVELLO – FASE DI ALLERTAMENTO)

Stato conseguente a situazioni per cui:

- si teme per la sicurezza di un mezzo navale o di persone che da tempo prolungato non danno notizie;
- i tentativi di stabilire un contatto diretto con il mezzo navale sono falliti;
- è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo navale è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo.

In particolare quest'ultima situazione tende a sostanzarsi anche in un evento incidentale che pur sotto controllo, per la sua natura o per particolari condizioni ambientali, spaziali, temporali e meteorologiche, potrebbe richiedere l'intervento di risorse supplementari rispetto a quelle disponibili sulla nave per le attività di contrasto, mitigazione e risoluzione della situazione emergenziale.

In questa fase dette risorse sono allertate e, qualora necessario, saranno mobilitate e coordinate da CP-GC.

I VVF, qualora allertati e se del caso mobilitati, provvedono al soccorso tecnico ed alle operazioni antincendio, nel rispetto delle funzioni istituzionali e dei compiti attribuiti nell'ambito della struttura di coordinamento dell'emergenza.

Stato di ALLARME –(INCIDENTE DI 3° LIVELLO –FASE DI EMERGENZA)

Stato conseguente a situazioni in cui:

- si è ricevuta una fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza,
- tutti i tentativi di stabilire un contatto con il mezzo e le indagini eseguite per fonti attendibili fanno presumere che il mezzo o la persona sia in pericolo,
- è stata ricevuta notizia che l'efficienza operativa del mezzo è menomata a tal punto da rendere probabile il verificarsi di una situazione di pericolo.

In termini sostanziali quest'ultima condizione è riconducibile anche ad un evento che, sin dal suo insorgere o a seguito di un suo sviluppo incontrollato, non può essere fronteggiato unicamente con risorse disponibili presso la nave e che pertanto richiede l'intervento del sistema dei soccorsi.

CP-GC mobilita e coordina detto sistema ed i VVF provvedono al soccorso tecnico ed alle operazioni antincendio, nel rispetto delle funzioni istituzionali e dei compiti attribuiti nell'ambito della struttura di coordinamento dell'emergenza.

3. COMANDO E CONTROLLO DELL'EMERGENZA

Il Piano nazionale SAR prevede attività di comando strategico, presso il centro di coordinamento dell'emergenza, e di comando tattico sul luogo dell'incidente.

3.1. COORDINAMENTO STRATEGICO

Il modello di comando strategico adottato prevede 3 possibili situazioni operative, a ciascuna delle quali corrisponde un diverso centro di coordinamento dell'emergenza:

La 1° situazione operativa corrisponde ad una emergenza ove il locale Comandante del Porto (nel Piano SAR è definito Unità Costiera di Guardia UCG) dirige le operazioni di soccorso.

La 2° situazione operativa si realizza in presenza di emergenze caratterizzate dall'interessamento di navi passeggeri (per il rilevante impatto atteso in ragione del significativo numero soggetti esposti), o da condizioni meteo particolarmente avverse, o da distanze dalla costa elevate tali da rendere inefficaci le operazioni con le risorse disponibili presso le locali CP (UCG), ovvero dall'impiego a largo raggio di mezzi aerei di GC-CP, o dall'intervento mezzi aeronavali della MM o della AM. In tali circostanze il coordinamento delle operazioni è assunto dal Centro Secondario di Soccorso Marittimo (MRSC) territorialmente referente. Il Piano prevede Centri Secondari di Soccorso Marittimo (MRSC) in ciascuna delle 13 Direzioni Marittime presenti sul territorio nazionale (Genova, Livorno, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Catania, Palermo e Cagliari).

La 3° situazione operativa si concretizza ove ricorra una delle seguenti condizioni: disastro di notevoli proporzioni, emergenza che coinvolge più MRSC, intervento in acque internazionali ovvero di competenza di altre nazioni. In dette situazioni il coordinamento delle operazioni è assunto direttamente dal Centro Nazionale di Coordinamento dei Soccorsi in Mare (Maritime Rescue Coordination Center - MRCC) che si identifica nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

[Handwritten signature]

Il Piano nazionale SAR raccomanda che, per quanto compatibile con la situazione, il coordinamento strategico delle attività di soccorso sia condotto al livello operativo più vicino alla realtà territoriale interessata (1° Situazione Operativa)

3.2. COORDINAMENTO TATTICO

Il coordinamento tattico delle operazioni sul teatro dell'emergenza è attribuito all' "On Scene Commander" (OSC). L'OSC è designato dall'Autorità coordinatrice UGC e normalmente tale funzione è assegnata al Comandante di mezzo navale della M.M. o della C.P di maggiore anzianità di grado, se operanti in zona, ovvero al Comandante di unità navale della GdF, CC, PS, VF o di altre amministrazioni dello Stato, nel caso che sul posto non operino unità della MM e o di CP, ovvero al Comandante di nave mercantile, in assenza di soggetti istituzionali.

3.3. STRUTTURE DI SUPPORTO PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Per facilitare il coordinamento strategico e tattico è possibile fare riferimento a 2 STRUTTURE TECNICO/GESTIONALI, che hanno la funzione primaria di agevolare integrazione ed interoperabilità delle risorse disponibili.

- POSTO DI COMANDO UNIFICATO c/o TEATRO EMERGENZIALE – (SUPPORTO AL COORDINAMENTO TATTICO - "ON SCENE")

CP e VVF d'intesa costituiscono una struttura avanzata per la gestione operativa integrata dell'intervento, denominata **POSTO DI COMANDO UNIFICATO**.

Il PCU si posiziona in prossimità dello scenario emergenziale, in area operativa e non pericolosa (zona arancio), ad immediato ridosso della "zona rossa".

Il PCU può essere ubicato in posizione "sicura" direttamente sulla nave, ed in tal caso opera a supporto del Comando Nave, ovvero su una unità navale individuata da CP-GC, cui compete il coordinamento generale del sistema dei soccorsi ed in tal caso il PCU opera a sostegno del "On Scene Commander"

Il PCU (che potrebbe essere ubicato anche su unità navale VF) oltre a garantire un efficace collegamento tra le forze operanti nonché ad assicurare un adeguato scambio d'informazioni con le strutture di coordinamento tattico e strategico (CGE), ha fondamentalmente il compito di valutare il grado di rischio e assistere il Comandante della nave nel rimediare la situazione, ove questa non risulti fuori controllo.

Ove la situazione risulti fuori del controllo da parte del Comando Nave, il PCU opera a sostegno del "On Scene Commander", con il compito di assicurare il necessario collegamento fra le varie forze operanti nonché di favorire il coordinamento delle azioni "on scene".

In caso di incendio o di emergenza che possa far presupporre l'esistenza di pericoli di incendio/esplosione, il PCU è costituito da qualificati rappresentanti di:

- Capitaneria di Porto,
- Vigili del Fuoco,
- Servizio di Soccorso sanitario 118 (per la tutela del personale esposto e dei soccorritori),
- ed inoltre, se richiesto dalle caratteristiche dell'emergenza in atto, anche:
 - Servizio Chimico di Porto
 - RINA o altro Ente Tecnico di ingegneria navale.

NB.

a) La struttura ed i compiti del PCU corrispondono sostanzialmente a quelli indicati nella Direttiva SAR 031 (prot. 81808 del 01.09.2011) del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

b) Valutazioni speditive di primo impatto

- Negli incidenti di 2° livello la "zona rossa" (pericolosa e operativa) può essere estesa ad alcune aree della nave interessate dall'evento e dalla sua possibile evoluzione, e pertanto la previsione iniziale di posizionamento del PCU è a bordo nave.

- Per gli incidenti di 3: livello, l'intera nave potrà essere considerata, inizialmente e prudenzialmente, "zona rossa" (pericolosa e operativa), fatta salva la riconsiderazione della valutazione in ragione delle effettive caratteristiche e della evoluzione del fenomeno.

CENTRO DI GESTIONE EMERGENZA c/o SALA OPERATIVA DELLA CP-GC (SUPPORTO AL COORDINAMENTO STRATEGICO)

Il CGE è lo strumento attraverso il quale vengono formulati indirizzi, fornito il supporto decisionale al centro di coordinamento strategico dell'emergenza (cui compete far affluire sullo scenario le risorse necessarie per fronteggiare l'emergenza), è assicurato l'effettivo collegamento di tutte le forze operanti, e sono attribuiti compiti sostenibili alle squadre di soccorso e lotta antincendi.

Il CGE supporta il centro di coordinamento strategico ed è costituito dalle Organizzazioni/Enti che concorrono alle operazioni di emergenza: Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco, Marina Militare, Forze dell'Ordine, Soccorso Sanitario 118, eventuali rappresentanti della società armatrice e, in funzione delle caratteristiche dell'emergenza in corso, Servizio Chimico di Porto, RINa, Piloti, Rimorchiatori, altri Enti/Istituzioni che concorrono alla gestione dell'emergenza.

La sede del CGE è presso la struttura della CP-GC, cui compete il coordinamento generale delle operazioni di soccorso, pertanto se l'emergenza configura una:

- 1° situazione operativa, il CGE è istituito presso la Sala Operativa della locale Capitaneria di Porto, che svolge la funzione di UCG
- 2° situazione operativa, e pertanto è gestita da MRSC a livello di direzione marittima, il CGE è presso la corrispondente sala operativa della Direzione Marittima ed i corrispondenti rappresentanti VF sono indicati dalla Direzione regionale
- 3° situazione operativa, e pertanto l'emergenza è gestita da MRCC a livello di direzione marittima, sarà il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto a chiedere l'eventuale supporto del Corpo Nazionale che in tal caso interverrà tramite la DCEST

METODICHE OPERATIVE – PIANO DI INTERVENTO DELLE STRUTTURE TERRITORIALI VIGILI DEL FUOCO

Le seguenti schede di sintesi, correlate ai livelli di allertamento, indicano i principali compiti attribuiti alle “funzioni chiave” del Servizio di Soccorso Tecnico provinciale (Responsabile SO115, Capo turno provinciale, Funzionario di guardia/reperibile, RESPONSABILE MODULO OPERAZIONI SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO, -DTS, Responsabile di Turno Servizio Antincendio Portuale,)

STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA <u>CARATTERI IDENTIFICATIVI</u>	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO <u>CARATTERI IDENTIFICATIVI</u>	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA <u>CARATTERI IDENTIFICATIVI</u>
- Comunicazione evento da parte Comando Nave a CP-GC ovvero acquisizione notizia da altra fonte; - Valutazione caratteristiche evento da parte CP-GC e determinazione / accreditamento / validazione stato di ATTENZIONE / INCERTEZZA; - Evento/Situazione (“or”): ➢ è stato segnalato il mancato arrivo di un mezzo a destinazione, ➢ la nave non ha segnalato, come previsto, la sua posizione o il suo stato di sicurezza; ➢ esiste un dubbio sulla sicurezza del mezzo navale, o del suo personale, dovuto a mancanza di informazioni o ad eventuali difficoltà in cui potrebbero versare; ➢ può essere affrontato e risolto con risorse umane e strumentali disponibili sulla nave; ➢ non comporta rischi evolutivi tali da richiedere l'intervento di soccorritori esterni; - Acquisizione informazioni caratteristiche ed evoluzione evento; - Monitoraggio evoluzione evento.	- Comunicazione evento da parte Comando Nave a CP-GC ovvero acquisizione notizia da altra fonte; - Valutazione caratteristiche evento da parte CP-GC e determinazione / accreditamento / validazione stato di PREALLARME / ALLERTAMENTO; - Evento/Situazione (porte “or”): ➢ fonte di timori per la sicurezza di un mezzo navale o di persone che da tempo prolungato non danno notizie; ➢ i tentativi di stabilire un contatto diretto con il mezzo navale sono falliti; ➢ è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo navale è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo; ➢ può essere affrontato e risolto con risorse disponibili a bordo nave; ➢ comporta rischi evolutivi tali da non escludere l'esigenza dell'intervento di soccorritori esterni; - Costituzione del Centro Gestione Emergenza (CGE); - Predisposizione e attivazione del Posto di Comando Unificato (PCU); - Attivazione Incident Command System (ICS: funzioni pianificazione, logistica, operazioni); - Valutazione operabilità dello scenario - Predisposizione e attivazione squadre di soccorso e servizi di supporto; - Monitoraggio evoluzione evento.	- Comunicazione evento da parte Comando Nave a CP-GC ovvero acquisizione notizia da altra fonte; - Valutazione caratteristiche evento da parte CP-GC e determinazione / accreditamento / validazione stato di ALLARME / EMERGENZA; - Evento/Situazione (porte “or”): ➢ si è ricevuta una fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza; ➢ tutti tentativi di stabilire un contatto con il mezzo e le indagini eseguite per fonti attendibili fanno presumere che il mezzo o la persona sia in pericolo; ➢ è stata ricevuta notizia che l'efficienza operativa del mezzo è menomata a tal punto da rendere probabile il verificarsi di una situazione di pericolo; ➢ non può essere affrontato e risolto con le sole risorse disponibili a bordo nave; ➢ comporta rischi evolutivi tali da richiedere l'intervento di soccorritori esterni (VVF e Guardia Costiera) nonché dell'intero sistema dei soccorsi; ➢ sin dal suo insorgere, o a seguito di uno sviluppo incontrollato, potrebbe produrre effetti ed impatti significativi nell'area circostante. - Costituzione Centro Gestione Emergenza (CGE); - Mobilitazione Posto di Comando Unificato (PCU); - Attivazione Incident Command System (ICS: funzioni pianificazione, logistica, operazioni); - Valutazione operabilità dello scenario - Mobilitazione squadre soccorso e servizi supporto; - Monitoraggio evoluzione evento; - Eventuale attivazione Centro Coordinamento Soccorsi (CCS) presso la Prefettura interessata.

by SP

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
RESPONSABILE DI SALA OPERATIVA	- Riceve la comunicazione dagli addetti di SO115 preliminarmente informati da Capitaneria di Porto sulle linee 115 o via radio; - Informa il Capo Turno Provinciale, Funzionario di Guardia/Reperibile, Responsabile di Turno del Servizio Antincendio Portuale, ed eventualmente il Capo Turno del Nucleo Sommozzatori); - Coordina il flusso delle informazioni interne (Comandante, Funzionario di Guardia/Reperibile, Capo Turno Provinciale) con la collaborazione degli addetti di sala operativa; - acquisisce elementi conoscitivi utili per la eventuale risposta operativa quali: - tipologia dell'evento incidentale in atto con l'indicazione dell'area/servizio/zona coinvolta (per es.: tipo evento: incendio, fuga gas, etc. - area interessata: sala macchine, locali alloggi, bracci carico, serbatoi, sale pompe, etc.); - tipologia e caratteristiche chimico-fisiche delle sostanze pericolose interessate; - caratteristiche, destinazione d'uso, presenza di sostanze pericolose negli ambienti contigui a quelli interessati dall'evento; - stato ed efficienza degli impianti di bordo (esercizio, fermata di emergenza, blocco automatico,); - eventuale interessamento dei sistemi di sicurezza e di difesa antincendio; - eventuale presenza di persone da soccorrere e loro posizione a bordo; - eventuali persone cadute in mare; - condizioni meteo-marine in prossimità della nave; - ogni altra informazione utile ad analizzare e valutare l'emergenza. - concorda con la sala operativa della C.P. il canale radio da utilizzare; - mantiene il contatto radio con il personale operativo VF pianificando l'utilizzo di un "canale di lavoro" dedicato.	- riceve l'informazione dagli addetti di SO115 preliminarmente informati da Capitaneria di Porto sulle linee 115 o via radio; - informa il Capo Turno Provinciale, Funzionario di Guardia/Reperibile, Responsabile di Turno del Servizio Antincendio Portuale, ed eventualmente il Capo Turno del Nucleo Sommozzatori); - Coordina il flusso delle informazioni interne (Comandante, Funzionario di Guardia/Reperibile, Capo Turno Provinciale) con la collaborazione degli addetti di sala operativa; - acquisisce elementi conoscitivi utili per la eventuale risposta operativa quali: - tipologia dell'evento incidentale in atto con l'indicazione dell'area/servizio/zona coinvolta (per es.: tipo evento: incendio, fuga gas, etc. - area interessata: sala macchine, locali alloggi, bracci carico, serbatoi, sale pompe, etc.); - tipologia e caratteristiche chimico-fisiche delle sostanze pericolose interessate; - caratteristiche, destinazione d'uso, presenza di sostanze pericolose negli ambienti contigui a quelli interessati dall'evento; - stato ed efficienza degli impianti di bordo (esercizio, fermata di emergenza, blocco automatico,); - eventuale interessamento dei sistemi di sicurezza e di difesa antincendio; - eventuale presenza di persone da soccorrere e loro posizione a bordo; - eventuali persone cadute in mare; - condizioni meteo-marine in prossimità della nave; - ogni altra informazione utile ad analizzare e valutare l'emergenza. - concorda con la sala operativa della C.P. il canale radio da utilizzare; - mantiene il contatto radio con il personale operativo VF pianificando l'utilizzo di un "canale di lavoro" dedicato.	- Svolge e rende attive le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - favorisce tutte le azioni funzionali alla immediata mobilitazione del PCU (ad esempio verifica avvenuta mobilitazione Servizio Soccorso Sanitario "118", Servizio Chimico del Porto, RINA, anche attraverso il collegamento con l'omologa struttura di CP).	- Su disposizione dell'Incident Commander VF (funzionario di guardia o Comandante) informa: ✓ Direzione Regionale; ✓ C.O.N.; ✓ Altri enti interessati.	- Invia comunicazioni a: ✓ Direzione Regionale; ✓ CON; ✓ Altri enti interessati. - Partecipa al debriefing conclusivo

Copia di Lavoro

SP

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
FUNZIONARIO DI GUARDIA / REPERIBILE	- Informa il Comandante; - Acquisisce ulteriori informazioni da CP, Comandando nave ovvero altri soggetti in possesso di elementi di conoscenza.	- Assume la funzione di Incident Commander (IC) dell'ICS, relativamente a compiti e funzioni attribuite ai VVF; - Assume elementi di conoscenza da CP, nave ed altri soggetti in fine della valutazione preliminare dell'effettiva gravità della situazione; - Informa ed aggiorna il Comandante; - Coordina il flusso delle comunicazioni istituzionali verso l'esterno (Capitaneria, Prefettura, Direzione Regionale, CON); - Prende contatti diretti con CP e si porta presso il CGE costituitosi in Sala Operativa CP; - Sentito il Comandante, richiede l'intervento, direttamente o tramite SO115, di un ulteriore funzionario per l'attivazione del PCU; - Nell'ambito del CGE: ➢ concorre alla decisione di mobilitare il PCU con il compito di valutare il grado di rischio e assistere il Comandante della nave nel rimediare la situazione; ➢ definisce i compiti prioritari attribuiti al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; ➢ valuta l'opportunità di attivare, e se del caso mobilitare, il nucleo NBCR, le unità navali VVF, il nucleo sommozzatori VVF e il Nucleo Elicotteri; ➢ valuta, coordinandosi con il Comandante, la dislocazione del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio presso il Distaccamento Porto o altro punto d'imbarco; ➢ valuta e definisce, coordinandosi con il Comandante, il mezzo più adeguato per l'eventuale trasferimento del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio in area operativa, non escludendo la possibilità di ricorrere anche a vettori aerei (ala rotante) qualora le condizioni meteorologiche siano ostative all'avvicinamento di mezzi navali, ma compatibili con il volo, ovvero i tempi di trasferimento con unità navali siano incompatibili con le esigenze di soccorso; ➢ qualora necessario richiede la disponibilità di un mezzo (navale o aereo) per il trasferimento (ed il supporto logistico) del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio in area operativa; ➢ verifica l'avvenuta attivazione del Servizio di Soccorso Sanitario "118"; ➢ dispone l'eventuale imbarco del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio sul mezzo (navale, o aereo) individuato per il trasferimento sulla scena; ➢ individua la possibile "area di attesa per i soccorritori", ove far convergere il mezzo navale con a bordo il modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio (valutazione speditiva distanza di sicurezza da nave), in attesa delle disposizioni operative indicate dal PCU. - valuta l'opportunità di far intervenire c/o il CGE un operatore TAS2 per la rappresentazione grafica delle criticità, delle attività pianificate e di quelle effettivamente svolte; - tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte; - assume la funzione di responsabile delle operazioni presso il PCU, qualora il Comandante assuma la funzione IC-VVF, portandosi presso il CGE.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - cura, avvalendosi della collaborazione di operatori TAS2, la rappresentazione grafica delle criticità, delle attività svolte e di quelle pianificate; - propone (al Comandante) il trattenimento in servizio ovvero il richiamo di personale di turno libero, nonché la richiesta di ulteriori risorse necessarie in accordo con le procedure previste nel piano di CMR (Incidente in mare) e aggiorna costantemente il Comandante, la Direzione Regionale e il C.O.N.; - tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- informa il Comandante; - d'intesa con i componenti del CGE informa il CCS qualora costituito; - dispone il rientro delle squadre operative VF.	- Predispone le comunicazioni per: ✓ Direzione Regionale; ✓ CON ✓ Altri enti interessati - Organizza il debriefing conclusivo; - Dispone la partecipazione dell'unità TAS 2 al debriefing.

