



Coordinamento Aree della Formazione Vigili del Fuoco

ROMA 22/07/2024

Appunti CGIL per il verbale del Tavolo Tecnico per la Formazione Programma di addestramento minimo specialisti nautici di cui alla DCFORM PROT. N. 23539/2024

Questa O.S., pur condividendo la necessità di accrescere la preparazione tecnico-professione del personale specialista nautico e, considerando la formazione, l'aggiornamento e l'addestramento di tutto il personale operativo vv.f un tassello fondamentale per la sicurezza individuale e la buona riuscita delle attività di soccorso, non può però esimersi dal sollevare alcune perplessità su quanto riportato nella bozza discussa. Proprio queste perplessità ci hanno spinto a non inviare delle semplici osservazioni, ma a chiedere che il documento fosse analizzato al Tavolo Tecnico per la Formazione. La situazione degli organici in servizio presso i Nuclei Nautici, i continui e prolungati fuori servizio delle unità navali antincendio per problemi tecnici, carenza di personale specialista che spesso non permette di raggiungere i numeri per formare l'equipaggio di condotta, la mancanza di fondi per le manutenzioni, sono tutti elementi che possono rendere difficilmente attuabile un programma di addestramento minimo. Inoltre le competenze acquisite durante il corso di formazione da uno specialista nautico, a cui fa riferimento la bozza, possono valere per gli ultimi corsi di specializzazione effettuati dall'Amministrazione, mentre la maggior parte del personale nautico più "anziano", in servizio sul territorio nazionale, non ha goduto di una formazione omogenea, così come previsto dalle normative nazionale, internazionale e di settore, che obbligano chi naviga ad avere appositi requisiti; cosa a cui di certo non si può porre rimedio pubblicando semplicemente sul sito Intranet del Dipartimento i manuali di Coperta e Macchina. Non per questo gli specialisti nautici sono da considerarsi "non formati/addestrati", anzi, questi, negli anni, hanno acquisito un bagaglio di esperienze e capacità professionali che troppo spesso questa Amministrazione disconosce e non valorizza a pieno. A conferma di ciò risulta così poco chiaro a cosa si riferiscano le richiamate "capacità" del personale nautico; se alla condotta, al Comando delle unità navali VF, alla gestione delle stesse e dell'impiantistica o se al soccorso od altro. Sarebbe opportuno capire quali esse siano e come le stesse possano essere catalogate per una richiamata "idoneità", poiché, lo Specialista, nell'adempimento delle sue funzioni, **agisce in piena autonomia gestionale** quale diretto responsabile delle operazioni di soccorso e della navigazione, valutando direttamente le situazioni e gli scenari in cui è coinvolto proprio sulla base della formazione ricevuta e all'esperienza maturata, conformando le proprie azioni, anche nel rispetto delle vigenti normative di settore e del Codice della Navigazione.

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

FEDERAZIONE LAVORATORI FUNZIONE PUBBLICA CGIL

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

Non ci risulta infatti, tranne limitati casi, contrariamente a quanto previsto dalle vigenti normative, che questa DCF, di concerto con l'Ufficio Rischio Acquatico, Specialità Nautiche e Sommozzatori, si stia attivando per espletare corsi di formazione/aggiornamento per la gestione delle emergenze di bordo, gestione della sicurezza, gestione delle comunicazioni o applicazione del Codice della navigazione e relativo regolamento, per le attività di polizia giudiziaria applicata al settore, né tantomeno, fino a non molto tempo fa, si sia mai chiesta o abbia verificato se il personale da formare fosse in possesso delle basi scolastiche necessarie all'accesso ai programmi didattici finalizzati all'attività nautica di macchina e coperta.

A titolo d'esempio, per la cinematica Radar e per la comprensione del suo funzionamento, è fondamentale la conoscenza della matematica superiore di secondo livello, alla pari di quanto necessario per la comprensione delle istruzioni al Comandante fornite per ogni Unità Navale, rispettivamente, nel primo obbligatoria per poter effettuare navigazione notturna, nel secondo, per poter gestire la navigazione, in sicurezza e consapevolezza dei limiti cui condurre le Unità in funzione dei carichi e delle condizioni meteo marine.

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

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

E' del tutto evidente che la richiamata "idonea capacità operativa specialistica", altro non è che una parola astratta, poiché, non risulta per lo specialista la sussistenza di un grado di giudizio sulle capacità operative e professionali, se non, come detto, quello già validato e riconosciuto nel possesso di un brevetto, quindi, non oggetto di riesame d'idoneità se non in caso di una prolungata assenza dal servizio e/o sospensione del brevetto, quantomeno nei termini proposti, trattandosi già di abilitazione sia essa di macchina o di coperta rilasciata dopo apposito corso di formazione, esame finale e relativo periodo di affiancamento. Ci sembra alquanto singolare anche il fatto che l'effettuazione di un intervento di soccorso in mare che non rientri in una delle manovre proposte dagli scenari esercitativi non venga considerato come "assolvimento dell'obbligo", quindi, non contabilizzabile nelle 36 ore previste nel semestre; ricordiamo che il "non idoneo al pronto impiego operativo specialistico" equivale ad una sottrazione di economie al lavoratore, anche nel caso in cui questo abbia fatto ore di soccorso in mare od altro non riconducibili a quanto riportato nella bozza. Per altro molti degli scenari proposti, in alcuni casi poco comprensibili e fuorvianti sotto l'aspetto nautico, non risultano percorribili per una serie di motivazioni: mancanza di adeguata e specifica formazione per buona parte del personale specialista nautico (nessun corso radar, radar ARPA,

