



Segreteria Generale

Roma, 11 Gennaio 2015

## PROBLEMATICHE INTERVENTO NORMAN ATLANTIC IL CONAPO HA INCONTRATO IL CAPO DEL CNVVF ING. GIOMI

In data 8 gennaio il CONAPO è stato ricevuto dal Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ing. Gioacchino Giomi, al quale avevamo richiesto un incontro urgente a seguito dei due gravi eventi accaduti il 28 dicembre 2014 nel mare Adriatico, ovvero lo scontro di due mercantili al largo di Ravenna (il Lady Aziza battente bandiera del Belize e il Gokbel battente bandiera della Turchia ed affondato con dispersi), e l'incendio che ha coinvolto il traghetto Norman Atlantic al largo dell'isola di Corfù e le varie fasi di intervento.

La richiesta è stata inoltrata per discutere delle problematiche emerse durante le operazioni di soccorso ed antincendio che hanno visto il C.N.VV.F. relegato ad un ruolo assolutamente marginale tenuto conto della gravità degli eventi, nonostante il segretario generale Brizzi e tutta la segreteria generale CONAPO abbiano lavorato ininterrottamente da tale data fino a tutta la giornata di capodanno per sollecitare l'impiego dei vigili del fuoco e dare il massimo contributo alla risoluzione dei problemi.

Il CONAPO, dopo aver ascoltato il resoconto dei fatti fornito dal Capo del Corpo, ha espresso il proprio disappunto per l'evidente fallimento della catena di comando del CNVVF, sia delle strutture centrali che di quelle periferiche della Puglia, evidenziando come tutto l'intervento appare essere stato verosimilmente sottovalutato.

Infatti, da quanto nelle nostre conoscenze, nelle operazioni di soccorso nessuna figura dirigenziale del C.N.VV.F. in grado di prendere decisioni si è recata sul posto per relazionarsi con gli altri Enti e Corpi dello Stato intervenuti per coordinare i reciproci contributi.

Ci risulta che la Capitaneria di Porto ha il compito di coordinare le operazioni di soccorso in mare (cui peraltro il CNVVF avrebbe potuto dare il proprio contributo aereo), mentre lo spegnimento di un incendio a bordo di nave rimane competenza esclusiva del C.N.VV.F.

Le operazioni di spegnimento non dovevano essere affrontate con soli 8 uomini (meno di un incendio appartamento) peraltro imbarcati su un rimorchiatore e senza idonee attrezzature al seguito, ma in caso di inefficienza o mancanza delle nostre unità navali, dovevano essere imbarcati e portati sul posto da imbarcazioni (o elicotteri) della Capitaneria di Porto, con cui è in essere una [specifico convenzione](#) siglata il 15.06.2006.

Anche l'invio degli 8 colleghi è parsa più un'operazione di facciata che di reale sostanza poiché come minimo dovevano essere imbarcate 9 squadre da 4 uomini con capi squadra, capi reparto e funzionari per avere una idonea gestione di un ambiente complesso come l'incendio a bordo di una nave di grandi dimensioni.

Ci chiediamo quale dirigente può pensare di prendere simili decisioni, impensabile che questi 8 colleghi potessero approssimare una efficace azione di spegnimento, ma anche solo salire a bordo del traghetto da basso di un rimorchiatore, in simili condizioni meteorologiche.

Da evidenziare che la necessità di inviare degli uomini per affrontare l'incendio è stata sollecitata per le vie brevi anche dal CONAPO lo stesso giorno, senza peraltro immaginare che sarebbe stata applicata così grossolanamente. Come sempre dal CONAPO sono dovute arrivare pressioni per far rientrare sulla terraferma gli 8 colleghi imbarcati e dimenticati, come anche il CONAPO ha chiesto l'invio del NIA a bordo per investigare sulle cause scatenanti l'incendio.

Tutto questo dimostra come il sistema di VVF non ha funzionato a dovere, perché non bisogna aspettare che un sindacato “suggerisca” cosa si deve fare o sarebbe meglio fare.