COPIA DI LAVORO

[Handwritten signature]

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
PRIMO TURNO DI SERVIZIO	Informa il Funzionario di Guardia/Reperibile.	- Assume l'incarico di responsabile della funzione PIANIFICAZIONE dell'ICS; - Si raccorda con il Funzionario di Guardia/Reperibile e informa, in rapida successione, la Direzione Regionale ed il Centro Operativo Nazionale (CON); - In attesa dell'intervento del funzionario di guardia/reperibile coordina le operazioni iniziali; - Nella fase iniziale dell'evento coordina il flusso delle comunicazioni istituzionali verso l'esterno (Capitaneria, Prefettura, Direzione Regionale, CON Ministero Interno); - Individua tra il personale della Sede Centrale e dei Distaccamenti (compreso ovviamente quello portuale in presenza di un numero di unità superiore a quello strettamente necessario alla condotta della motobarca) i componenti del modulo/squadra addetto alle operazioni di soccorso e lotta antincendio (minimo 7 unità, compreso il responsabile del team, di cui 2 con funzioni di addetti alla sicurezza ed al supporto operativo del modulo), verificando che i componenti del team siano in possesso del requisito natatorio (ATP o superiore) ed inserendo nel modulo/squadra unità in possesso di abilità e qualificazioni specifiche (corso antincendio navale, SAF, ecc.), in ragione dei compiti attribuiti alla stessa nell'ambito della valutazione di operabilità effettuata nel CGE; - predispone l'eventuale invio del modulo/squadra addetta alle operazioni di soccorso e lotta antincendio presso il Distaccamento Portuale o altro punto di ritrovo concordato per essere imbarcata su mezzo navale reso disponibile attraverso la Capitaneria di Porto ovvero su mezzo navale VF, ovvero su mezzo aereo secondo le determinazioni assunte dal CGE; - si accerta che le risorse dislocate presso il Distaccamento Portuale o altro punto di ritrovo concordato siano "pronte a partire" - allerta il personale in servizio presso sedi distaccate vicine, in previsione di una temporanea rilocalizzazione del modulo/squadra presso la Sede Centrale; - valuta l'opportunità di richiedere l'allertamento, tramite la Direzione Regionale VF, del Nucleo Sommozzatori e del Nucleo Elicotteri VF; - Tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME - Invia su disposizione del Comandante/Funzionario il modulo/squadra addetto alle operazioni di lotta antincendio (a bordo nave) presso il luogo di ritrovo convenuto con CP pronta per essere imbarcata su apposito mezzo navale; - predispone una ulteriore squadra con propria attrezzatura d'intervento pronta alla immediata mobilitazione per recarsi sul luogo dell'intervento; - predispone il personale per il cambio e si accerta della disponibilità dell'assistenza logistica; - valuta l'opportunità di disporre la temporanea rilocalizzazione della squadra del distaccamento più vicino in Sede Centrale; - propone (al Comandante/Funzionario) il trattenimento in servizio ovvero il richiamo di personale di turno libero, nonché la richiesta di ulteriori risorse necessarie in accordo con le procedure previste nel piano di CMR (Incidente in mare) - Effettua il briefing operativo al personale VF intervenuto in rinforzo da altri Comandi o dai distaccamenti; - Tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	Cura la pianificazione delle attività di ripristino delle risorse impiegate.	Partecipa al debriefing conclusivo.

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
RESPONSABILE MODULO OPERAZIONI DI OCCORSO E DI LOTTA ANTINCENDIO A BORDO	- Assume, nella fase iniziale, la direzione della funzione OPERAZIONI dell'ICS; - Acquisisce informazioni sull'evento e sulle sue possibili evoluzioni; - Acquisisce indicazioni sui compiti primari attribuiti al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio, così come definiti nell'ambito della valutazione di operabilità effettuata c/o il CGE; - Acquisisce informazioni sulle modalità di trasferimento del modulo/squadra sul luogo del sinistro; - Effettua il briefing preliminare con i componenti del modulo/squadra, assegnando incarichi fondamentali ed ipotizzando, in base alle informazioni disponibili ed agli obiettivi/incarichi attribuiti dal CGE, una prima possibile strategia operativa (modello "8 passi") relativamente alle fasi preliminari dell'intervento (analisi e valutazione dello scenario); - si accerta che tutto il personale costituente il modulo/squadra operativa sia dotato delle necessarie dotazioni personali, dei dispositivi di protezione individuali, dei giubbotti di salvataggio e di vestiario idoneo alle condizioni meteo presenti nonché per il possibile cambio di indumenti; - verifica la disponibilità di farmaci da banco per alleviare eventuali disturbi/malesseri conseguenti alle avverse condizioni meteo; - predispone attrezzature e materiali necessari, verificandone caratteristiche e limiti operativi in presenza di atmosfere esplosive (per es.: radio, lampade, sistemi comunicazione alternativi, termocamera, ...), valutando l'opportunità di ricorrere anche a ulteriori risorse disponibili presso il Comando (es alcune attrezzature in caricamento su AF NBCE); - si reca con il modulo/squadra, qualora necessario e/o su disposizione dell'Incident Commander (IC – funzionario di guardia/reperibile), presso il Distaccamento Porto o altro punto di ritrovo; - mantiene il costante contatto radio con la sala operativa VF riservandosi la possibilità di concordare un "canale di lavoro" dedicato; - si raccorda e scambia informazioni con i responsabili delle altre funzioni ICS attive (pianificazione e logistica) e con l'IC; - tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Assume, nella fase iniziale, la direzione della funzione OPERAZIONI dell'ICS; - Acquisisce informazioni sull'evento e sulle sue possibili evoluzioni; - Acquisisce indicazioni sui compiti primari attribuiti al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio, così come definiti nell'ambito della valutazione di operabilità effettuata c/o il CGE; - Acquisisce informazioni sulle modalità di trasferimento del modulo/squadra sul luogo del sinistro; - Effettua il briefing preliminare con i componenti del modulo/squadra, assegnando incarichi fondamentali ed ipotizzando, in base alle informazioni disponibili ed agli obiettivi/incarichi attribuiti dal CGE, una prima possibile strategia operativa (modello "8 passi") relativamente alle fasi preliminari dell'intervento (analisi e valutazione dello scenario); - si accerta che tutto il personale costituente il modulo/squadra operativa sia dotato delle necessarie dotazioni personali, dei dispositivi di protezione individuali, dei giubbotti di salvataggio e di vestiario idoneo alle condizioni meteo presenti nonché per il possibile cambio di indumenti; - verifica la disponibilità di farmaci da banco per alleviare eventuali disturbi/malesseri conseguenti alle avverse condizioni meteo; - predispone attrezzature e materiali necessari, verificandone caratteristiche e limiti operativi in presenza di atmosfere esplosive (per es.: radio, lampade, sistemi comunicazione alternativi, termocamera, ...), valutando l'opportunità di ricorrere anche a ulteriori risorse disponibili presso il Comando (es alcune attrezzature in caricamento su AF NBCE); - si reca con il modulo/squadra, qualora necessario e/o su disposizione dell'Incident Commander (IC – funzionario di guardia/reperibile), presso il Distaccamento Porto o altro punto di ritrovo; - mantiene il costante contatto radio con la sala operativa VF riservandosi la possibilità di concordare un "canale di lavoro" dedicato; - si raccorda e scambia informazioni con i responsabili delle altre funzioni ICS attive (pianificazione e logistica) e con l'IC; - tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - si reca con il modulo/squadra presso il Distaccamento Porto ovvero presso altra banchina o area indicata dal CGE per l'imbarco sul mezzo (navale o aereo) individuato per il trasferimento in area operativa; - predispone quanto necessario per l'imbarco e il trasferimento del modulo/squadra in area operativa; - giunto in area operativa (e non pericolosa), si raccorda con il Posto di Comando Unificato con cui condivide le strategie di intervento, in base ai compiti assegnati dal CGE ed alle caratteristiche dello scenario; - si interfaccia con il responsabile della gestione dell'emergenza a bordo nave con cui definisce la tattica operativa (chi fa, cosa fa, come fa, quando fa) e concorda le procedure di evacuazione del personale di bordo e dei soccorritori in caso di sviluppo incontrollato dell'evento; - effettua un briefing con i componenti del modulo/squadra assegnando compiti e funzioni ad ogni addetto, avendo in particolare cura di predisporre un servizio di emergenza per l'autosoccorso (in stand by); - pianifica le operazioni nel dettaglio e dispone l'intervento in "zona rossa" dei componenti del modulo/squadra nel numero minimo compatibile con le operazioni e limitatamente al tempo strettamente necessario (fissando preventivamente il tempo massimo di esposizione di ciascun operatore); - organizza e mantiene il controllo degli accessi e del tempo di permanenza in zona rossa di ciascun operatore; - valuta l'efficacia delle azioni intraprese, e in caso di necessità aggiorna la tattica operativa; raccordandosi con il responsabile della gestione dell'emergenza a bordo nave; - aggiorna sistematicamente il PCU; - tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- cura il recupero del materiale e delle attrezzature dispendiate; - verifica la completezza delle annotazioni e delle registrazioni della attività svolta (log-book); - collabora con funzionario incaricato presso il PCU per la predisposizione degli atti necessari.	- Partecipa al debriefing conclusivo.

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
RESPONSABILE DI TURNI SERVIZIO ANTINCENDIO PORTUALE	- Assume, la direzione della funzione LOGISTICA dell'ICS; - Si assicura che a bordo dell'unità navale siano presenti ed efficienti almeno le seguenti attrezzature: ➢ esplosimetri, ➢ lampade antideflagranti ➢ termocamera, ➢ sacco salvataggio pompieri (S.S.P.); ➢ autoprotettori e bombole di riserva; ➢ barella; ➢ zaino sanitario; ➢ Defibrillatore semi-Automatico Esterno (DAE). - Verifica, anche attraverso test e simulazioni, l'efficienza delle unità navali in dotazione e dei relativi dispositivi antincendio fissi di bordo; - Si raccorda con l'IC, e con i responsabili delle funzioni pianificazione e operazioni; - pianifica con il Responsabile del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio a bordo nave le modalità di svolgimento delle operazioni di assistenza; - In caso di attivazione del Nucleo Sommozzatori pianifica con il Responsabile di turno del Nucleo l'eventuale imbarco delle attrezzature e le modalità di svolgimento delle operazioni di assistenza al team subacqueo; - si mantiene in contatto radio con la Sala Operativa 115 ed altre strutture/funzioni di riferimento VF (Canale VF), con la C.P., con il Comando nave, e con eventuali altre Unità Navali presenti sullo scenario (Canale VHF marino); - predispone quanto necessario per l'eventuale trasporto delle attrezzature necessarie per l'intervento a bordo nave, in prossimità della banchina di ormeggio del mezzo navale destinato al trasferimento del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio sullo scenario emergenziale; - qualora sia messo a disposizione del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio un vettore aereo verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sul mezzo aereo, e i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici e provvede al loro trasferimento in prossimità dell'area di imbarco; - Tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Assume, la direzione della funzione LOGISTICA dell'ICS; - Si assicura che a bordo dell'unità navale siano presenti ed efficienti almeno le seguenti attrezzature: ➢ esplosimetri, ➢ lampade antideflagranti ➢ termocamera, ➢ sacco salvataggio pompieri (S.S.P.); ➢ autoprotettori e bombole di riserva; ➢ barella; ➢ zaino sanitario; ➢ Defibrillatore semi-Automatico Esterno (DAE). - Verifica, anche attraverso test e simulazioni, l'efficienza delle unità navali in dotazione e dei relativi dispositivi antincendio fissi di bordo; - Si raccorda con l'IC, e con i responsabili delle funzioni pianificazione e operazioni; - pianifica con il Responsabile del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio a bordo nave le modalità di svolgimento delle operazioni di assistenza; - In caso di attivazione del Nucleo Sommozzatori pianifica con il Responsabile di turno del Nucleo l'eventuale imbarco delle attrezzature e le modalità di svolgimento delle operazioni di assistenza al team subacqueo; - si mantiene in contatto radio con la Sala Operativa 115 ed altre strutture/funzioni di riferimento VF (Canale VF), con la C.P., con il Comando nave, e con eventuali altre Unità Navali presenti sullo scenario (Canale VHF marino); - predispone quanto necessario per l'eventuale trasporto delle attrezzature necessarie per l'intervento a bordo nave, in prossimità della banchina di ormeggio del mezzo navale destinato al trasferimento del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio sullo scenario emergenziale; - qualora sia messo a disposizione del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio un vettore aereo verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sul mezzo aereo, e i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici e provvede al loro trasferimento in prossimità dell'area di imbarco; - Tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	Svolge e rende attive le funzioni già previste nella fase di PREALLARME, ed inoltre: a) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo navale VF: -chiede conferma delle condizioni in prossimità della nave; -mantiene costantemente il contatto radio con le strutture di coordinamento dell'emergenza (PCU, CGE, SO115) e con la nave (per concordare le procedure di avvicinamento ed eventuale salita a bordo dei soccorritori); -concorda il posizionamento del mezzo (in area operativa e non pericolosa) con il PCU e procede a quanto necessario per la salita a bordo dei soccorritori; -fornisce assistenza logistica al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio. b) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo navale "non VF": -cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo dell'unità navale destinata al trasferimento in area operativa del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; -fornisce assistenza logistica al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio -concorda con il Capo Turno, quale responsabile della funzione pianificazione, l'impiego del personale del Distaccamento Porto anche quale componente del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; -si imbarca, qualora inserito nel modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio, a bordo della suddetta unità; c) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo aereo: -verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sul mezzo aereo, ed i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici previsti; -cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo del mezzo aereo destinato al trasferimento in area operativa del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; -fornisce assistenza logistica al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; -concorda con il Capo Turno, quale responsabile della funzione pianificazione, l'impiego del personale del Distaccamento Porto anche quale componente del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; -si imbarca, qualora inserito nel modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio, a bordo della suddetta unità;	- collabora al recupero del materiale e delle attrezzature disperate, accertandosi del loro stato di efficienza.	- Partecipa al debriefing conclusivo.

