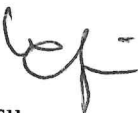


**Oggetto:** Verbale riunione del 17 aprile 2026





Alle ore 09:00 ha inizio la riunione convocata con note n°7161 e 7162 del 17 aprile 2026 con il seguente ordine del giorno:

1. aggiornamento dispositivo di soccorso;
2. mobilità e assegnazione del personale.

Alla riunione sono presenti:

- per l'Amministrazione:
  - Comandante Ing. Emanuele Gissi 
  - Area Emergenze DCS Giovanni Fresu
  - Responsabile Relazioni Sindacali Ing. Basile Nicola

• per le Segreterie provinciali OOSS:

- CONAPO: Pietro Nurra, Vincenzo Taula 
- CISL.: Roberta Carnevale 
- UIL PA: Pasquale Vitiello, Luca Carboni 
- CONFISAL: Giancristian Murgia 

**Si avvia la discussione sul punto 1, aggiornamento dispositivo di soccorso.**

Il **Comandante** illustra la nuova linea guida sul dispositivo di soccorso, già anticipata alle OOSS. Tale linea guida si rende necessaria per far fronte alle rilevanti carenze di personale, sulla base di una valutazione complessiva a livello provinciale e della configurazione del rischio ordinario. Il modello proposto prevede una rimodulazione progressiva del personale nelle sedi periferiche, con una riduzione graduale dei servizi, in caso di carenza del personale, assicurando comunque la copertura del soccorso tramite i distaccamenti limitrofi.

Tra gli obiettivi principali:

- redistribuzione più efficace delle risorse disponibili, al fine di garantire la massima copertura possibile del soccorso, sia in condizioni ordinarie sia in situazioni di emergenza;
- assicurare la fruizione delle ferie previste dal contratto, preservando la copertura del soccorso.

Conclusa l'esposizione, il Comandante apre il giro di tavolo delle OOSS.

Il **CONAPO** consegna una nota che si riporta di seguito.

Si riconosce all'Amministrazione e al Comandante l'impegno profuso nella ricerca di ogni possibile soluzione finalizzata a garantire alla cittadinanza un adeguato servizio di soccorso, nonostante le ormai croniche carenze di organico, da sempre denunciate dalle OOSS.

Evidenzia, ancora una volta, l'inadeguatezza della pianta organica assegnata al Comando Provinciale di Sassari, chiamato a garantire il servizio su un territorio vasto e complesso quale quello della città metropolitana.

Alla luce delle peculiarità e della complessità del territorio, si chiede quali iniziative il Comando stia intraprendendo nei confronti dell'Amministrazione centrale al fine di ottenere un incremento dell'organico, attraverso un adeguato potenziamento delle consistenze numeriche.

In merito alla linea guida proposta, il CONAPO condivide lo spirito dell'Amministrazione volto a garantire il diritto contrattuale alle ferie del personale. Tuttavia, si evidenzia come sia ormai intollerabile l'accumulo di ferie arretrate, che in alcuni casi supera abbondantemente un numero significativo di turni.

Permangono, tuttavia, forti perplessità rispetto ai numeri indicati nella suddetta linea guida. Se da un lato è prevista un'assenza massima del 32,5%, dall'altro si evidenzia come in tale percentuale rientrino anche il personale in missione, in malattia, in permesso, ecc., contribuendo di fatto al continuo accumulo dei congedi. Tale situazione risulta ancor più critica nelle sedi già ridotte ai minimi termini o addirittura al di sotto della pianta organica prevista.

Di fatto, il CONAPO evidenzia che i parametri numerici disposti dall'Amministrazione tramite le circolari superiori, rapportati all'attuale consistenza del personale in servizio nel CNVVF, risultano matematicamente non compatibili e in contrasto con i riferimenti contrattuali, con il concreto rischio di determinare la temporanea chiusura di sedi di servizio.

Ulteriori perplessità riguardano il servizio aeroportuale. A seguito del confronto con il personale impiegato in tale ambito, si rappresentano le seguenti criticità:

Per quanto riguarda la sede di Fertilia, si precisa che, come da circolare, continua ad essere previsto il Capo Squadra sull'ASA. La funzione del secondo graduato, impropriamente indicato come ROS, è invece quella di Capo Convoglio, posizionato nelle vicinanze dell'aeromobile.