Stessi dubbi e critiche sono state mosse nei confronti della gestione dei nostri mezzi navali, di cui si prevede la dismissione delle unità navali di grosse dimensioni, dei nostri elicotteri soprattutto per il fatto che siamo ancora nell'impossibilità ad effettuare il volo notturno, e della prevista chiusura dei nuclei sommozzatori.

Se dobbiamo avere specialità marittime e aeronautiche, le stesse devono essere efficienti e funzionali come negli altri corpi dello Stato. Di fatto sul posto c'erano imbarcazioni e mezzi aerei della Capitaneria di Porto, Marina Militare e Guardia di Finanza, testimoniando che con tutte le difficoltà del caso era possibile essere presenti sulla zona delle operazioni, eppure il C.N.VV.F. oltre ad 8 uomini senza equipaggiamento e imbarcati su un rimorchiatore privato non è stato in grado di fare altro.

Per quanto sopra il CONAPO ha richiesto il massimo sforzo per adeguare i mezzi navali o aerei che siano, per uniformarli ed efficientarli al pari degli altri corpi dello Stato oltre a produrre un grande sforzo di formazione per dare al personale la necessaria preparazione per affrontare incendi di nave (al proposito è bene ricordare che esistono tre simulatori navali a Brindisi, La Spezia e Roma, in parte inutilizzati). La formazione deve essere più incisiva e efficace a tutti i livelli del Corpo, a partire dai comandanti sino ad arrivare ai vigili e non solo sull'approccio materiale all'intervento ma di conoscenza di norme e ambiti di responsabilità del C.N.VV.F. Solo in questa maniera su scenari particolarmente difficili come quelli di cui sopra si ha una possibilità di gestire al meglio ed in sicurezza l'emergenza.

Analogo sforzo è stato richiesto per effettuare un controllo di gestione più serrato sui comandi periferici al fine di verificare il grado di risposta alle emergenze, il rispetto delle normative di settore, l'applicazione delle convenzioni vigenti con gli altri Enti/Corpi dello Stato per aumentare le sinergie e l'interoperabilità a tutto vantaggio delle operazioni di soccorso, nonché di richiamare i dirigenti locali ed i funzionari ad una partecipazione maggiore alle operazioni di soccorso soprattutto se trattasi di emergenze di così largo impegno (si trattava pur sempre di un traghetto in fiamme al largo della costa con mare in burrasca e oltre 400 persone a bordo da trarre in salvo) mentre da quanto ci viene riferito non si è visto nessuno o quasi.

In ultimo è assolutamente improcrastinabile definire una POS per gli incendi di nave dove venga stabilito non solo come agire a bordo dell'imbarcazione/nave, ma anche con l'indicazione del numero minimo di vigili del fuoco, distinti per qualifiche, che devono salire a bordo per approssimare l'opera di spegnimento nonché le attrezzature minime da portare al seguito per affrontare un intervento del genere in condizioni di **sicurezza e di efficienza massima**, nella quale siano perfettamente chiarite le modalità di collaborazione ed interazione con le altre amministrazioni che intervengono sullo scenario incidentale.

Stante le esperienze pregresse e ritenuto quanto accaduto una prima indicazione di massima, si può stimare necessario intervenire in nove squadre di quattro uomini coordinate da uno o più funzionari a bordo, e da referenti a terra che costituiscano interfaccia logistico-operativa, compreso un funzionario e/o un dirigente che sia il trait-d'union con gli enti concorrenti alle operazioni di salvataggio e soccorso.

Prendiamo quindi atto della disponibilità del Capo del Corpo Ing. Giomi a valutare le nostre osservazioni e suggerimenti, come anche il medesimo ha recepito l'intento costruttivo del nostro sindacato per evitare il ripetersi di quanto accaduto e per attuare le opportune revisioni delle procedure. Il Capo del Corpo si è quindi impegnato a prendere provvedimenti per la soluzione della problematica e migliorare il Corpo ed i servizi resi al cittadino.

L'incontro si è concluso in maniera cordiale ed il CONAPO ha precisato che rimarrà a disposizione per ogni ulteriore contributo utile alla definizione di una corretta strategia futura.



Il Segretario Generale  
CONAPO Sindacato Autonomo VVF  
C.S.E. Antonio Brizzi