[Handwritten signature]

F IZIONE VF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
INZIONARIO INCARICATO CIO PCU		- Assume la direzione della funzione OPERAZIONI dell'ICS relativamente alle attività svolte dal VVF; - si predispongono ad imbarcarsi sul mezzo navale (individuato da CP) destinato al trasferimento dei componenti del PCU sullo scenario; - qualora le condizioni meteorologiche siano ostative all'avvicinamento di mezzi navali ovvero i tempi di trasferimento con dette unità siano incompatibili con le esigenze di soccorso si predispongono ad imbarcarsi su mezzo aereo reso disponibile attraverso il CGE; - nell'ambito del PCU, eventualmente attivato dal CGE,; ➢ si interfaccia con la struttura di Comando nave elo con l'OSC ed acquisisce informazioni; ➢ concorre all'analisi dello scenario ai fini della determinazione delle risorse necessarie ad assicurare la risposta più adeguata; ➢ partecipa alla valutazione del grado di rischio; ➢ assiste il Comandante della nave nel rimediare la situazione; ➢ concorre a definire la collocazione fisica del PCU (in area operativa e non pericolosa, ragionevolmente a bordo nave). - Se l'evento è risolto ovvero in fase di risoluzione comunica la situazione al responsabile VF presente in CGE ed al Comandante e resta in attesa di disposizioni; - Se l'evento non è risolto, né è in fase di risoluzione, definisce con il Comando nave, unitamente agli altri componenti del PCU, la strategia operativa, disponendo l'eventuale intervento del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; - riferisce informazioni acquisite e valutazioni effettuate a CGE ed al Comandante; - Concorda con il Comando Nave gli incarichi attribuiti al modulo/squadra VF, che opera in sinergia ed in modo integrato con la squadra di emergenza di bordo; - Effettua, interfacciandosi con il Responsabile del Modulo Operazioni Soccorso e Lotta Antincendio, il briefing con i componenti del modulo/squadra di soccorso e lotta antincendi, assegnando loro compiti operativi e raccordandosi con la squadra di emergenza di bordo (v. compiti Responsabile modulo operazioni soccorso e lotta antincendio); - Coordina le operazioni assegnate al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio; - Valuta l'efficacia delle operazioni riferendo a CGE e Comandante; - In caso che le operazioni di contrasto risultino inefficaci e l'evoluzione del fenomeno tenda ad amplificare la portata dell'evento e dei relativi effetti concorre alla valutazione, nell'ambito del PCU, per il passaggio alla fase di allarme-emergenza; - Tiene una registrazione delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Svolge e rende attive le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - Tiene una registrazione delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Riferisce a CGE.	- Partecipa al debriefing conclusivo.




FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
COMANDANTE PROVINCIALE	- aggiorna direttamente il Prefetto, qualora necessario.	- dirige l'attività portandosi, qualora necessario, presso il CGE ed assumendo la funzione di IC; - informa ed aggiorna sistematicamente il Prefetto, Direttore Regionale e CON; - richiede eventuali risorse aggiuntive; - cura i rapporti con gli organi di informazione e mass media, raccordandosi con le strutture regionali e centrali di riferimento.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - Dispone il richiamo in servizio del personale di turno libero e qualora necessario il prolungamento dei turni di servizio secondo le procedure e modalità in uso; - Richiede eventuali rinforzi dai Comandi provinciali V.V.F. limitrofi e qualora ritenuto necessario chiede l'attivazione del Piano di Colonna Mobile Regionale per l'invio in zona delle risorse necessarie (uomini e mezzi); - aggiorna la Direzione Regionale e il CON anche ai fini del possibile intervento di risorse aggiuntive, comprese eventualmente anche quelle non presenti in ambito regionale (es. Servizi Antincendio Portuali vicini, Servizi Speleosub); - partecipa direttamente, ovvero tramite funzionario incaricato, al CCS; - cura i rapporti con gli organi di informazione e mass media, raccordandosi con le strutture regionali e centrali di riferimento.	- informa il Prefetto, Direttore Regionale e CON.	- Dispone e partecipa al de-briefing conclusivo.

Copia di Lavoro

METODICHE OPERATIVE – ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE REGIONALE V.V.F.

Le seguenti schede di sintesi, correlate ai livelli di allertamento, indicano i principali compiti attribuiti alle "funzioni chiave" del Servizio di Soccorso Tecnico regionale (Responsabile SO Regionale, Funzionario di guardia/reperibile, Direttore Regionale)

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
RESPONSABILE DI SALA OPERATIVA	- Riceve la comunicazione dalla SO del Comando interessato dall'emergenza; - Informa il Funzionario di Guardia/Reperibile, il Direttore Regionale e il Dirigente referente il soccorso; - acquisisce le prime sommarie informazioni sull'evento accaduto.	- riceve l'informazione dalla SO del Comando interessato dall'emergenza; - informa il Funzionario di Guardia/Reperibile, il Direttore Regionale, il Dirigente addetto all'emergenza e il C.O.N.; - Coordina il flusso delle informazioni interne (Direttore, Funzionario di Guardia/Reperibile, Dirigente referente il soccorso) con la collaborazione degli addetti di sala operativa; - acquisisce elementi conoscitivi utili per la possibile risposta operativa quali: - tipologia dell'evento incidentale in atto con l'indicazione dell'area/servizio/zona coinvolta (per es.: tipo evento: incendio, fuga gas, etc. - area interessata: sala macchine, bracci carico, etc.); - tipologia e caratteristiche chimico-fisiche delle sostanze pericolose interessate; - caratteristiche, destinazione d'uso, presenza di sostanze pericolose negli ambienti contigui a quelli interessati dall'evento; - stato ed efficienza degli impianti di bordo (esercizio, fermata di emergenza, blocco automatico,); - eventuale interessamento dei sistemi di sicurezza e di difesa antincendio; - eventuale presenza di persone da soccorrere e loro posizione a bordo; - eventuali persone cadute in mare; - condizioni meteo-marine in prossimità della nave; - ogni altra informazione utile ad analizzare e valutare l'emergenza. - mantiene il contatto radio con la Sala Operativa del Comando interessato dall'emergenza; - Tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - favorisce tutte le azioni funzionali alla immediata mobilitazione delle unità operative allertate (ad esempio verifica l'avvenuta mobilitazione dei Nuclei SMZ, Elicotteristi, NBCR e della Colonna Mobile); - Tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Su disposizione del funzionario di guardia o del Direttore informa: ✓ C.O.N.; ✓ Altri enti interessati.	- Invia comunicazioni scritte a: ✓ CON ✓ Altri enti interessati

Funzione VVF	Stato di Attenzione Fase di Incertezza	Stato di Preallarme Fase di Allertamento	Stato di Allarme Fase di Emergenza	Cessato Preallarme o Emergenza	Chiusura Intervento
Funzione Regionale Gardia / Repe- ribile	- Informa il Direttore Regionale e il Dirigente referente il soccorso; - Acquisisce ulteriori informazioni dal Comando; - Acquisisce i recapiti telefonici dei Centri di Gestione dell'Emergenza, del CCS, del COM ecc... e dei principali attori partecipanti all'emergenza.	- Assume informazioni dal Comando, dal CGE e da ogni altro centro di coordinamento dei soccorsi; - Informa ed aggiorna il Direttore e il Dirigente referente il soccorso; - Coordina il flusso delle comunicazioni istituzionali verso l'esterno (CON Ministero Interno e altri Centri di coordinamenti dei soccorsi se necessario); - Sentito il Direttore Regionale o il Dirigente referente il soccorso, allerta i Nuclei SMZ, il Nucleo Elicotteri, i Distaccamenti Portuali e, se richiesto, il Nucleo NBCR Regionale e la Colonna Mobile Regionale; tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - Aggiorna costantemente le informazioni sull'evento; - Aggiorna i dati relativi agli uomini e mezzi inviati in zona operazioni; - tiene un registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- Informa il Direttore Regionale e il Dirigente referente il soccorso; - Richiede l'aggiornamento delle notizie e il consuntivo sulle attività svolte dalle squadre intervenute.	- Predisporre le comunicazioni per : ✓ CON ✓ Altri enti interessati. - Partecipa, se necessario, al de-briefing conclusivo.

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
RESPONSABILE DI TURNO NUCLEO SOMMOZZATORI	In caso di attivazione: - Si raccorda con l'IC, e con i responsabili delle funzioni pianificazione, operazioni e logistica; - Individua e verifica l'efficienza di attrezzature ed apparecchiature necessarie a svolgere i compiti di: ➢ Assistenza al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio sullo scenario emergenziale; ➢ Recupero di eventuali naufraghi. - pianifica con il responsabile dell'unità navale VVF (responsabile funzione logistica ICS) le modalità di imbarco di dette attrezzature ed apparecchiature su unità navali (VF o non VF) ovvero su mezzi aerei, in ragione delle decisioni assunte nell'ambito del CGE; - predispone quanto necessario per l'eventuale trasporto delle attrezzature strettamente necessarie in prossimità della banchina di ormeggio del mezzo navale destinato al trasferimento sullo scenario emergenziale, ovvero in prossimità dell'area di imbarco su mezzo aereo; - si mantiene in contatto radio con la Sala Operativa 115 ed altre strutture/funzioni di riferimento VF (Canale VF), con la C.P., con il Comando nave, e con eventuali altre Unità Navali presenti sullo scenario (Canale VHF marino); - Tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	In caso di attivazione svolge e rende attuabili le funzioni già previste nella fase di PREALLARME, e inoltre: a) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo navale (VF o non VF) - cura l'imbarco delle attrezzature tecniche a bordo dell'unità navale; - mantiene costantemente il contatto radio con le strutture di coordinamento dell'emergenza (PCU, CGE, SO115) e con la nave (per aggiornare le informazioni ricevute all'atto della partenza); - effettua operazioni di ricerca e salvataggio di eventuali naufraghi; - garantisce assistenza al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio eventualmente salita a bordo nave. b) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo aereo: - verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sul mezzo aereo, ed i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici; - cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo del mezzo aereo destinato al trasferimento in area operativa; - effettua operazioni di ricerca e salvataggio di eventuali naufraghi; - fornisce assistenza al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio eventualmente salita a bordo nave; - Tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	In caso di attivazione svolge e rende attuabili le funzioni già previste nella fase di PREALLARME, e inoltre: a) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo navale (VF o non VF) - cura l'imbarco delle attrezzature tecniche a bordo dell'unità navale; - mantiene costantemente il contatto radio con le strutture di coordinamento dell'emergenza (PCU, CGE, SO115) e con la nave (per aggiornare le informazioni ricevute all'atto della partenza); - effettua operazioni di ricerca e salvataggio di eventuali naufraghi; - garantisce assistenza al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio eventualmente salita a bordo nave. b) Se il trasferimento in area operativa avviene con mezzo aereo: - verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sul mezzo aereo, ed i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici; - cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo del mezzo aereo destinato al trasferimento in area operativa; - effettua operazioni di ricerca e salvataggio di eventuali naufraghi; - fornisce assistenza al modulo/squadra di soccorso e lotta antincendio eventualmente salita a bordo nave; - Tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- collabora al recupero del materiale e delle attrezzature dispiegate, accertandosi del loro stato di efficienza.	- Partecipa al debriefing conclusivo.

INIZIAZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
COMANDO EQUIPAG- GIO ELICOTTERO VVF.	- Allertato dal Comando interessato dall'emergenza o dalla Direzione regionale, acquisisce le informazioni su: ➢ Tipo di nave e su eventuale presenza a bordo di un'area idonea al verricellamento; ➢ condizioni meteo sulla tratta e sulla zona d'intervento; ➢ acquisizione del nominativo SAR Nautico e di tutte le informazioni ottenibili dal Maritime Rescue Coordination Centre (M.R.C.C.); ➢ stabilisce il contatto radio diretto tra la nave e l'elicottero; ➢ acquisisce conferma del numero di operatori e del tipo di attrezzature e di apparecchiature da trasportare a bordo; ➢ acquisisce informazioni, qualora necessario, sul numero di passeggeri da evacuare e sulle loro condizioni sanitarie; ➢ acquisisce informazioni, qualora necessario, sul numero di naufraghi e sulla loro presunta posizione; ➢ predispone i piani di volo; ➢ Take Off and Landing Data (T.O.L.D.); - Appronta il velivolo disponendo: ➢ il montaggio dei galleggianti d'emergenza; ➢ l'installazione sul pavimento dell'elicottero di un sistema di contenimento dell'acqua mare nel caso di operazioni congiunte con i Sommozzatori; ➢ il controllo del caricamento (salvagente, imbracature per recupero naufraghi, zattere di salvataggio, sistema multiplo di salvataggio A.P.I. 85/042, radio satellitare ELT 406 MHz, fumogeni galleggianti, kit sanitario, barella verricellabile, ecc...); - Acquisisce informazioni sulla zona di prelievo del personale operativo da far salire a bordo chiedendo al Comando, se necessario, di preparare il terreno ove è previsto l'atterraggio; - Stabilisce un contatto con l'IC VVF (che opera presso il CGE) da cui riceve indicazioni e direttive tattiche - Tiene una registro delle attività effettuate e delle decisioni assunte.	- In caso d'intervento per incendio a bordo nave: ➢ Svolge e rende attive le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; ➢ Atterra nell'area di prelievo del personale da trasportare a bordo della nave; ➢ Compie un briefing informativo concordando le attività da svolgere; ➢ Concorda con il Responsabile VVF della funzione Operazioni ICS le modalità di assistenza durante le operazioni nonché quelle di recupero dei soccorritori e del personale da evacuare dalla nave (in condizioni normali e di emergenza); ➢ verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sull'elicottero, ed i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici previsti; ➢ cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo dell'elicottero; ➢ trasporta uomini e attrezzature sulla nave in emergenza; ➢ permane in zona operazioni secondo le modalità concordate con il Responsabile VVF della funzione Operazioni dell'ICS. - In caso d'intervento per recupero naufraghi: ➢ Svolge e rende attive le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; ➢ Atterra nell'area di prelievo del personale sommozzatore da trasportare in area operativa; ➢ Compie un briefing informativo concordando le attività da svolgere; ➢ Concorda con il Responsabile SMZT le modalità di assistenza durante le operazioni di ricerca e recupero naufraghi; ➢ verifica che il materiale e le attrezzature da imbarcare sull'elicottero, ed i relativi sistemi di imballaggio/contenimento, rispondano ai requisiti aeronautici; ➢ cura l'imbarco delle attrezzature tecniche precedentemente individuate a bordo dell'elicottero; ➢ trasporta uomini e attrezzature in zona operazioni; ➢ opera in zona operazioni secondo le modalità concordate con il Capo Nucleo SMZT; ➢ Trasporta i naufraghi recuperati nell'area concordata con CP; ➢ Tiene una registro delle attività/decisioni.	- collabora al recupero degli uomini e delle attrezzature impiegate.	- Partecipa al debriefing conclusivo.	

FUNZIONE VVF	STATO DI ATTENZIONE FASE DI INCERTEZZA	STATO DI PREALLARME FASE DI ALLERTAMENTO	STATO DI ALLARME FASE DI EMERGENZA	CESSATO PREALLARME o EMERGENZA	CHIUSURA INTERVENTO
DIRETTORE REGIONALE	- aggiorna il Capo del Corpo e il Direttore Centrale per l'Emergenza, qualora necessario.	- Acquisisce le informazioni dal Comandante provinciale e dalle strutture della Direzione Regionale; - Assiste il Comandante provinciale, con cui concorda le eventuali modalità di supporto della azione di direzione e comando; - Si porta, qualora necessario, presso il CGE; - informa ed aggiorna sistematicamente il Capo del Corpo, il Direttore Centrale per l'Emergenza, il Prefetto (qualora in veste di IC), e il CON; - allerta la Colonna Mobile Regionale e richiede eventuali risorse aggiuntive; - cura i rapporti con gli organi di informazione e mass media, raccor- dandosi con le strutture regionali e centrali di riferimento.	- Svolge e rende attuative le funzioni già previste nella fase di PREALLARME; - autorizza il richiamo in servizio del personale di turno li- bero e qualora necessario il prolungamento dei turni di servizio secondo le procedure e modalità in uso; - Attiva, se necessario, il Piano di Colonna Mobile Regio- nale per l'invio in zona delle risorse necessarie(uomini e mezzi); - aggiorna il Capo del Corpo, il Direttore Centrale per l'Emergenza, il Prefetto (qualora in veste di IC), e il CON anche ai fini del possibile intervento di risorse aggiunti- ve, comprese eventualmente anche quelle non presenti in ambito regionale (es. Servizi Antincendio Portuali vici- niori, Servizi Speleosub); - partecipa direttamente, ovvero tramite il Dirigente refe- rente il soccorso o Funzionario incaricato, al CCS e agli altri Centri di coordinamento dei soccorsi se richiesto; - cura i rapporti con gli organi di informazione e mass me- dia, raccor dandosi con le strutture regionali e centrali di riferimento.	- informa il Capo del Corpo, il Direttore Centrale per l'Emer- genza, il Prefetto (qualora in veste di IC), e il CON.	- Dispone e partecipa al de-briefing conclusi- vo.

COPIA DI LAVORO

ISTRUZIONI OPERATIVE – INTERVENTO PER INCENDIO IN MARE APERTO E ATTIVITÀ S.A.R.

Le seguenti schede di sintesi, correlate alle possibili casistiche di intervento delle Squadre VV.F. a bordo dell'unità navale in emergenza, indicano i principali compiti attribuiti al Responsabile della Funzione Operativa e al Modulo d'intervento una volta giunti a bordo. Le schede oltre a prevedere i possibili casi secondo cui il Modulo d'intervento giunge a bordo della nave in emergenza, forniscono indicazioni sulle abilità e competenze che dovrebbero avere i componenti del modulo, sulle attrezzature e apparecchiature di cui potrà essere dotata e sui compiti ad essa attribuiti. Le indicazioni fornite costituiscono elementi utili che tuttavia dovranno essere contestualizzati da ciascun Comando per tener conto degli aspetti peculiari relativi alla organizzazione locale. I casi esaminati riguardano:

- CASO 1 - INTERVENTO CON MEZZO NAVALE VV.F. ED EVENTUALE PRESENZA ELICOTTERO VV.F.: Tale eventualità si concretizza per un sinistro che si verifica entro le 20 mN con condizioni meteorologiche compatibili con l'impiego dei mezzi navali utilizzati e dell'elicottero VV.F.;
- CASO 2-INTERVENTO CON MEZZO NAVALE DI TERZI ED EVENTUALE PRESENZA ELICOTTERO VV.F.: Tale eventualità si concretizza per un sinistro che si verifica entro od oltre le 20 mN, in caso di indisponibilità di unità navali VV.F., e comunque con condizioni meteorologiche compatibili con l'impiego dei mezzi navali utilizzati e dell'elicottero VV.F.;
- CASO 3 - INTERVENTO CON ELICOTTERO DI ALTRE AMMINISTRAZIONI: Tale eventualità si concretizza per un sinistro che si verifica entro le 20 mN con stato meteo marino incompatibile con l'impiego di mezzi navali o aerei VV.F. o in caso di sinistro oltre le 20 mN con stato meteo marino incompatibile con l'impiego di mezzi aerei VV.F.