In caso di incendio, infatti, l'ASA non può avvicinarsi all'aeromobile; di conseguenza, il Capo Convoglio antincendio, assegnato agli automezzi, opererà a distanza, analogamente al Capo Turno. Ne deriva che il responsabile del convoglio operativo non debba stazionare sull'ASA, bensì a bordo del convoglio operativo stesso.

Si evidenzia come tale precisazione non comporti variazioni nel numero complessivo del personale, ma rappresenti esclusivamente una diversa e più funzionale distribuzione delle risorse.

Il CONAPO rappresenta difformità numeriche sulla rimodulazione ed in particolare sugli autisti.

Per quanto concerne lo scalo di Costa Smeralda, si evidenzia che i criteri di sicurezza fanno riferimento alle disposizioni EASA, nonché alle normative ministeriali approvate dall'ENAC. Tali normative stabiliscono chiaramente che il personale deve essere adeguato all'impiego simultaneo dei mezzi antincendio.

Nel caso specifico di Costa Smeralda, sono previsti tre automezzi antincendio, oltre all'ASA e al "Rosso 1". Sebbene i mezzi antincendio siano strutturalmente idonei ad essere condotti anche dal solo autista (come avveniva già per i precedenti modelli, incluso il Perlino), è evidente che, per l'utilizzo operativo di naspi o manichette, sia necessaria la presenza di un ulteriore operatore.

Ne deriva quindi la seguente esigenza minima di personale:

- 6 unità sui mezzi antincendio (2 per ciascun mezzo);
- 2 unità su "Rosso 1";



- 3 unità sull'ASA;
- 1 unità al centralino;

per un totale di 12 unità.

Anche ipotizzando una riduzione organizzativa a 11 unità, mediante accorpamento del personale ASA e "Rosso 1" (con 3 unità sull'ASA e il DTS su "Rosso 1" con funzioni di coordinamento), risulta comunque non sostenibile una dotazione pari a 10 unità, in quanto non garantirebbe pienamente l'operatività.

Per quanto riguarda Olbia Basa il DM 0000113 del 5/07/2025 all'art 1. Comma 2 prevede:

"Ferme restando le dotazioni organiche complessive dei Comandi dei vigili del fuoco di cui al comma 1, l'articolazione del dispositivo di soccorso può essere temporaneamente rimodulata dai Comandanti, responsabili dell'organizzazione dei servizi di soccorso pubblico, in presenza di motivate esigenze territoriali. In particolare, in presenza di carenze delle dotazioni organiche rispetto a quanto riportato nell'allegato 1, i Comandanti possono ridurre di un livello la categoria di uno o più distaccamenti permanenti, finché persistono le suddette carenze."

Pertanto si condivide la rimodulazione temporanea dei distaccamenti SD3 a SD2 ma non si comprende e non si condivide la riduzione a meno di un SD4 del distaccamento di Olbia categorizzato nel DM come SD5.

Da un incrocio dei dati con la pianta organica riportata sulla intranet emergono incongruenze e significativi sbilanciamenti numerici in relazione ad alcune abilitazioni, anche fondamentali per la costituzione dei Moduli Operativi di Colonna Mobile. Si richiede, pertanto, un tempestivo intervento di ribilanciamento delle risorse, al fine di garantire una distribuzione più equa ed efficace delle professionalità disponibili.

Si condivide, sotto il profilo umano, la scelta di garantire una presenza minima di personale VF (3 unità) nelle sedi che vedranno una rimodulazione dell'impianto di soccorso, in quanto il cittadino che richiede aiuto trae comunque rassicurazione dalla presenza dei Vigili del Fuoco, indipendentemente dalla consistenza numerica del dispositivo.

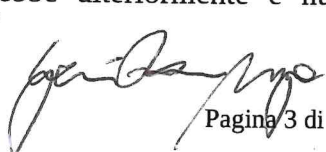
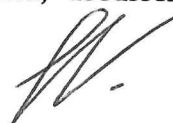
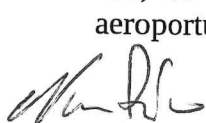
Tuttavia, sotto il profilo sindacale, non può essere condivisa la decisione di mantenere operativa una squadra composta da sole 3 unità in assenza di una preventiva definizione e formalizzazione delle "regole di ingaggio" relative alle tipologie di intervento effettivamente eseguibili da tale assetto ridotto.

