

COMITATO NAZIONALE SPECIALSITI NAUTICI VV.F.

Prot. 000124/5 – 25/02/2021

alla O.S. DIRSTAT VV.F.

PREMESSA

Il riordino del 2015 che ha visto la rimodulazione delle piante organiche ed in particolar modo la riduzione della pianta organica dei Nuclei Nautici ha causato “grandi esuberanti” in tutte le sedi di servizio. La dannosa conseguenza è quella di aver provocato un blocco dei passaggi di qualifica a danno del personale con oltre 20 anni di servizio che ha negato per ben quattro decorrenze la possibilità di accedere alla qualifica di Capo Squadra.

Successivamente, con le modifiche introdotte dal D.lgs. 127/18 sono subentrati sostanziali cambiamenti che hanno originato due fondamentali problemi:

1. a seguito del giusto riconoscimento dei ruoli in nautici di coperta e nautici di macchina, si è dovuto procedere alla scelta, da parte del personale in possesso di doppio brevetto, in quale ruolo essere inquadrato. Questo purtroppo è avvenuto senza alcuna supervisione da parte dell'Amministrazione creando squilibri tra i due ruoli, sia a livello nazionale che all'interno di ogni singola sede di servizio. Questi squilibri hanno causato gravi penalizzazioni per il personale vigile più anziano che si è visto scalare nella graduatoria relativa al proprio ruolo rimanendo nuovamente bloccato.
2. il personale che invece ha effettuato il passaggio di qualifica a Capo Squadra, prima dell'introduzione delle modifiche dettate dal D.lgs. 127/18 e che ha optato di uscire dal proprio comando di residenza, si è visto precludere la mobilità per effetto degli esuberanti nei rispettivi ruoli a causa di quanto evidenziato al punto precedente, bloccandogli di fatto la possibilità di rientro presso i rispettivi nuclei di residenza. Analoga cosa è avvenuta per il personale Vigile che ha scelto di conseguire la specializzazione nautica ben quattro anni fa e quindi, anch'esso, si ritrova con la mobilità bloccata.

Resta dunque da comprendere quali possano essere le soluzioni da intraprendere per sanare una situazione che negli ultimi anni ha danneggiato il personale specialista nautico. A tal proposito, riteniamo uniche e possibili soluzioni, tre operazioni fondamentali che necessitano di un urgente riscontro e che possono trovare facile campo di applicazione e sono nell'ordine:

- 1) Mobilità del personale Vigile e Qualificato attualmente fuori sede**
- 2) Corso per neo specialisti nautici**

3) Soluzione transitoria per le promozioni nella qualifica di Capo Squadra

1 - MOBILITA'

Per porre rimedio alle dannose conseguenze verificatesi con quanto descritto in premessa, occorre **con ogni urgenza**, attraverso una **fase transitoria** prevedere il rientro ai propri nuclei di residenza del personale attualmente fuori sede.

Alla data attuale contiamo **18 Capi Squadra** e **11 Vigili** bloccati fuori sede. Nel contesto attuale, tenendo conto che nelle sedi vi sono comunque i doppi brevettati (come previsto dal vigente D.lgs. 127/18, all'occorrenza impiegati anche nella mansione del ruolo "rinunciato"), poco cambierebbe sugli equilibri dei Nuclei.

Considerate le carenze vigenti nonché gli scompensi tra qualificati e vigili all'interno dei vari nuclei, il personale suddetto potrebbe essere tranquillamente trasferito presso la propria sede di residenza.

A seguire andrebbe effettuato immediatamente un **CORSO PER NEO SPECIALISTI NAUTICI** (*improcrastinabile*).

2 – CORSO PER NEO SPECIALISTI

Contestualmente e non più rimandabile occorre porre in essere un **corso per neo specialisti nautici di macchina e nautici di coperta**.

Alla luce delle carenze, preannunciate dallo scrivente Comitato, urge l'immissione di nuovo personale nella specializzazione nautica al fine di salvaguardare il dispositivo di soccorso del settore nautico.

Innanzitutto, prima di procedere alla valutazione dei posti disponibili andrebbero effettuate due fondamentali operazioni.

Concedere al personale nautico, alla luce delle importanti variazioni introdotte con l'istituzione del ruolo nautico e tutte le conseguenze ad esso connesse, di poter scegliere se permanere nel ruolo nautico oppure transitare nel ruolo del personale operativo, così come avvenuto per il personale Elisoccorritore. Si fa presente che il personale nautico è stato automaticamente inserito nel ruolo che contempla funzioni e progressioni di carriera ben diverse da quelle del precedente ruolo.

