

**RELAZIONE PER IL CAPO DI GABINETTO DEL MINISTRO  
DELL'INTERNO  
SULL'INTERVENTO DI SOCCORSO VV.F. A SEGUITO DELL'INCENDIO  
A MOTONAVE TRAGHETTO "NORMAN ATLANTIC"**

Si deve anzitutto premettere che il D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662 che regola la attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente la adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979. (GU n.281 del 1-12-1994) unitamente al Decreto del Ministro della marina mercantile 1 giugno 1978, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 174 del 27 giugno 1979, nonché il "Piano S.A.R. Marittimo Nazionale" approvato in data 25.11.1996 dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione (e s.m.i.) e, da ultimo, la "Convenzione tra il Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della protezione civile e il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera relativa ai rapporti di collaborazione funzionale e di reciproco supporto" del 15/05/2006, devono prendersi quali riferimenti normativi per l'intervento di soccorso in argomento.

Premesso ciò ed alla luce della richiamata normativa, riscontrando la nota del Coordinamento e Segreterie Territoriali CGIL, CISL, UILPA e CONFSAI VV.F. del 05/01/15, si forniscono di seguito i chiarimenti richiesti in modo puntuale.

1) Si deve evidenziare che, essendo l'incidente originato in acque internazionali cioè al di fuori delle 12 mN del mare territoriale nazionale italiano ed albanese, non risulta ancora chiaro da quale esatto momento, in relazione alla posizione assunta dal traghetto durante il sinistro, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, quale centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo (Italian Maritime Rescue Coordination Center - I.M.R.C.C) destinato ad assicurare l'organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio nel proprio settore, individuato dalle acque marittime di interesse, nazionale ed internazionale, ai sensi del comma 3 dell'Art. 4 del citato D.P.R. 662, abbia assunto il coordinamento delle operazioni di ricerca e salvataggio durante l'incidente occorso alla nave. Infatti alle ore 7,40 del 28/12/14 tale coordinamento risultava ancora essere in capo al Pireo.

Ad ogni modo, l'Autorità che per prima, dalle risultanze acquisite, risulta avere richiesto il concorso di mezzi e uomini VV.F. alle operazioni di ricerca e salvataggio della vita umana in mare ( Search and Rescue - S.A.R.) per l'incendio al traghetto Norman Atlantic, risulta essere stata, per via telefonica, l'Autorità Marittima della Capitaneria di Porto di Bari (ovvero il 6° Maritime Rescue Sub Centre – MSRC) la quale, attorno alle 05,35 del 28/12/14, richiedeva telefonicamente al Comando VV.F. di Brindisi la disponibilità di un elicottero VF che però non si alzava in volo in quanto prima delle effemeridi lo stesso non può volare, non essendo abilitato al volo strumentale.

Successivamente, alle 05,40, veniva richiesto il concorso di mezzi e uomini VV.F. dall'Autorità Marittima della Capitaneria di Porto di Brindisi (Unità costiera di Guardia -U.C.G.), la quale dapprima richiedeva l'invio dal Porto di Brindisi della Unità navale antincendio VF 1091, che avveniva alle 6,04 del 28/12/14, e subito dopo quello del rimorchiatore "Marietta Barretta" della Ditta "Impresa F.lli Barretta" di Brindisi con a bordo una squadra di 4 VV.F., che avveniva poco dopo alle 6,06. Non sembra tuttavia esservi stata successivamente la formalizzazione delle richieste pervenute secondo la consueta messaggistica S.A.R. contemplata dall'Annesso 4 del Cap 6 del "Piano S.A.R. Marittimo Nazionale";

2) La norma specifica che consente ai Vigili del fuoco di allontanarsi dal proprio porto di competenza (ove normalmente svolgono il Servizio Antincendio Portuale – S.A.P. previsto dalla Legge 13 maggio 1940-XVIII, n. 690 e dall’Art. 26 del D.L.vo 139/06), per concorrere ad operazioni di tipo S.A.R. è ricompresa nel già citato D.P.R. 662/94 che, in particolare al comma 1 dell’Art. 5, prevede che i Comandi della Capitaneria di Porto (Unità costiere di Guardia - U.C.G.) :”.....(omissis)....richiedono alle altre amministrazioni dello Stato o a privati, il concorso di mezzi navali ed aerei ritenuti idonei per partecipare alle operazioni di soccorso marittimo....(omissis).

3) Il protocollo (o procedura) di ingaggio utilizzato durante l’intervento è contenuto sempre nel surrichiamato comma 1 dell’Art. 5 del D.P.R. 662/94 che, in prosecuzione, lo specifica chiaramente : ....(omissis).....secondo le procedure e le modalita' previste dal Decreto del Ministro della Marina Mercantile 1 giugno 1978, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 174 del 27 giugno 1979. ....(omissis)”; a tal proposito si deve evidenziare come i Vigili del Fuoco siano addirittura vincolati alla applicazione delle norme contenute in tale Decreto del Ministro della Marina Mercantile 1 giugno 1978, ai sensi dell’Art. 2 del Capitolo I del Decreto medesimo e non possano quindi sottrarsi a meno di un impedimento tecnico.