Tale impostazione espone di fatto il Capo Partenza a una condizione critica, costringendolo a scegliere tra l'assunzione di una decisione morale — intervenire comunque con numeri inadeguati — e una decisione strettamente formale — attenersi ai parametri previsti e attendere rinforzi sul posto — il tutto sotto la pressione psicologica dell'utenza presente sullo scenario.

Questa situazione comporta evidenti ripercussioni operative e potenziali responsabilità dirette a carico del Capo Partenza in caso di criticità durante il soccorso (si richiama, a titolo esemplificativo, l'evento del fiume Entella a Genova).

Si chiede, pertanto, di valutare una diversa distribuzione delle 3 unità presso sedi limitrofe, oppure, in alternativa, di prevedere un'organizzazione operativa basata su un rendez-vous con la squadra di supporto, così da garantire l'intervento congiunto secondo i numeri minimi previsti per ciascuna tipologia di intervento, assicurando al contempo la piena tutela del personale operante.

In relazione al secondo punto all'ordine del giorno, il CONAPO lamenta la mancata pubblicazione della graduatoria provvisoria della mobilità secondaria ed il mancato preavviso allo spostamento orizzontale del personale CS. Evidenzia alcuni casi di assegnazione e spostamento del personale, che, se applicati, abbasserebbe ulteriormente e numericamente l'operatività di una sezione aeroportuale



Chiede chiarimenti su una unità patentata 3° grado ma non impiegata nel dispositivo di soccorso.

La **CISL** relativamente ai VV chiede il criterio per l'impiego nei soli servizi diurni e non notturni. Sottolinea il fatto che gli stessi non rispettino le basilari regole più volte richiamate all'attenzione del personale operativo riguardo il veto di circolare per la caserma con DPI da intervento (es. anfibi), permanere nelle aree comuni con la stessa divisa anche a seguito di contaminazione da esposizione a fumi e sostanze nocive, trasporto della sacca DPI (spesso neanche fornita) nella propria vettura e ritorno a casa indossando la divisa. Assenza di spazi dove potersi cambiare e armadietti.

Si chiede, con le risorse attuali, in quale fascia si rientri secondo i criteri indicati nella "Bozza Linee Guida"

Si propone maggiore trasparenza, pubblicando le aspirazioni di mobilità di tutto il personale, inclusi i Capi Squadra.

Assoluto disaccordo per lo spostamento dei turni per CS senza comunicazione tempestiva, spesso appresa solo tramite ODG.

Si invita a considerare meglio l'impatto degli spostamenti, soprattutto per chi condivide viaggi e spese con colleghi, valutando se posticipare eventuali modifiche al prossimo riassetto per evitare danni economici.

Con la conferma della suddivisione nelle Aree Provinciali di Sassari e Gallura, si rende necessario rafforzare l'autonomia gestionale delle risorse. Considerata la criticità legata agli autisti, è opportuno investire nella formazione specifica del personale, così da renderlo operativo sia in ambito aeroportuale sia terrestre. Inoltre, si propone di estendere la formazione e l'abilitazione (LIFM) a tutti i mezzi assegnati all'area, al fine di evitare che le sostituzioni ricadano sempre sugli stessi operatori già idonei. Si evidenzia che la formazione e le specializzazioni possono diventare penalizzanti, perché espongono maggiormente agli spostamenti rispetto a chi resta nella propria qualifica. Dubbio su efficacia nuove assegnazioni (101° corso)