L'altra operazione da effettuare riguarda la distribuzione e l'inquadramento del personale in possesso di doppia specializzazione (brevetto), già avvenuta ma senza alcuna supervisione da parte della Direzione Centrale, creando scompensi e squilibri dei due ruoli all'interno delle sedi di servizio. Inoltre, veniamo a conoscenza che qualche collega ha formulato a posteriori, richiesta di "cambio di ruolo", solo per avere una *chance* in più di poter rientrare al proprio nucleo di residenza o per avere una progressione di carriera più rapida. Occorre quindi che l'amministrazione debba riconsiderare la libera ed incontrollata scelta dei doppi brevettati imponendo in ogni nucleo quanti e quali ruoli devono essere ricoperti. Il tutto per un'equa distribuzione che non pregiudichi gli equilibri nelle sedi dei due ruoli e non leda il diritto al passaggio di qualifica del personale più anziano.

Solo dopo aver effettuato queste due fondamentali operazioni, si potrà procedere all'individuazione dei posti da considerare per il corso da specialisti nautici nei due rispettivi ruoli.

È bene far presente che per l'individuazione dei posti andrebbero contemplate, almeno per questa fase transitoria, le **effettive carenze** nucleo per nucleo e non considerare, come tutt'ora avviene, il numero globale (somma algebrica) viziato e falsato da quei sovrannumero creati a seguito del riordino, come evidenziato in premessa.

Infatti, a causa della riduzione degli organici in alcuni nuclei e addirittura il **dimezzamento** di altri (ad es. Livorno, Napoli.), si è venuta a creare una situazione di esuberi nel conteggio complessivo nazionale che non ha permesso di colmare le effettive carenze in quelle sedi invece sotto organico, con le conseguenze che inevitabilmente gravano sull'operatività e dunque sul servizio di soccorso.

Come evidenziato, rammentiamo che il personale nautico è già stato fortemente penalizzato in quanto l'esubero nazionale generato ha anche azzerato le possibilità di progressione di carriera cagionando danni morali, economici, contributivi e previdenziali.

3- PROMOZIONI ALLA QUALIFICA DI CAPO SQUADRA

In premessa occorre evidenziare che ad oggi la presenza o l'assenza del qualificato non infierisce in alcun modo sull'operatività del Nucleo Nautico, ed in attesa di un regolamento di settore che definisca i compiti e le mansioni specifiche del personale vigile e del personale qualificato che allo stato attuale svolgono indifferentemente le medesime mansioni/funzioni, atteso che lo stesso Dipartimento non rileva le specifiche carenze di qualificati nei Nuclei ma si limita a calcolare le carenze solo su base nazionale con il riferimento delle **322 unità previste**, nelle more di una opportuna (ma non stravolgente) modifica dell'organigramma e di un Regolamento Nautico ormai atteso da oltre 15 anni, proponiamo in via **TRANSITORIA** di effettuare i passaggi di qualifica solo in base alla graduatoria nazionale ma rimanendo nella propria sede - priorità alla graduatoria in senso assoluto - (numeri nazionali rispettati come da decreto, ma nei Nuclei, in via transitoria, accettando alcuni sbilanciamenti – tra qualificati e vigili – come è già in essere senza che nessuno se ne preoccupi). Infatti spostarsi da un nucleo ad un altro, solo per l'esigenza di passare alla qualifica successiva determina un problema non solo per il personale costretto a lasciare la propria residenza ma soprattutto perché la carenza dalla sede di uscita non verrebbe colmata dunque un "non senso" dal momento che comunque una delle due sedi rimarrebbe a prescindere con la carenza

QUANTO SUGGERITO SINO A QUESTO PUNTO, RIGUARDA UNA FASE TRANSITORIA NELLE MORE DI RICOMPORRE UN ASSETTO ADEGUATO, FUNZIONALE E DI COMPLEMENTARITA' TRA I RUOLI NAUTICI E LE QUALIFICHE VVF.

INFATTI IL COMITATO CON LA PRESENTE COGLIE L'OCCASIONE PER UNA ANALISI CHE RIGUARDA PROPRIO I PASSAGGI DI QUALIFICA E LE PIANTE ORGANICHE, PROTESO AD UN ASSESTAMENTO PIU' CONSONO ED EQUILIBRATO. ED E' BENE PRECISARE CHE PROPRIO UNA CORRETTA ANALISI AIUTA LA POSSIBILE SOLUZIONE OTTIMALE EVITANDO IN FUTURO CRITICITA' GENERATE DAI NUMERI DEL PERSONALE SPECIALISTA CHE SONO DAVVERO MOLTO RIDOTTI.