GMDSS, Sonar, Standard Marittime English, STCW-95, ecc.); intralcio alle attività marittime all'interno e fuori dei porti; mancanza dell'equipaggiamento necessario a svolgere molte delle manovre proposte; assenza della squadra d'intervento portuale a bordo e, quando presente, spesso non formata per il SAP (molti operatori non hanno il corso di Antincendio Navale e STCW-95); indisponibilità di zattere da esercitazione, atolli, gavittelli, corpi morti, SART da esercitazione, kit di ricambio fuochi a mano, razzi e boette fumogene (tra l'altro l'uso di queste segnalazione può provocare dei falsi allarmi, quindi, il loro uso è limitato esclusivamente ad una effettiva emergenza in mare; lo stesso vale per l'uso dell'EPIRB); unità navali non costruite e predisposte per alcune manovre di abbordo, manovre non previste e vietate dai manuali operativi e d'uso; impossibilità di allontanarsi oltre le due miglia dal porto, così come dettato dalle Circolari Ministeriali, per una eventuale concomitante richiesta di soccorso e per un celere imbarco della squadra portuale (se non presente a bordo); necessità di definire i costi e rendere disponibili apposite risorse economiche per reintegrare tutte le attrezzature/materiali necessari ad attuare quanto previsto dalla bozza (carburante, revisione di zattere, Life-jackets, MOB o altro equipaggiamento di sicurezza e definizione dei tempi per il loro reintegro – calcolando che questi addestramenti devono essere moltiplicate per i quattro turni e per tutti i nuclei); stanziamento di idonee risorse finanziarie per gli straordinari che permettano di integrare le squadre di condotta e possibile l'attività addestrativa. Aggiungiamo che alcune manovre previste dal programma esulano dalle competenze del ruolo di macchina, in quanto (a titolo di esempio: scenario n. 1 – punti 2, 4; n. 4 – punti 1, 3, 4) non rientrando nei compiti e nella formazione ricevuta dal personale motorista; inoltre se è presente a bordo un solo nautico di macchina, questo non può lasciare il controllo delle macchine/impianti per dare supporto alla squadra antincendio navale nelle operazioni di accesso a bordo, nella realizzazione degli stendimenti, usare la termocamera, ecc..

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

Ricordiamo che poiché l'addestramento, diversamente dal soccorso che come noto è suscettibile di deroghe, ricade tra le operazioni da svolgersi in sicurezza (D.Lgs. 21/08/2019 N°127), si rende necessario, comunque, rimandare un'eventuale applicazione del piano addestrativo, ad una fase successiva alla stesura e all'applicazione degli specifici DVR al naviglio di questa amministrazione che, seppur previsti dalle normative, risultano inesistenti, quindi una omissione del datore di lavoro. Questa O.S., infatti, ha potuto visionare un solo DVR appartenente alla VF1127, la cui lettura ha messo in luce ulteriori difformità nell'armamento, le quali, saranno inevitabilmente oggetto di discussione in altra sede.



Coordinamento Aree della Formazione Vigili del Fuoco

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

Per quanto sopra la CGIL chiede:

Il congelamento della bozza del programma di "Addestramento minimo Specialisti Nautici;

L'applicazione in via temporanea di quanto previsto nel decreto del Capo Dipartimento di cui all'art. 46, comma 2 del DPR n. 64 del 28 febbraio 2012, per i nautici di macchina e di coperta;

Nelle ore di addestramento minimo vanno conteggiate le esercitazioni periodiche interforze (semestrali e occasionali) che si svolgono in ambito locale, i servizi di assistenza e soccorso in generale, anche quelli che non rientrano in uno degli scenari proposti nella bozza di circolare;

Di computare nell'addestramento minimo le manutenzioni svolte sulle unità navali antincendio, sia quelle previste dalle linee guida divulgate dalla DCEMER, quelle raccomandate dal costruttore e dai manuali d'uso, anche per il fatto che molte di esse prevedono la messa in esercizio degli impianti di bordo e magari la navigazione;

La verifica urgente dei corsi svolti dal personale specialista nautico di coperta e macchina e quelli da espletare al più presto, anche mediante riscontro diretto presso i Nuclei;

La redazione dei DVR (documento valutazione del rischio) per tutte le unità navali antincendio del Corpo Nazionale che ne sono sprovviste;

Colmare, con la massima urgenza, tutte le lacune formative fin qui emerse mettendo in atto, in tempi brevi, i necessari accordi formativi con strutture accreditate e di riferimento nazionali per rendere omogenea la formazione degli specialisti nautici in campo nazionale, nell'ottica del raggiungimento di quanto normativamente atteso e previsto;

Necessità di valutare con la massima urgenza i carichi di lavoro ai quali il personale, a causa delle contingenti carenze di organico, è sottoposto nell'insieme, tra soccorso, manutenzioni, addestramento, gestione amministrativa, ecc.

Che venga chiesto il supporto di enti esterni per la redazione del nuovo documento, quali le Capitanerie di porto, anche in considerazione dello stipulato accordo di reciproca collaborazione con questa Amministrazione, per la formazione sulla gestione della sicurezza della navigazione e applicazione del Codice della Navigazione.

Adeguata formazione della squadra d'intervento portuale tramite l'espletamento degli appositi corsi SAP e STCW-95.

LA DELEGAZIONE TRATTANTE
FPCGILVVF

FEDERAZIONE LAVORATORI FUNZIONE PUBBLICA CGIL

VIA LEOPOLDO SERRA, 31 - 00153 ROMA

Tel. +39 06 58544 302/303 | coordinamentovvf@fpcgil.it