



**Al Capo Dipartimento del Soccorso Pubblico
Della Difesa Civile e Vigili del Fuoco
Prof. Mario Morcone**

**Al responsabile della Dir. Centr.
Per l'emergenza e socc. tecnico
Area attività di soccorso speciali
Soccorso acquatico, soccorso portuale
e servizio sommozzatori
Ing. Ugo Bonessio**

Oggetto: Osservazioni - Circolare MI.SA n° 18 del 23 marzo 2006 (prot. n. 2193/PM); Protocollo n. SAP1438/3406/C del 18 maggio 2006

La circolare MI.SA n°18 del 23/03/06, avente come oggetto la “Revisione delle procedure per il rilascio e/o il rinnovo della Patente Nautica per la conduzione di natanti, imbarcazioni e mezzi speciali in dotazione al C.N.VV.F., che sostituisce la precedente circolare MI.SA n°1 del 22/01/2002, evidenzia a pagina quattro – **1 Premessa** – quasi a fondo pagina – **“Per la conduzione di imbarcazioni con particolari caratteristiche tecnico strutturali e motorizzazione, in grado di raggiungere velocità superiori ai 40 nodi in condizioni di pieno carico, è richiesto il superamento di un apposito corso di formazione”**.

La nota con protocollo n° SAP1438/3406/C del 18/05/06 avente come oggetto “L’organizzazione e gestione del servizio antincendio portuale” prevede la presenza di un mezzo veloce (RIB) per il trasporto della squadra d’intervento, nel caso la motobarcapompa abbia già lasciato gli ormeggi con il solo personale di condotta e, riporta: **“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....(omissis)**.

Alla luce di quanto emanato dalle circolari in oggetto, questa O.S., essendo a conoscenza che alcuni distaccamenti portuali dispongono già di unità veloci in grado di raggiungere e superare facilmente una velocità di 40 nodi a pieno carico e, non risultando che siano stati espletati da parte dell’amministrazione corsi di formazione per la condotta di unità veloci, chiede, per l’incolumità dei lavoratori, siano essi componenti della squadra d’intervento che di condotta, l’esonero immediato di tutto il personale non in possesso di abilitazione per “l’alta velocità” dal condurre tali mezzi nautici.

Essendo esplicitamente riportata a chiare lettere che bisogna aver superato un apposito corso di formazione, la RdB-CUB denuncerà ogni tentativo dell’amministrazione di procedere d’ufficio al rilascio di tale “abilitazione”, in quanto tale scorciatoia non assicurerebbe la giusta preparazione del personale a garanzia dell’incolumità di chi naviga, o di chi venga soccorso.

Altro punto per noi incomprensibile del Protocollo SAP 1438/3406/C del 18/05/06 è la “trasformazione” in terza categoria di sedi che erano classificate in seconda categoria, senza aver tenuto conto dei reali dati sui traffici passeggeri e merci di questi scali; dati che l’amministrazione si è ben guardata dal richiederli ufficialmente alle varie autorità portuali, affidandosi esclusivamente a quanto raccolto (quasi sempre dati non aggiornati) dai vari comandi provinciali. Alla luce di ciò, quanto emanato nega la realtà di porti come Palermo, Brindisi, Taranto, Bari, Civitavecchia (Roma), Ancona, Ravenna, La Spezia, ed altri ancora, con il grave pericolo di sottovalutare il rischio presente in questi scali.

Con l’occasione chiediamo un incontro urgente per affrontare questa ed altre problematiche che affliggono il settore portuale dei vigili del fuoco.

Roma, 14 giugno 2006

Distinti saluti
Per il coord. Nazionale
RdB-CUB P.I. settore vigili del fuoco
Giorgio Gibbone