La **UIL** appreso dall'informativa sulle nuove linee guida, si trova sostanzialmente d'accordo con quanto precedentemente esposto soprattutto riguardo l'inadeguatezza della pianta organica assegnata al Comando di Sassari, l'esigenza di garantire il diritto alle ferie del Personale, sulla contrarietà alla riduzione del distaccamento di Olbia decretato nel DM come sede SD5, così come la UIL non può condividere la decisione di mantenere operativa una squadra composta da sole 3 unità in assenza di una preventiva definizione relativa alle tipologie di intervento effettivamente eseguibili da tale squadra ridotta onde evitare criticità operative e l'esposizione del Capo Partenza a eventuali responsabilità dirette. La UIL lamenta inoltre il mancato preavviso allo spostamento orizzontale del personale CS senza un tempestivo preavviso, permanendo la criticità su Fertilia, con spostamenti non risolutivi, si copre un turno ma si indebolisce l'altro. Segnala un malcontento tra il Personale per tali trasferimenti in quanto si è usato sempre "buon senso" tendendo a spostare il personale "viaggiante" a gruppi di almeno 2 persone, per favorire condivisione del mezzo e spese di viaggio, ancor di più allo stato attuale in considerazione dell'attuale caro carburante. La UIL raccolte le perplessità e criticità evidenziate dal Personale in servizio presso le sedi aeroportuali sulla volontà di ridurre il Personale VF all'interno delle sedi aeroportuali in caso di necessità, limitatamente al periodo di estrema carenza di personale e avuto contezza di un'interrogazione presso il Dipartimento per un parere sulla fattibilità di tali scelte ed il momentaneo silenzio della dell'Amministrazione, crediamo che tale momentanea assenza di risposte, riguardi la estraneità delle competenze autorizzative del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, in quanto tali abbassamenti di capacità operativa debbano essere concordati con tavoli tecnici presso ENAC e Direzione Aeroportuale, in concerto col Ministero dei Trasporti, i quali ad oggi sono gli enti cardine dei

processi decisionali in ambito aeronautico, gli stessi che redigono piani Nazionali di difesa e assistenza all'aviazione civile, a seguito di direttiva calate da ECAC (European Civil Aviation Conference) ed ICAO (International Civil Aviation Organization) tramite EASA (European Union Aviation Safety Agency). Supponiamo che tali richieste, anche alla luce del grave incidente accorso, poco più di un mese fa presso il JFK Airport di New York, che ha visto coinvolto un mezzo dei Vigili del Fuoco, che per accertamenti in corso da EASA, ha impattato contro un aereo in fase di spinta sulla Runway, porterà a misure di sicurezza rinforzate e più evolute sul piano di Safety. Senza dimenticare il parere della "Quinta Zona" che ha competenze di Polizia di Frontiera su Lazio, Sardegna ed Umbria, i quali concorrono al tavolo tecnico. La UIL dopo una attenta analisi, anche su esempi di altre Nazioni Europee, a titolo esemplificativo, può citarne alcune nel nord Europa e Regno Unito, che praticano scelte operative come proposte dal Comando, in seno ad una possibilità di poter operare su un mezzo antincendio, con la sola presenza di un operatore autista che eroghi estinguente ed al contempo conduca il mezzo. Possibilità plausibile in caso di un adeguamento tecnologico dei mezzi in dotazione, ossia con un allestimento simile ai mezzi impiegati in sedi dove siano state valutate le potenziali criticità di equipaggi ridotti su mezzi, ad uso speciale ARI. Ossia una dotazione tecnica di camere a 360° e sensori LIDAR o ad ultrasuoni che abbiano possibilità di renderizzare al pilota del mezzo, una situazione dello scenario circostante sempre ottimale per valutare gli spostamenti e posizionamenti operativi, senza incorrere in investimenti di personale a terra o impattare contro strutture fisse o mobili, peggio ancora aeromobili o profili alari, cagionando danni a persone o cose con conseguenze oltre che di alto valore umano, che di turbativa al traffico aereo con inimmaginabili danni all'aviazione civile del distretto aeroportuale. Dotazione di Grid Map digitali che rendano immediatamente visibile la posizione del crash o la posizione di attesa da impegnare dal mezzo antincendio in caso di Emergenza conclamata, operazioni che richiedono un secondo uomo a bordo, che ad oggi funge anche da navigatore all'autista sul sedime aeroportuale. Per la UIL, tale assenza, che potrebbe esser bypassata, dotando di tecnologie atte al caso specifico a sopperire all'assenza del secondo uomo di equipaggio, senza dimenticare, di dover accedere facilmente in posizione centrale a tutti i comandi sia di automazioni, che manovre di emergenza, in modo che l'ergonomia della cabina consenta al pilota, ogni manovra e consultazione tecnica, direttamente dal posto di guida, comunicazioni radio comprese, ossia senza che si debbano impugnare due radio diverse per comunicazioni di servizio con altri mezzi VF e la torre. In virtù di quanto esposto, il conducente dovrebbe esser dotato di microfoni a conduzione ossea temporale, lasciando liberi i dotti auditivi per lasciare libera la percezione sensoriale circostante e laringofoni per la parte di risposta o read back. La UIL alla luce di quanto esposto, ritiene sia doverosa una attenta valutazione al riguardo, in quanto senza un attento calcolo della magnitudo dei rischi (con conseguente rivalutazione del DVR per ogni sede) si potrebbe incorrere in scenari di estremo rischio sia per il Personale VF aeroportuale sia di ogni attore dell'Airside. Per ultimo, una analisi dei costi e benefici di un impatto economico sulle casse erariali, in valutazione di un ipotetico risparmio o dispendio per l'assenza di un secondo operatore a bordo, a fronte dell'adeguamento dei mezzi in servizio. La UIL per il quesito sulla possibilità di impiego del personale Volontario nel servizio di fascia notturna, evidenzia che molti dei Lavoratori atipici, hanno una scarsa capacità operativa, in virtù di grosse lacune tecniche di base (dovute sicuramente alla scarsità del corso, appena 120 ore). Carenze formative che spesso il Personale operativo di ruolo, colma durante le ore diurne al fine di poter offrire uno standard formativo basico, agli operatori Volontari. A seguito di valutazioni del Volontario, spesso si prosegue la formazione anche in turni successivi, spesso dovendo ritornare su argomentazioni già trattate, nello specifico, un Volontario che dovesse presentarsi ad un turno notturno, senza esser passato per le 12 ore diurne di conoscenza di un minimo del bagaglio tecnico professionale di base, si incorrerebbe ad un elevato rischio per il personale Volontario, ed ad un surplus di lavoro formativo nelle ore notturne, scenario inammissibile ed incompatibile col regolamento di servizio, che impone in assenza di scenari operativi emergenziali, il riposo psico fisico dei dipendenti in determinate fasce orarie. La UIL propone la possibilità di integrare personale Volontario in sede centrale nel turno notturno,

