



Roma lì 5 settembre 2026
Prot. N. 200/2026

All'Ufficio Relazioni Sindacali - Capo Ufficio
Viceprefetto Dott.ssa Labbate

Oggetto: informativa prot. U. 19201 del 02.09.2026 “Mantenimento delle competenze del personale specialista nautico – indirizzi applicativi, standard addestrativi minimi e correlazione con l’impiego operativo” – Osservazioni e criticità

Egregia,

La scrivente Organizzazione Sindacale, all’esito di una puntuale analisi del documento specificato in oggetto e a seguito di un capillare confronto con il personale specialista, intende rassegnare formalmente le proprie motivate riserve, evidenziando rilevanti incongruenze e ricadute sul piano giuridico ed economico per i lavoratori.

Prima di entrare nel merito dei singoli standard addestrativi, questa Organizzazione Sindacale ritiene imprescindibile denunciare lo stato di grave e cronica sofferenza in cui versano i Nuclei Nautici del Corpo Nazionale. La drammatica carenza degli organici specialistici (di coperta e di macchina), congiunta alla strutturale indisponibilità di risorse finanziarie per le manutenzioni ordinarie e straordinarie del naviglio e per il rinnovo delle dotazioni strumentali, sta conducendo il settore a una paralisi operativa diffusa. I prolungati "fuori servizio" delle unità navali rappresentano ormai la prassi quotidiana presso numerosi Comandi Provinciali, con dirette e gravissime ripercussioni sulla continuità del dispositivo di soccorso pubblico.

L'impianto della bozza di cui all’informativa prot. U. 19201 del 02.09.2026 pare del tutto avulso da tale realtà. L'Amministrazione presuppone, quale preconditione implicita per l'adempimento degli standard previsti, l'esistenza di presidi a pieno organico e di flotte perfettamente efficienti e dotate di apparati di ultima generazione. Una condizione oggettivamente smentita dalla realtà dei fatti, stante un'assoluta disomogeneità sul territorio nazionale, sia nei presidi che nelle dotazioni strumentali presso i singoli Comandi.

Pur prendendo atto della strutturazione del percorso di mantenimento (soglia minima di 15 ore annue ripartite su 5 scenari obbligatori: 1, 2, 4, 5 e 7), si evidenziano insuperabili impossibilità materiali e incongruenze procedurali.

Per quanto concerne lo “**Scenario 7 (Rimorchio e recuperi - 3 h)**”, trattandosi di uno dei 5 scenari obbligatori ai fini della validazione semestrale, l'esercitazione pratica di manovre di rimorchio e recupero risulta impraticabile in tutti i Nuclei che vedono l'unica unità navale idonea allo scopo in costante indisponibilità per avaria o indisponibilità operativa, rendendo impossibile per l'operatore assolvere all'obbligo previsto.



In merito allo “**Scenario 5 (SAR - 4 h)**”, nel prevedere l'esecuzione di “**comunicazioni di distress**” (previsti anche negli Scenari 3 e 8), la circolare omette di considerare che la simulazione o l'invio pratico di segnali di allarme **DSC (Digital Selective Calling)** su frequenze internazionali di soccorso in assenza di apparati in modalità Test dedicata o di simulatori di plancia, integra un'interferenza indebita e sanzionabile con la catena del **Soccorso Marittimo Nazionale (Capitanerie di Porto / MRCC)**.

In tema di “**Comunicazioni d'emergenza (MAYDAY) e tecniche di sopravvivenza**”, per le medesime ragioni normative e operative sopra citate, tali procedure possono trovare attuazione esclusivamente in sede teorica.

Sebbene gli scenari 3,6 e 8 siano indicati come “**auspicabili**”, i manuali e le schede di dettaglio presentano standard del tutto difforni dal naviglio in dotazione. Infatti, per quanto concerne lo “**Scenario 3 (Strumentazione di bordo)**” giova evidenziare come ampia parte della flotta è del tutto sprovvista di *Autopilota*, sistemi *ARPA* e *Side Scan Sonar*. Verosimilmente il Gruppo di Lavoro, istituito con Decreto del Capo del Corpo, potrebbe aver erroneamente equiparato tali complessi apparati ad appositi ecoscandagli base.

Riguardo i “**Sistemi IR**”, molte unità navali non sono dotate di impianti fissi all'infrarosso, bensì unicamente di visori notturni IR portatili o intensificatori di luce.