INTERVENTO	COMPETENZE E ABILITÀ	D.P.I. E ATTREZZATURE	COMPITI RESPONSABILI FUNZIONE OPERATIVA	MODULO D'INTERVENTO DA 7 UNITÀ E ATTIVITÀ DELL'ELICOTTERO VVF.
- Autosvalimento in mare; - Tecniche di firefighting avanzato a bordo navi; - Conoscenze delle caratteristiche principali delle navi; - Maritime english (almeno uno nell'ambito della squadra); - Tecniche di primo soccorso sanitario.	D.P.I. PERSONALI - D.P.I. personali con completo antinfiamma (giaccone, guanti, salopette e solitoelmo); D.P.I. DEL MODULO D'INTERVENTO - Autoprotezioni ad alta capacità 9 litri con bombola di ricambio dotati di 2° utenza per soccorso a terzi; - DPI di navigazione: tuta antistandardimento (in relazione alle condizioni e climatiche) e giubbotto salvagente Life-jacket del tipo fire-resistant; - Sensore uomo morto; - Imbracatura completa per posizionamento/arresto caduta dotata di alt-tacco dorsale/sternale; - apparati VHF marino; - torcia antideflagrante; ATTREZZATURE DELL'ELICOTTERO VVF. - Sacca SAF per elisoccorso - 2 imbraghi di evacuazione o Ragno multimbrago per l'evacuazione multiple; - GPS; - 50 coperte termoisolanti; - Sacco sanitario; - Set di razzi e fuochi a mano di segnalazione; ATTREZZATURE D'INTERVENTO DI RIFERIMENTO - lance americane (almeno 2); - lance per schiuma a bassa, media ed alta espansione; - Interfaccia raccordi tubazioni; - Premiscelatori di linea, divisori, manichette UN170 e UNI 45 (20+20); - Tubazioni aspirazione e Reggibuto; - Asce; - Apparecchiature radio VHF marino (triwatch) antideflagranti per ogni componente della squadra e apparecchiature radio VF di squadra; - Apparato radio Trasponder - Telefono satellitare per comunicazioni con i centri di coord. VVF; - Termocamera; - Lancia sagole; - Cordame per recupero materiali; - Esplosimetro; - Dosimetro elettronico UDR 13; - Sacco sanitario; - telecamere tipo Snake eyes e Go-Pro; - Contenitori stagni per trasporto attrezzature; - Bombe di ricambio aggiuntive: almeno due per operatore; - Sacca SAF; - Sistemi antincendio ad acqua nebulizzata e sabbia per la perforazione di lamiere e l'estinzione dei focolai d'incendio; - Gruppi divaricatori, cesole pesanti e mototroncatori; - Motopompa barellata (solo al gancio); - Motogeneratore piccolo (solo al gancio) e Prolunghe elettriche; - Gruppi luce (fari a treppiede); - Ventilatori antideflagranti completi di tubazioni di convogliamento; - Lancia termica; - Sistemi spallaggiabili da 20 lt. per la formazione della schiuma; - Taniche benzina (solo al gancio); N.B.: Tutte le attrezzature e apparecchiature contenenti liquidi infiammabili e combustibili possono essere trasportate da velivoli solo ed esclusivamente appesi al gancio	D.P.I. E ATTREZZATURE	IN PROSSIMITÀ DELLA NAVE IN EMERGENZA - Accerta il personale abbia indossato correttamente i DPI e sia dotata di VHF marino impostata sul canale di lavoro prescelto; - Stabilisce il contatto radio con l'elicottero VVF o con la squadra di elisoccorritori (se già sul posto) per informazioni aggiornate; - Concorda con il Comandante della MBP le modalità di avvicinamento, supporto allo sbarco del personale e assistenza in caso di uomo in mare; - Contatta l'OSC per scambi informativi; - Avvicinandosi alla nave da soccorrere, compie un'accurata valutazione della situazione (assetto nave, vento, zone interessate dall'incendio, ecc...); SOTTO BORDO ALL'UNITÀ NAVALE DA SOCCORRERE: - Coordina l'approccio alla nave concordando via radio con il personale SAF, se già presente sulla nave, le modalità di accesso e quelle di trasferimento a bordo delle attrezzature; - Coordina la salita a bordo del personale e informa l'OSC dell'attività A BORDO DELL'UNITÀ NAVALE DA SOCCORRERE: - Una volta a bordo posiziona momentaneamente il personale in area non immediatamente pericolosa; - Stabilisce l'impostazione delle comunicazioni, comunicando all'On Scene Commander (OSC) l'arrivo a bordo della squadra VVF; tiene il contatto radio anche con il PCU; - Raccoglie informazioni dal Comandante della nave o dall'ufficiale responsabile della sicurezza (Safety Officer), quali: origine e tipologia incendio, ubicazione incendio a bordo, numero passeggeri, feriti, ecc...; - Concorda con il Comandante o con l'Ufficiale della sicurezza le attività da compiere in via prioritaria quali: il soccorso ai passeggeri o la lotta attiva contro l'incendio; - Se necessario, coordina le operazioni evacuazione delle persone e di recupero dei naufraghi anche mediante il personale SMZT VF, se presente, utilizzando i dispositivi di salvataggio della nave disponibili (rescue boats, lance, scialuppe); - Attraverso il FIRE PLAN, individua l'ubicazione dell'incendio, dei presunti antincendio della nave in tale zona presenti e dei mezzi di salvataggio della nave; - Concorda con il Comandante della nave o con l'ufficiale responsabile della sicurezza della nave le attività da porre in atto e le misure da adottare in caso d'escalation dell'evento incendio e le modalità di collaborazione con il personale di bordo; - Effettua, congiuntamente al Comandante della nave o all'Ufficiale della sicurezza, una ricognizione della nave per valutare se la pianificazione delle operazioni di soccorso ipotizzata possa essere attuata: salvataggio passeggeri, controllo/estinzione dell'incendio, conservazione dei beni; - Concorda con i componenti della Squadra il segnale d'allarme in caso di pericolo, anche attraverso segnali convenzionali, e le procedure di autosoccorso; - Verifica in continuo l'eventuale presenza di atmosfere esplosive; - Aggiorna periodicamente l'On Scene Commander 440-H-CGE del numero di passeggeri messi in salvo, dell'evoluzione dello scenario e dei risultati dell'opera di estinzione; - Assegna gli incarichi alle unità della squadra antincendio; - Coordina le preliminari necessarie operazioni di ventilazione e controllo dei fumi prima di predisporre l'opera di attacco dell'incendio; - Coordina le operazioni di attacco diretto o indiretto all'incendio; - Monitora in continuo con il responsabile di bordo la stabilità della nave; - Gestisce gli accessi e i tempi di permanenza in zona rossa dei personale in relazione alla capacità degli autospiratori; - Coordina l'attività antincendio di protezione delle zone esposte effettuate dalla MBP VF o dai rimorchiatori presenti; - Tiene e conserva un appunto delle operazioni svolte e delle decisioni prese in sequenza cronologica ai fini della chiusura intervento.	RESPONSABILE F.O. - Coordina l'intervento; - Valuta con le attrezzature e apparecchiature a disposizione (termo camera, esplosimetri, ecc...) la temperatura degli ambienti e la presenza di vapori infiammabili; - Autorizza, coordinandosi con il Comandante, l'apertura di paratie o boccaporti e l'accesso della squadra d'attacco. UNITÀ D'ATTACCO È costituita da n° 2 operatori con compiti di aggredire l'incendio entrando in area rossa. - 1° Unità: ha il compito di attaccare l'incendio - 2° Unità: ha compiti di protezione della prima Unità e del Responsabile. Raffredda le lamiere per consentire l'apertura di paratie e boccaporti in sicurezza, raffredda i fumi per ridurre la probabilità di un "Backdraft" e migliora la vivibilità degli ambienti. UNITÀ D'ASSISTENZA Le altre due Unità hanno compiti di assistenza alla squadra d'attacco: - 3° e 4° Unità: sono posti in zona arancione a ridosso della squadra d'attacco e hanno il compito di agevolare lo spostamento delle manichette, delle attrezzature e delle apparecchiature richieste dalla squadra d'attacco. - La Squadra, ove possibile, deve restare in contatto visivo con la squadra d'attacco. - Su disposizione del Responsabile, danno il cambio ai componenti la squadra d'attacco per consentire loro il recupero psico-fisico. La squadra d'attacco assume i compiti di intervento in caso d'emergenza. UNITÀ D'EMERGENZA Costituita da due Unità ha compiti di soccorso: - 5° e 6° Unità: sono posizionali in zona gialla a ridosso della squadra d'assistenza e hanno il compito di intervenire in soccorso del Responsabile e della squadra d'attacco; - Su disposizione del Responsabile della funzione operativa, danno il cambio ai componenti la squadra d'assistenza. La squadra d'attacco assume i compiti d'intervento in caso d'emergenza. N.B.: I componenti della Squadra devono restare in contatto audio tra di loro. ATTIVITÀ AEREA VVF: Supporto della squadra d'intervento: - Eventuale verticellamento di personale VVF dalla MBP alla nave nel caso di mancanza sistemi di accesso a bordo; - Eventuale verticellamento di elisoccorritori sulla nave per consentire la discesa di bescagliina o scalandrone; - Ricognizione e assistenza alle squadre VVF e SMZT; - Concorso nell'evacuazione della Squadra VVF, in caso di necessità. Operazioni S.A.R.: - trasporto SMZT in zona operazioni; - recupero naufraghi in mare; - recupero feriti e passeggeri dalla nave in emergenza.