Ovviamente, poiché l’organizzazione S.A.R. è di tipo internazionale, la Capitaneria può coordinare operazioni di soccorso in acque internazionali e può richiedere quindi il concorso di mezzi aereo navali di altre amministrazioni anche su tali scenari. Ad ogni modo, come di fatto avvenuto durante il soccorso alla “Norman Atlantic”, lo stesso Decreto del Ministro della Marina Mercantile 1 giugno 1978 al Cap. II, Art. 1, lettera b) prevede che: .....(omissis) ...ove la Capitaneria di porto ritenga insufficienti e/o inadeguati i mezzi di soccorso di cui alla prima situazione operativa, essa avvisa l’A.C.P. della Marina militare competente per giurisdizione, il quale assume, eventualmente di concerto con il relativo C.C.S./R.S.C. dell’Aeronautica militare, la direzione del coordinamento delle operazioni di soccorso.

In tal senso un altro richiamo normativo che contempla l’utilizzo di mezzi e uomini VV.F. per concorso in operazioni S.A.R. è contenuto nella “Convenzione tra il Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della protezione civile e il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera relativa ai rapporti di collaborazione funzionale e di reciproco supporto” del 15/05/2006 la quale, nel comma 2 dell’Art. 3 (Collaborazione Operativa), prevede che: “....(omissis)...Il Dipartimento VV.F., attraverso i Comandi provinciali e le Direzioni regionali competenti, si impegna a fornire personale specialista nautico o sommozzatore a richiesta delle autorità marittime nel corso di particolari attività connesse alla ricerca e salvataggio di persone in mare”. Da ultimo si evidenzia che la Bozza della stessa Convenzione, in fase di prossimo rinnovo, prevede esplicitamente sempre all’Art. 3 il seguente comma: “....(omissis)...Negli interventi in altura, in particolare, il Comando generale, attraverso i Comandi periferici, si impegna ad imbarcare su proprie unità navali o su rimorchiatori dotati di impianti antincendio, una o più squadre VV.F. adeguatamente equipaggiate per il contrasto dell’evento “

4) Il protocollo operativo interno che meglio tutela il personale V.F. nel senso di non creare situazioni che possano portare il C.N.VV.F. a perdere la gestione diretta delle proprie squadre è costituito dalla Circolare SAP 1438/3406/C del 16/05/06, la quale prevede che, normalmente, la Squadra di Intervento Navale e Portuale venga trasportata sul luogo dell’intervento dalla Squadra di Condotta mediante la Motobarca VV.F.; tuttavia la stessa Circolare nei casi eccezionali di indisponibilità della Motobarca VV.F., al fine vettorializzare personale VV.F. sul luogo dell’intervento, prevede che: “....(omissis)...una squadra VVF rimarra 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. “

Ovviamente in tali casi, eccezionali, le squadre VV.F. imbarcate, finchè a bordo di tali unità navali messe a disposizione dalla Capitaneria di Porto per raggiungere il luogo dell'intervento, rimangono purtroppo, eccezionalmente, durante il trasporto sotto la diretta responsabilità dei Comandanti delle unità navali utilizzate.

- 5) I motivi che hanno di fatto impedito, nei termini stabiliti dalle vigenti norme, di provvedere alla sostituzione del personale sono stati motivi di ordine vario ma fondamentalmente di carattere tecnico, in parte connessi con le iniziali difficoltà diplomatiche (comunque superate) di fare scendere a Valona il personale tutto privo al momento di documenti, in parte connessi alle cattive condizioni meteo marine, le quali non hanno consentito ai Comandanti dei rimorchiatori utilizzati di autorizzare il trasbordo del personale VV.F. su di essi imbarcato (vedi relazione consegnata al Capo del C.N.VV.F.) per mere questioni di sicurezza.

Pur comprendendo quindi che il rimanere dislocati dal 28/12/14 al 02/01/14 in acque internazionali senza poter comunicare con i propri cari, per giunta durante un periodo festivo, sia stato fonte di grande disagio per il personale V.F. intervenuto, si deve in ogni caso sottolineare che tale disagio non risulta diverso nella sostanza a quello che altro personale VF. ha dovuto affrontare in passato durante altre missioni di tipo umanitario internazionale (vedi missione tsunami in Thailandia, missione Arcobaleno, ecc.), e che l'Amministrazione ha esperito, comunque, ogni utile tentativo di riportare le squadre VV.F. in Italia in tempi brevi, senza mai abbandonarle, prova ne sono i continui contatti telefonici intrattenuti con il medesimo personale a partire dal giorno 29/12/14 fino al giorno 1/1/14 in cui lo stesso Capo del C.N.VV.F., Ing. Gioacchino GIOMI è rimasto per tutto il giorno di Capodanno assieme al Pref. BOFFI ed al Dirigente Superiore Mauro BERGAMINI presso la Sala Crisi del C.O.N. a coordinare i tentativi di rimpatrio degli 8 VV.F.

Dott. Ing Mauro Bergamini