Con riferimento allo “**Scenario 8 (Emergenza a bordo)**” l'addestramento pratico all'uso dei mezzi di salvataggio collettivi (zattere autogonfiabili) è irrealizzabile nell'attività ordinaria infatti, l'apertura di una zattera di bordo comporta l'immediata inoperatività del mezzo navale e costi insostenibili di sbarco e revisione presso ditte certificate. Tali manovre devono svolgersi esclusivamente mediante sussidi didattici dedicati o in sede teorica.

Per l'utilizzo degli apparati radio **GMDSS** (presenti a bordo da oltre un decennio), l'Amministrazione non ha mai programmato né erogato i necessari corsi per il conseguimento dei titoli di abilitazione formale/certificazione previsti dalle normative di settore, lasciando l'onere a sporadiche iniziative dei singoli Comandi provinciali.

Il punto di più grave criticità della circolare risiede nella correlazione diretta tra il mancato raggiungimento del monte ore addestrativo, lo stato di disaddestramento e le sue immediate conseguenze retributive. Giova ricordare che il personale già subisce la decurtazione delle indennità accessorie e di specializzazione in caso di infortunio (privato o per causa di servizio) o malattia.

La circolare stabilisce che il mancato assolvimento degli standard minimi determina la non idoneità all'impiego operativo specialistico e, di conseguenza, la sospensione/revoca delle indennità specialistiche. Laddove lo specialista nautico non possa effettuare le 15 ore annue o gli scenari obbligatori esclusivamente per cause imputabili all'Amministrazione (imbarcazioni in avaria prolungata, mancanza di carburante, indisponibilità di capitoli di spesa per manutenzioni, carenza di organico per formare l'equipaggio minimo di uscita), lo stesso verrebbe dichiarato “disaddestrato”, sospeso dal servizio specialistico e penalizzato economicamente con le previste decurtazioni stipendiali. Non è ammissibile che le inefficienze gestionali e le carenze di bilancio del Dipartimento vengano scaricate sul salario e sulla dignità professionale del personale. Per analoghe motivazioni si



Unione Italiana Lavoratori Funzione Pubblica
Segreteria Nazionale Vigili del Fuoco

Via Farini n. 62 – 00184 Roma | 064818614
vigilidelfuoco@uilpa.it | uilpavigilidelfuoco@pec.it | www.uilpavvf.com

richiede di normare in modo distinto e dettagliato le diverse fattispecie di assenza, escludendo l'automatismo del disaddestramento nei casi di infortunio, malattia, corsi di formazione ecc.. Si propone di garantire al lavoratore la possibilità di recuperare i requisiti addestrativi sia mediante la ripresa del servizio (anche in regime parzialmente operativo o non operativo presso il nucleo di appartenenza), sia attraverso un percorso di recupero mirato e progressivo, validato da un istruttore di specialità.

Tutto ciò premesso e considerato, la scrivente Organizzazione Sindacale chiede:

l'integrazione nella circolare di una clausola espressa che sancisca la sospensione dei termini di verifica e la piena conservazione dell'idoneità operativa e della relativa indennità specialistica per tutto il personale appartenente a Nuclei i cui mezzi o equipaggi risultino inoperativi o carenti per cause organizzative e manutentive non imputabili al lavoratore;

l'adozione di soluzioni flessibili per il personale in sofferenza di mezzi, quali sessioni addestrative presso Nuclei Nautici limitrofi dotati di naviglio efficiente e corresponsione delle previste indennità di missione;

la dotazione e l'impiego di simulatori di navigazione presso le Direzioni Regionali;

l'attivazione urgente di un piano formativo centrale per il rilascio delle formali certificazioni **GMDSS** e il contestuale adeguamento delle dotazioni di bordo alla reale configurazione prevista negli scenari addestrativi;

la sospensione dell'applicazione rigida degli indirizzi applicativi della bozza in oggetto e l'immediata convocazione di un tavolo di confronto tecnico-sindacale per apportare le necessarie modifiche al testo;

considerato altresì che il limite temporale dei 6 mesi per la verifica e l'eventuale dichiarazione di "disaddestramento" è un periodo decisamente troppo breve e penalizzante, che potrebbe produrre una massiccia perdita di personale specialista, con evidenti gravi ripercussioni sulla continuità del dispositivo di soccorso e un inutile aggravio economico per l'Amministrazione, visti gli elevati costi odierni di formazione del personale nautico, si chiede l'estensione del periodo di valutazione della carenza addestrativa su base parametrata all'anno solare (superiore quindi ai 6 mesi), introducendo flessibilità per le eccezioni sopra menzionate e tutelando la stabilità del settore.

In attesa di un sollecito riscontro e della convocazione del tavolo di confronto, si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale
UIL FP Vigili del Fuoco
Valentino Prezzemolo