In primo luogo è utile comprendere che uno specialista, dovrebbe avere una collocazione in una qualifica adeguata al ruolo ricoperto, non può mantenere una qualifica non consona alle responsabilità a cui è sottoposto direttamente e considerando anche il percorso formativo svolto che, non può essere valutato alla stregua di una semplice specializzazione bensì di una specialità che, come ben sappiamo, è cosa molto diversa.

Per dar luogo alle operazioni suddette occorre partire da un assunto fondamentale, ovvero dare un significato di comando/responsabilità alla figura giuridica dello **Specialista Nautico Capo Squadra o Capo Reparto** che ad oggi non esiste.

Infatti andrebbe definito un preciso distinguo tra il **nautico vigile** ed il **nautico qualificato** in quanto, allo stato attuale, si induce a pensare che non sussista alcuna differenza: tutti i nautici, in possesso di brevetto, sono abilitati alla conduzione e al comando delle unità navali VVF e dunque: è corretto affermare che non esiste differenza tra un vigile nautico ed un qualificato nautico?

Attualmente tutti rivestono potenzialmente la figura di comando (coperta/macchine), ma andrebbe stabilito che le responsabilità a bordo, sia per quanto riguarda il comando e sia per quanto riguarda la direzione delle macchine a bordo delle Unità Navali del Corpo Nazionale VVF, devono ricadere sul personale qualificato, **unica figura giuridica congrua per le responsabilità connesse alla tipologia di servizio svolto.**

Dunque è fondamentale **garantire costantemente la presenza di un qualificato di coperta e uno di macchina per ogni turno di servizio.**

Ciò significherebbe attribuire la pertinenza giuridica (coperta/macchine) nella specifica funzione/mansione marittima corrispondente alla qualifica VF ovvero **Ufficiale di P.G.** a differenza della attuale situazione che vede le unità navali operative anche con il solo personale con la qualifica di vigile.

Esaminando le piante organiche riportate nella *Tabella A allegata al D.lgs. 127/18*, e come più volte evidenziato, allo stato attuale, suddette ripartizioni **non garantiscono una equa distribuzione del personale appartenente ai due ruoli**, nei quattro turni di servizio. Pertanto, alla luce di quanto su esposto, le Piante Organiche dovranno **obbligatoriamente** essere rimodulate.

A tal proposito approfittiamo per formulare alcuni suggerimenti, in modo tale da facilitare la rimodulazione, proponendo una possibile soluzione attraverso la seguente schematizzazione dei numeri, ruoli, qualifiche e sedi, evidenziando i cambiamenti avvenuti con l'introduzione del D.lgs. 127/18. (da questo computo, per facilità di lettura sono stati volutamente non considerati gli Ispettori).

<u>SITUAZIONE PRECEDENTE AL D.L.gs 127/18</u>				
Nuclei	Unità	CR	CS	VP
P1 (13 nuclei)	24	4	8	12
P2 (10 nuclei)	28	4	8	16
Genova (P1)	52	4	16	32

PERSONALE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO		
CS	CR	VP
1	2	3
1	2	4
Sviluppato su 2 sedi		

Unità totali	96	200	348
	644		

Tabella 1

SITUAZIONE CON ATTUAZIONE D.L.gs 127/18					
Nuclei	Unità	COPERTA		MACCHINA	
		CR/CS	VP	CR/CS	VP
P1 (14 nuclei)	24	6	6	6	6
P2 (11 nuclei)	28	7	7	7	7
Unità totali	644	161	161	161	161
		322		322	

Tabella 2

PERSONALE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO			
COPERTA		MACCHINA	
CR/CS	VP	CR/CS	VP
1,5	1,5	1,5	1,5
1,75	1,75	1,75	1,75

Come si evince dai numeri della *Tabella 2*, la distribuzione del personale effettuata con le modifiche introdotte dal D.lgs. 127/18 non consente una distribuzione uniforme delle unità nautiche all'interno dei quattro turni di servizio.

Qui di seguito invece proponiamo le soluzioni/modifiche che andrebbero a valorizzare la pertinenza giuridica (responsabilità/comando) del personale qualificato garantendo così in ogni turno di servizio almeno 2 nautici qualificati di coperta e 2 nautici qualificati di macchina per le motivazioni ampiamente su esposte.