COMPETENZE E ABILITÀ	D.P.I. E ATTREZZATURE	COMPITI RESPONSABILE FUNZIONE OPERATIVA	MODULO D'INTERVENTO DA 7 UNITÀ E ATTIVITÀ DELL'ELICOTTERO VVF.
- Autosvalimento in mare; - Tecniche di Firefighting avanzato a bordo navi; - Conoscenze delle caratteristiche principali delle navi; - Maritime english (almeno uno nell'ambito della squadra); - Tecniche di primo soccorso sanitario.	D.P.I. PERSONALI - D.P.I. personali con completo antinfiamma (giaccone, guanti, salopette e sottelmo); D.P.I. DEL MODULO D'INTERVENTO - Autoprotettori ad alta capacità 9 litri con bombola di ricambio dotati di 2° utenza per soccorso a terzi; - DPI di navigazione: tuta antiasideramento (in relazione alle condizioni e climatiche) e giubbotto salvagente Life-jacket del tipo fire-resistant; - Sensore uomo morto; - Imbracatura completa per posizionamento/arresto caduta dotata di attacco dorsale/sterziale; - apparati VHF marino; - torcia antideflagrante; ATTREZZATURE DELL'ELICOTTERO VVF. - Sacca SAF per elisoccorso - 2 imbraghi di evacuazione o Ragno multibraccio per l'evacuazione multipla; - GPS; - 50 coperte termoriflettenti; - Sacco sanitario; - Set di razzi e fuochi a mano di segnalazione; ATTREZZATURE D'INTERVENTO DI RIFERIMENTO - lance americane (almeno 2); - lance per schiuma a bassa, media ed alta espansione; - Interfaccia raccordi tubazioni; - Premiscelatori di linea, manichette UN170 e UNI 45 (20-20) e Divisori; - Tubazioni aspirazione e Reggigiubo; - Asce; - Apparecchiature radio VHF marino (twiwatch) antideflagranti per ogni componente della squadra e apparecchiature radio VF di squadra (Puma); - Telefono satellitare per comunicazioni con i centri di coord. VVF; - Termocamera; - Lancia sagole; - Cordame per recupero materiali; - Esplosimetro; - Dosimetro elettronico UDR 13; - Sacco sanitario; - Telecamere tipo Snake eyes e Go-Pro; - Contenitori stagni per trasporto attrezzature; - Bombe di ricambio aggiuntive: almeno due per operatore; - Sacca SAF; - Sistemi antincendio ad acqua nebulizzata e sabbia per la perforazione di lamiere e l'estinzione dei focolai d'incendio; - Gruppi divaricatori, cesole pesanti e mototroncatori (solo al gancio); - Motopompa barellata (solo al gancio); - Motopompa carrellata (Unità non attrezzata per Firefighters (solo al gancio); - Motogeneratore carrellato (solo al gancio); - Motocompressore per ricarica bombole (solo al gancio); - Motogeneratore di piccole dimensioni (solo al gancio); - Prolunghe elettriche; - Gruppi luce (fari a treppiede); - Ventilatori antideflagranti completi di tubazioni di convogliamento; - Lancia termica; - Apparato radio Trasponder - Sistemi spalleggiabili da 20 lt. per la formazione della schiuma; - Taniche benzina per motopompa e motogeneratore. N.B.: Tutte le attrezzature e apparecchiature contenenti liquidi infiammabili e combustibili possono essere trasportate da velivoli solo ed esclusivamente appesi al gancio	IN PROSSIMITÀ DELLA NAVE IN EMERGENZA - Accerta che il personale abbia indossato correttamente i DPI e sia dotata di radio VHF marino impostata sul canale di lavoro prescelto; - Stabilisce il contatto radio con l'elicottero VVF o con la squadra di elisoccorritori (se già sul posto) per informazioni aggiornate; - Concorda con il Comandante dell'unità navale le modalità di avvicinamento, supporto allo sbarco del personale e assistenza in caso di uomo in mare; - Avvicinandosi alla nave da soccorrere, compie un'accurata valutazione della situazione (assetto nave, vento, zone interessate dall'incendio, ecc...); Contatta l'OSC per scambi informativi SOTTO BORDO ALL'UNITÀ NAVALE DA SOCCORRERE: - Coordina l'approccio alla nave concordando via radio con il personale SAF, se già presente sulla nave, le modalità di accesso e quelle di trasferimento a bordo delle attrezzature; - Coordina la salita a bordo del personale e informa l'OSC dell'attività. A BORDO DELL'UNITÀ NAVALE DA SOCCORRERE: - Una volta a bordo posiziona momentaneamente il personale in area non immediatamente pericolosa; - Stabilisce l'impostazione delle comunicazioni, comunicando all'On Scene Commander (OSC) l'arrivo a bordo della squadra VVF; tiene il contatto radio anche con il PCU; - Raccoglie informazioni dal Comandante della nave o dall'ufficiale responsabile della sicurezza (Safety Officer), quali: origine e tipologia incendio, ubicazione incendio a bordo, numero passeggeri, feriti, ecc...; - Concorda con il Comandante o con l'Ufficiale della sicurezza le attività da compiere in via prioritaria quali il soccorso ai passeggeri o la lotta attiva contro l'incendio; - Se necessario, collabora al coordinamento delle operazioni evacuazione delle persone e di recupero dei naufraghi anche mediante il personale SMZT VF, se presente, utilizzando i dispositivi di salvataggio della nave disponibili (rescue boats, lance, scialuppe); - Attraverso il FIRE PLAN, individua l'ubicazione dell'incendio, dei presidi di antincendio della nave in tale zona presenti e dei mezzi di salvataggio della nave; - Concorda con il Comandante della nave o con l'Ufficiale responsabile della sicurezza della nave le attività da porre in atto e le misure da adottare in caso d'escalation dell'evento l'incendio e le modalità di collaborazione con il personale di bordo; - Effettua, congiuntamente al Comandante della nave o all'Ufficiale della sicurezza, una ricognizione della nave per valutare se la pianificazione delle operazioni di soccorso ipotizzata possa essere attuata: salvataggio passeggeri, controllo/estinzione dell'incendio, conservazione dei beni; - Concorda con i componenti della Squadra il segnale d'allarme in caso di pericolo, anche attraverso segnali convenzionali, e le procedure di autosoccorso; - Verifica in continuo l'eventuale presenza di atmosfere esplosive; - Aggiorna periodicamente l'On Scene Commander del numero di passeggeri messi in salvo, dell'evoluzione dello scenario e dei risultati dell'opera di estinzione; - Assegna gli incarichi alle unità della squadra antincendio; - Coordina le preliminari necessarie operazioni di ventilazione e controllo dei fumi prima di predisporre l'opera di attacco dell'incendio; - Coordina le operazioni di attacco diretto o indiretto all'incendio; - Monitora in continuo con il responsabile di bordo la stabilità della nave; - Gestisce gli accessi e i tempi di permanenza in zona rossa del personale in relazione alla capacità degli autorespiratori; - Coordina l'attività antincendio delle protezioni delle zone esposte effettuata dalla MBP VF o dai rimorchiatori presenti; - Tiene e conserva un appunto delle operazioni svolte e delle decisioni prese in sequenza cronologica ai fini della chiusura intervento.	RESPONSABILE F.O. - Coordina l'intervento; - Valuta con le attrezzature e apparecchiature a disposizione (termo camera, esplosimetri, ecc...) la temperatura degli ambienti e la presenza di vapori infiammabili; - Autorizza, coordinandosi con il Comandante, l'apertura di paratie o boccaporti e l'accesso della squadra d'attacco. UNITÀ D'ATTACCO È costituita da n° 2 operatori con compiti di aggredire l'incendio entrando in area rossa. - 1° Unità: ha il compito di attaccare l'incendio - 2° Unità: ha compiti di protezione della prima Unità e del Responsabile. Raffredda le lamiere per consentire l'apertura di paratie e boccaporti in sicurezza, raffredda i fumi per ridurre la probabilità di un "Backdraft" e migliora la visibilità degli ambienti. UNITÀ D'ASSISTENZA Le altre due Unità hanno compiti di assistenza alla squadra d'attacco: - 3° e 4° Unità: sono posti in zona arancione a ridosso della squadra d'attacco e hanno il compito di agevolare lo spostamento delle manichette, delle attrezzature e delle apparecchiature richieste dalla squadra d'attacco. - La Squadra, ove possibile, deve restare in contatto visivo con la squadra d'attacco. - Su disposizione del Responsabile, danno il cambio ai componenti la squadra d'attacco per consentire loro il recupero psico-fisico. La squadra d'attacco assume i compiti di intervento in caso d'emergenza. UNITÀ D'EMERGENZA Costituita da due Unità ha compiti di soccorso: - 5° e 6° Unità: sono posizionate in zona gialla a ridosso della squadra d'assistenza e hanno il compito di intervenire in soccorso del Responsabile e della squadra d'attacco; - Su disposizione del Responsabile della funzione operativa, danno il cambio ai componenti la squadra d'assistenza. La squadra d'attacco assume i compiti d'intervento in caso d'emergenza. N.B.: I componenti della Squadra devono restare in contatto audio tra di loro. ATTIVITÀ AEREA VVF: Supporto della squadra d'intervento: - Eventuale vericellamento di personale VVF dalla MBP alla nave nel caso di mancanza sistemi di accesso a bordo; - Eventuale vericellamento di elisoccorritori sulla nave per consentire la discesa di biscagina o scalandrone; - Ricognizione e assistenza alle squadre VVF e SMZT; - Concorso nell'evacuazione della Squadra VVF, in caso di necessità. Operazioni S.A.R.: - trasporto SMZT in zona operazioni; - recupero naufraghi in mare; - recupero feriti e passeggeri dalla nave in emergenza.

COMPETENZE E ABILITÀ	D.P.I. E ATTREZZATURE	COMPITI RESPONSABILE FUNZIONE OPERATIVA	MODULO D'INTERVENTO DA 7 UNITÀ E ATTIVITÀ DELL'ELICOTTERO
- Autosvalimento in mare; - Tecniche di Firefighting avanzato a bordo navi; - Conoscenza delle caratteristiche principali delle navi; - Maritime english (almeno uno nell'ambito della squadra); - Tecniche di primo soccorso sanitario; - Abilitazione al verricellamento.	D.P.I. PERSONALI - D.P.I. personali con completo antinfiamma (giaccone, guanti, salopette e sottelmo); D.P.I. DEL MODULO D'INTERVENTO - Autoprotettori ad alta capacità 9 litri con bombola di ricambio dotati di 2° utenza per soccorso a terzi; - DPI di navigazione: tuta antiasideramento (in relazione alle condizioni e climatiche) e giubbotto salvagente Life-jacket del tipo fire-resistant; - Sensore uomo morto; - Imbracatura completa per posizionamento/arresto caduta dotata di attacco dorsale/sienale; - apparati VHF marino; - torcia antideflagrante; ATTREZZATURE D'INTERVENTO DI RIFERIMENTO - lance americane (almeno 2); - Interfaccia raccordi tubazioni; - Apparecchiature radio VHF marino (triwave) antideflagranti per ogni componente della squadra e apparecchiature radio VF di squadra (Puma); - Telefono satellitare per comunicazioni con i centri di coord. VVF; - Termocamera; - Lancia sagole; - Cordame per recupero materiali; - Esplosimetro; - Dosimetro elettronico UDR 13; - Sacco sanitario; - Telecamere tipo Snake eyes e Go-Pro; - Contenitori stagni per trasporto attrezzature; - GPS; - 50 coperte termo riflettenti; - Set di razzi e fuochi a mano di segnalazione. ATTREZZATURE IN CONTAINER AVIOTRASPORTABILE - Manichette UNI 45 e UNI 70 (20+20); - Divisori; - Tubazioni aspirazione; - Bombe di ricambio aggiuntive: almeno due per operatore; - Sacca SAF; - Sistemi antincendio ad acqua nebulizzata e sabbia per la perforazione di lamiere e l'estinzione dei focolai d'incendio (tipo Cobra 330 H Cold-cut/Cristiani wjfe 300 Modular); - Elettropompa per l'alimentazione del sistema di cui sopra; - Motogeneratore (solo al gancio); - Motogeneratore (solo al gancio); - Prolunghe elettriche; - Gruppi luce (fari a treppiede); - Lancia termica; - Apparato radio Trasponder - Taniche benzina per motopompa e mologeneratore (solo al gancio). N.B.: Tutte le attrezzature e apparecchiature contenenti liquidi infiammabili e combustibili possono essere trasportate da velivoli solo ed esclusivamente appesi al gancio	IN PROSSIMITÀ DELLA NAVE IN EMERGENZA - Avvicinandosi alla nave da soccorrere, compilare un'accurata valutazione della situazione (assetto nave, vento, zone interessate dall'incendio, ecc...); - Contatta l'OSC per scambi informativi - È verricellato congiuntamente alla squadra a bordo della nave in emergenza. A BORDO DELL'UNITÀ NAVALE DA SOCCORRERE: - Una volta a bordo posizionata momentaneamente il personale area non immediatamente pericolosa; - Organizza la ricezione delle attrezzature integrative di soccorso; - Stabilisce l'impostazione delle comunicazioni, comunicando all'On Scene Commander (OSC) l'arrivo a bordo della squadra VVF; tiene il contatto radio anche con il PCU; - Raccoglie informazioni dal Comandante della nave o dall'ufficiale responsabile della sicurezza (Safety Officer), quali: origine e tipologia incendio, ubicazione incendio a bordo, numero passeggeri, feriti, ecc...; - Concorda con il Comandante o con l'Ufficiale della sicurezza le attività da compiere in via prioritaria quali il soccorso ai passeggeri o la lotta attiva contro l'incendio e le modalità di collaborazione con il personale di bordo; - Se necessario, collabora al coordinamento delle operazioni evacuazione delle persone e di recupero dei naufraghi anche mediante il personale SMZT VVF, se presente, utilizzando i dispositivi di salvataggio della nave disponibili (rescue boats, lance, scialuppe); - Attraverso il FIRE PLAN, individua l'ubicazione dell'incendio, dei presidi di antincendio della nave in tale zona presenti e dei mezzi di salvataggio della nave; - Concorda con il Comandante della nave o con l'ufficiale responsabile della sicurezza della nave le attività da porre in atto e le misure da adottare in caso d'escalation dell'evento; - Effettua, congiuntamente al Comandante della nave o all'Ufficiale della sicurezza, una ricognizione della nave per valutare se la pianificazione delle operazioni di soccorso ipotizzata possa essere attuata: salvataggio passeggeri, controllo/estinzione dell'incendio, conservazione dei beni; - Concorda con i componenti della Squadra il segnale d'allarme in caso di pericolo, anche attraverso segnali convenzionali, e le procedure di autosoccorso; - Verifica in continuo l'eventuale presenza di atmosfere esplosive; - Aggiorna periodicamente l'On Scene Commander del numero di passeggeri messi in salvo, dell'evoluzione dello scenario e dei risultati dell'opera di estinzione; - Assegna gli incarichi alle unità della squadra antincendio; - Coordina le preliminari necessarie operazioni di ventilazione e controllo dei fumi prima di predisporre l'opera di attacco dell'incendio; - Coordina le operazioni di attacco diretto o indiretto all'incendio; - Monitora in continuo con il responsabile di bordo la stabilità della nave; - Gestisce gli accessi e i tempi di permanenza in zona rossa del personale in relazione alla capacità degli autospiratori; - Coordina l'attività antincendio delle zone esposte effettuate dalla MBP VF o dai rimorchiatori presenti; - Tiene e conserva un appunto delle operazioni svolte e delle decisioni prese in sequenza cronologica al fine della chiusura intervento.	RESPONSABILE F.O. - Coordina l'intervento; - Valuta con le attrezzature e apparecchiature a disposizione (termo camera, esplosimetri, ecc...) la temperatura degli ambienti e la presenza di vapori infiammabili; - Autorizza coordinandosi con il Comandante, l'apertura di paratie o boccaporti e l'accesso della squadra d'attacco. UNITÀ D'ATTACCO È costituita da n° 2 operatori con compiti di aggredire l'incendio entrando in area rossa. - 1° Unità: ha il compito di attaccare l'incendio - 2° Unità: ha compiti di protezione della prima Unità e del Responsabile. Raffredda le lamiere per consentire l'apertura di paratie e boccaporti in sicurezza, raffredda i fumi per ridurre la probabilità di un "Backdraft" e migliora la visibilità degli ambienti. UNITÀ D'ASSISTENZA Le altre due Unità hanno compiti di assistenza alla squadra d'attacco: - 3° e 4° Unità: sono posti in zona arancione a ridosso della squadra d'attacco e hanno il compito di agevolare lo spostamento delle manichette, delle attrezzature e delle apparecchiature richieste dalla squadra d'attacco. - La Squadra, ove possibile, deve restare in contatto visivo con la squadra d'attacco. - Su disposizione del Responsabile, danno il cambio ai componenti la squadra d'attacco per consentire loro il recupero psico-fisico. La squadra d'attacco assume i compiti di intervento in caso d'emergenza. UNITÀ D'EMERGENZA Costituita da due Unità ha compiti di soccorso: - 5° e 6° Unità: sono posizionate in zona gialla a ridosso della squadra d'assistenza e hanno il compito di intervenire in soccorso del Responsabile e della squadra d'attacco; - Su disposizione del Responsabile della funzione operativa, danno il cambio ai componenti la squadra d'assistenza. La squadra d'attacco assume i compiti d'intervento in caso d'emergenza. N.B.: I componenti della Squadra devono restare in contatto audio tra di loro. ATTIVITÀ AEREA: Supporto della squadra d'intervento: - Verricellamento di personale VVF dall'elicottero alla nave; - Ricognizione e assistenza alle squadre e SMZT VVF; - Concorso nell'evacuazione della Squadra VVF in caso di necessità. Operazioni S.A.R.: - trasporto SMZT in zona operazioni; - recupero naufraghi in mare; - recupero feriti e passeggeri dalla nave in emergenza.