possibilmente come sesta unità della squadra e che sia lo stesso del turno diurno, se la valutazione sia stata positiva da parte del personale che ne abbia curato la formazione. A tal riguardo vorremmo soffermarci sul personale volontario che ad oggi, viene comandato da referenti di settore (come ci è stato riferito dal personale Volontario stesso in più occasioni) a dover viaggiare da e per la sede di servizio indossando la divisa operativa e che a loro stessi sia negato il servizio lavanderia dei DPI. Oltre ad evidenziare l'elevato rischio a cui si sta esponendo i lavoratori Volontari, vorremmo segnalare che tali atteggiamenti vessatori espongono tutto il personale a rischio di contaminazione sia degli ambienti lavorativi che domestici, cagionando gravi danni futuri alla salute dei lavoratori e delle loro famiglie, imponendo di fatto al personale non di ruolo, ad uscire dalla sede di servizio con DPI contaminati ed a potenziali rischi per terzi, che dovessero aver necessità di un supporto tecnico operativo di un soggetto in divisa VF. La UIL per quanto sopra esposto, chiede che sia evidenziato ai responsabili di settore un immediato adeguamento della sicurezza della salute dei Volontari e della loro sfera sociale, con l'immediato uso della lavanderia di servizio e una adeguata dotazione di vestiario di ricambio sia di divise, che calzature basse di sicurezza, al fine di poter accedere alla sede di servizio in sicurezza per loro ed il restante personale, rispettando gli OdG emanati ultimamente dal Comando. Per la UIL non si può barattare la sicurezza della salute dei Lavoratori con il risparmio di lavaggio per un capo di servizio.

La **CONFSAL** condivide quanto esposto dalla CISL e propone un più equilibrato criterio di rotazione per il personale operativo giornaliero impiegato, all'occorrenza, nel soccorso.

In merito alle persistenti e notevoli carenze di organico, condivide solo in parte la proposta di richiamare il personale in straordinario se questo dovesse implicare, come in parte è già stato ipotizzato, un posticipo delle ferie pregresse, accumulate e non godute, con l'eventuale rischio di non poterle recuperare ne' in termini di riposo, ne' in termini economici.

Rispetto all'utilizzo del personale volontario, pur riconoscendo l'importante contributo, si esprimono forti perplessità sul suo impiego operativo: nonostante il formale rispetto del DPR n. 64/2012, il limitato monte ore formativo non garantisce una preparazione professionale adeguata.