SITUAZIONE PROPOSTA					
Nuclei	Unità	COPERTA		MACCHINA	
		CR/CS	VP	CR/CS	VP
P1 (14 nuclei)	24	8	4	8	4
P2 (11 nuclei)	28	8	6	8	6
Unità totali	644	200	122	200	122
		322		322	

Tabella 3

PERSONALE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO			
COPERTA		MACCHINA	
CR/CS	VP	CR/CS	VP
2	1	2	1
2	1,5	2	1,5

La proposta nella *Tabella 3* prevede dunque i seguenti incrementi di personale qualificato:

Nuclei P1: +4 qualificati per ogni nucleo; $4 \times 14 = 56$ unità

Nuclei P2: +2 qualificati per ogni nucleo; $2 \times 11 = 22$ unità

Giova evidenziare che il numero assoluto del personale nel ruolo nautico non viene modificato! **644 unità** sono previste dal decreto e 644 unità rimangono. Il 50%, sono di coperta ed il 50% sono di macchine. L'unica differenza è la necessità di aumentare il numero dei qualificati (+78) diminuendo quello dei vigili. Dunque invece di avere 322 qualificati e 322 vigili avremmo 400 qualificati e 244 vigili. Tale semplice modifica rappresenterebbe una soluzione sostanziale che, in virtù dei nuovi incrementi economici che vede la retribuzione del Vigile Coordinatore con scatto convenzionale differire di poco rispetto a quella del Capo Squadra, comporterebbe un costo irrisorio per lo Stato.

Inoltre, per far fronte a questa irrisoria differenza economica, si vogliono considerare i risparmi di gestione ricavati dal numero inferiore di personale attualmente in servizio rispetto alle piante organiche previste e dal mancato inquadramento dei 52 Ispettori nautici, previsti dal D.lgs. 127/18 e ad oggi ancora inesistenti.

Con la proposta suggerita resta solo una disomogeneità nei Nuclei P2 (da 28 unità) relativa al personale vigile, ma se non altro si è provveduto ad ottenere la presenza costante e omogenea di personale qualificato relativamente al ruolo di appartenenza.

TRASCINAMENTO

Per ultimo, ma non per ordine di importanza vogliamo sottoporre alla vostra cortese attenzione un argomento delicato che riguarda il personale specialista non più idoneo al servizio operativo (ex. art 134 D.lgs. 217/05).

Secondo quanto stabilito dall'art. 65 del D.L.gs 127/18 (*Transito in altri ruoli*) il personale non più in possesso dei requisiti di idoneità fisica, psichica e attitudinale all'espletamento delle funzioni di cui agli articoli 31 e 48 del medesimo Decreto Legislativo e che decide di permanere nella sede di servizio ovvero al Nucleo Nautico, dovrà essere considerato **in sovrannumero**.

E' fondamentale dar luogo all'applicazione del suddetto articolo in quanto, considerata l'esiguità dei numeri che costituiscono un nucleo specialistico, anche se trattasi di una sola unità rispetto alle 6 (o 7) previste per turno, rappresenterebbe una percentuale rilevante e che comprometterebbe potenzialmente l'operatività di un turno di servizio.

Detto personale potrebbe affiancare i responsabili e/o gli Ispettori Nautici occupandosi delle fondamentali incombenze logistico-burocratiche legate alle manutenzioni delle unità navali ed alla gestione dei nuclei. Ciò consentirebbe di rendere disponibili i già esigui posti operativi in pianta organica per coloro che ne abbiano diritto e per i nuovi specialisti.

Inoltre, al personale specialista non più operativo dovrà essere concessa particolare attenzione per quanto attiene alle indennità specialistiche non più percepibili a causa della perdita di brevetto e all'esclusione degli elenchi di specialità. Va infatti **assolutamente introdotto il sistema del c.d. "trascinamento"** (istituto normativo presente nelle altre amministrazioni dello Stato), **previsto anche dal D.lgs. 127/18**, indispensabile a non penalizzare economicamente quei colleghi che loro malgrado non sono più idonei al servizio operativo. Quanto sopra, ovviamente, potrebbe (dovrebbe) essere esteso a tutti i ruoli di specialità del CNVVF.

Lo studio costante sulle questioni che riguardano il nostro lavoro, la nostra professionalità e la nostra dignità, ci ha permesso, senza presunzione alcuna, di renderci consapevoli delle tante "incongruenze" che condizionano negativamente l'attività nautica del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Noi siamo al servizio dello Stato e attraverso la nostra amministrazione, lo vogliamo servire al meglio. Non chiediamo nessun privilegio e nessun particolarismo ma siamo consapevoli delle tante necessità che andrebbero poste in essere per il buon funzionamento e l'autorevole efficienza del settore marittimo VVF. Rimettiamo a disposizione le nostre modeste ma utili conoscenze protese alla legittimità del servizio, al risparmio economico ed alla competenza che contraddistingue i vigili del fuoco nel soccorso tecnico urgente.

Ad Maiora Semper!

Per il Comitato Nazionale Specialisti Nautici VVF
Marzio Farinelli
Coordinamento Nautici VV.F.