[Handwritten signature]

COPIA



FAX 06/6549830

Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

DIR. CENTR. PER L'EMERGENZA E IL SOCC. TECNICO
AREA ATTIVITA' DI SOCCORSO SPECIALI: SOCCORSO ACQUATICO,
SOCCORSO PORTUALE E SERVIZIO SOMMOZZATORI

16 MAG 2006

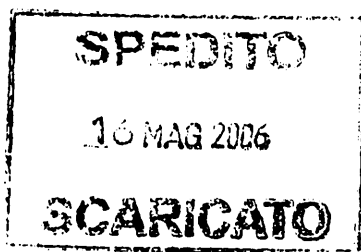
Protocollo n° SAPAL38/3406/C

Risposta al Foglio del

Allegati

N°

del



Ai Comandi Provinciali VV.F.
Sedi di distaccamento portuale
LORO SEDI

Alle Direzioni Regionali VV.F.
LORO SEDI

Oggetto: organizzazione e gestione del servizio antincendio portuale.

Nel corso dell'anno 2005 sono state emanate da questo Dipartimento alcune direttive relative alle modalità di espletamento del servizio antincendio portuale che il C.N.VV.F. svolge in taluni porti come previsto dalla legge 690/40 e successive.

In particolare la nota n.183/3436 del 28/01/05 e la nota 1686/3406 del 23 Giugno 2005 hanno integrato e in parte modificato quanto già previsto dalla circolare 24/86.

Considerato tuttavia che non tutti i Comandi Provinciali hanno dato applicazione univoca alle citate direttive si ritiene necessario ribadire e meglio precisare i criteri ai quali i Comandi stessi devono attenersi per la organizzazione e la gestione del servizio antincendio portuale.

Si conferma, innanzitutto, la distinzione tra **squadre di condotta** e **squadre di intervento**.

La squadra di condotta dell'unità navale antiincendi è composta esclusivamente da personale brevettato nautico, tra i quali deve essere compreso almeno uno specialista di coperta e uno specialista di macchina; la composizione e il numero delle squadre di condotta necessarie nei diversi distaccamenti portuali sono indicati nella tabella riportata nel seguito.

Le squadre di condotta non devono abbandonare l'area portuale per interventi di soccorso terrestre e la loro presenza in servizio deve essere sempre garantita

I componenti della squadra di condotta svolgono compiti di coperta (*padroni di barca*), di macchina (*motoristi*) e di manovra dell'impianto antincendio della unità navale cui sono assegnati.

Possono effettuare il tipo di navigazione consentita dalla classe dell'imbarcazione e dal brevetti in loro possesso e devono effettuare in orario di servizio l'addestramento specialistico compresa la navigazione che non pregiudichi la possibilità dell'intervento.

Emesso

In caso di interventi di soccorso o antincendio con l'impiego dell'unità navale, operano senza abbandonare l'unità stessa.

- Possono intervenire anche per il soccorso a terra all'interno della struttura portuale.
- Devono effettuare i controlli e la piccola manutenzione di tutte le unità navali del distaccamento.

Nei turni in cui i brevettati sono in numero superiore a quello previsto per gli equipaggi di condotta è opportuna, comunque, la loro permanenza presso il distaccamento portuale per l'addestramento più impegnativo e per la manutenzione dei mezzi; tuttavia, in situazioni eccezionali di carenza di personale del Comando, i brevettati eccedenti le squadre di condotta possono essere impiegati anche in squadre che operano per soccorso all'esterno del porto.

Si ritiene che, pur tenendo conto delle carenze di organico in talune sedi, una corretta gestione del personale da parte dei Comandi consenta di garantire la sicura presenza giornaliera della squadra di condotta, evitando la sospensione del servizio per un insufficiente numero di specialisti presenti.

La squadra d'intervento navale e portuale è composta da personale qualificato che può operare per soccorso terrestre anche in un territorio esterno al porto secondo la circoscrizione territoriale preliminarmente definita dal Comando.

La squadra d'intervento è ordinariamente dislocata presso la stessa sede portuale (distaccamento misto), ovvero è una di quelle di partenza che operano presso il Comando o il distaccamento meno distante dal porto, secondo il piano di emergenza portuale predisposto dal Comando stesso.

La squadra d'intervento, quando interviene a bordo delle navi, è di norma composta da quattro unità compreso il Capo Squadra.

In caso di incendio o altro intervento di soccorso nel porto o a bordo delle navi, la squadra prevista dal piano deve raggiungere il porto e operare dalla banchina o dall'unità navale antincendio a seconda dello scenario incidentale. *(è prevista entro l'anno l'assegnazione a tutte le sedi di un mezzo nautico speciale per il trasporto veloce della squadra di intervento a bordo dell'unità antincendio o direttamente della nave da soccorrere)*

Tutto il personale vvf che, sulla base del piano, potrà fare parte delle squadre di intervento navale e portuale deve essere addestrato al corretto impiego degli specifici D.P.I. e istruito sul comportamento da tenere a bordo.

Tale personale, analogamente agli specialisti nautici, deve essere portato a conoscenza delle caratteristiche delle navi e di quelle della locale struttura portuale che possono interessare l'attività di spegnimento e di soccorso.

Il predetto personale dovrà, inoltre, essere addestrato presso i simulatori di incendio navale non appena tali impianti, già in fase di allestimento presso alcune sedi, saranno disponibili.

In termini del tutto generali, si rappresenta che le nuove forniture di mezzi nautici consentiranno entro breve a tutti i distaccamenti portuali di disporre sempre di almeno un mezzo nautico antincendio efficiente; è comunque necessario che i Comandi si attivino per evitare fin d'ora il fuori servizio contemporaneo di tutte le U.N.A., sia programmando correttamente le manutenzioni, sia richiedendo con la massima tempestività alle strutture centrali del Dipartimento la sostituzione provvisoria del mezzo.

Tuttavia, nei casi improvvisi di totale indisponibilità di unità navali antincendi, una squadra VV.F. rimarrà nella sede portuale per essere imbarcata su unità navali di soccorso messe a disposizione dalla Autorità Marittima, previo accordi di programma tra il Comando Provinciale e l'Autorità stessa.

COMPOSIZIONE E NUMERO DELLE SQUADRE DI CONDOTTA

Lo schema di seguito riportato tiene conto degli organici attuali degli specialisti nelle sedi e delle unità navali in dotazione e deve essere considerato provvisorio in attesa delle prossime forniture di unità navali nonché della definizione e del completamento delle nuove piante organiche.

fase attuale	a regime	Specialisti squadra di condotta		
		U.N.A. grande (Serie 1100 e MM)	U.N.A. piccola e veloce o media	Mezzo nautico trasporto squadra intervento (RIB)
Genova Venezia	6 sedi I ^a categ.	5 (4)	4 (3)	1
Livorno Napoli Gioia Tauro (RC) Augusta (SR)	6 sedi II^a categ. I ^a categ.	5 (4)		1
Altre 19 sedi	13 sedi II^a categ. III ^a categ.	II ^a categ.	4 (3)	1

La gestione delle presenze degli specialisti di condotta deve essere finalizzata a garantire l'organico dell'equipaggio indicato fuori parentesi nell'ambito del quale deve sempre essere compreso almeno uno specialista di coperta e almeno uno di macchina.

In caso di assenze impreviste di specialisti alle quali non sia possibile porre rimedio, l'unità navale può essere condotta dall'equipaggio specialista secondo l'organico ridotto indicato in parentesi, con una limitazione dell'operatività dell'unità stessa che esclude la navigazione d'altura.

Il Comandante dell'unità navale valuterà, in ogni caso, il tipo di navigazione praticabile, anche sulla base delle previsioni delle condizioni meteo marine.

Di tale limitazione il Comandante Provinciale dovrà fornire tempestiva notizia alle competenti autorità locali (Capitaneria di Porto, Autorità portuale e Prefettura) e al Centro Operativo del Ministero dell'Interno Dipartimento Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa Civile.

I Comandi di Venezia e Genova garantiscono la condotta contemporanea di una unità grande e di una piccola e veloce o media.

I Comandi di Livorno, Napoli, Reggio Calabria e Siracusa garantiscono la condotta di una unità grande ma, in alternativa e sulla base dello scenario incidentale, possono utilizzare l'unità piccola e veloce o media).

Le rimanenti sedi portuali garantiscono la condotta di una unità piccola e veloce o di una unità media.

Tutte le sedi dovranno garantire la presenza del conduttore del mezzo nautico per il trasporto della squadra d'intervento (RIB o equivalente) non appena disporranno di tale natante, mentre in attesa dell'assegnazione o in caso di fuori servizio, il Comando competente provvederà a richiedere

all'Autorità Portuale la disponibilità di un'altra idonea imbarcazione, secondo il piano di emergenza preliminarmente predisposto.

Si pregano le Direzioni Regionali e i Comandi sede di distaccamento portuale di dare assicurazione della ricezione della presente.

I Comandi Provinciali sono, altresì, pregati di confermare o comunicare alla Direzione Centrale per l'Emergenza e il Soccorso Tecnico – Area IV^ il nominativo e la qualifica del capo distaccamento portuale e del funzionario incaricato di seguire il settore.

Le Direzioni Regionali comunicheranno ugualmente il nominativo del funzionario, in servizio presso un Comando o presso la Direzione stessa, incaricato del coordinamento regionale del Servizio Portuale.

IL DIRETTORE CENTRALE
(COLCERASA)