Tale criticità è confermata da segnalazioni di gravi lacune nelle attività basilari, come la vestizione e l'uso dei DPI, e appare evidente nel confronto con il rigoroso iter di idoneità previsto per il personale permanente. Questo scenario compromette la sicurezza e la serenità necessarie per espletare al meglio l'attività di soccorso, condizioni che risultano ulteriormente pregiudicate da disposizioni che prevedano — come occorso di recente — l'impiego di tre volontari su una squadra di cinque componenti. A tal proposito, nel ribadire la contrarietà a tali scelte, si richiama fermamente al rispetto dell'art. 66 del DPR n. 64/2012. Pur comprendendo le difficoltà del Comando nella gestione del dispositivo di soccorso, si rimarca come tali misure rappresentino solo 'soluzioni tampone', provvisorie e inefficaci nel garantire un servizio d'eccellenza all'utenza e la tutela dei diritti del personale. In coerenza con quanto prospettato in passato dallo stesso Comandante, Ing. Gissi, la scrivente, non si trova d'accordo con le attuali disposizioni, auspicando soluzioni più incisive e lungimiranti che, pur comportando un sacrificio temporaneo per il dispositivo, siano orientate a una reale stabilità strutturale.

Si accolgono con favore le iniziative volte ad agevolare la mobilità interna e gli incentivi economici previsti per il personale operativo e tecnico a orario giornaliero. Tuttavia, preme sottolineare come ogni ruolo è un ingranaggio importante per l'intera 'macchina' del soccorso. In ragione di ciò, si evidenzia il silenzio che ha finora circondato il personale amministrativo. Si sollecita pertanto un'attenzione mirata verso questa categoria, affinché non venga esclusa da forme di incentivo e sostegno volte a tutelarne la dignità economica e la serenità professionale.

Concluso il giro di tavolo, il **Comandante** risponde alle osservazioni delle OOSS.

In merito alle iniziative intraprese, il Comandante risponde che sta preparando la nota che periodicamente invia di segnalazione delle carenze alla Direzione regionale e che ne fornirà copia alle OOSS.

Sul servizio aeroportuale, il Comandante risponde che la configurazione regolamentare delle squadre aeroportuali non viene mutata dalla linea guida. In caso di assenze, i nuovi criteri prevedono la riduzione del personale in tutte le sedi. Per le sedi aeroportuali, si è provveduto ad uno specifico approfondimento e le risultanze sono già state comunicate agli Uffici centrali. Ovviamente in ogni condizione deve essere garantito il pieno rispetto della regolamentazione europea di riferimento. E si tenta anche di garantire l'apertura 24h/24 di tutte le altre sedi.

In merito alla rimodulazione temporanea dei distaccamenti, il Comandante condivide, ma non intravede alternative, in relazione alle risorse effettivamente disponibili.

In merito alla distribuzione del personale, si accolgono le osservazioni e si provvederà al più presto al riequilibrio.

In merito alle squadre ridotte, si provvederà ad inserire nella linea guida le regole d'ingaggio della squadra ridotta.

In merito ai DPI per i vigili volontari, il Comando concorda e si impegna a fornire tutto il possibile, anche sollecitando nuovamente gli Uffici centrali.

In merito alla "fascia" in cui si rientra secondo i criteri indicati nella "Bozza Linee Guida", attualmente il Comando può garantire circa 75 unità di personale effettivamente in servizio per turno.

Sulla pubblicazione della mobilità e della graduatoria, il Comando provvederà a pronta pubblicazione.

Sulla mancanza del GOS tra le figure minime garantite nel dispositivo di soccorso, si chiarisce che le figure GOS sono state escluse per una scelta legata ai tempi di attivazione operativa e alla mancanza di mezzi disponibili.

Sulla facilitazione del personale che viaggia per raggiungere il luogo di lavoro, il Comando è disponibile ad accettare variazione dei turni a parità di condizioni, con l'accordo diretto tra il personale.

In merito al personale ad orario differenziato, il Comando pubblicherà presto ricognizione per la rotazione degli incarichi, come già avvenuto in passato.

Il Comando fornirà alle OOSS in breve nuova bozza aggiornata della linea guida secondo le osservazioni per ulteriore verifica e condivisione.

Le **OOSS** concordano in linea generale sulla filosofia della nuova linea guida sul dispositivo di soccorso, vista la situazione, ma si riservano di intraprendere iniziative per la grave carenza di personale.

### **Si avvia la discussione sul punto 2, mobilità e assegnazione del personale.**

Il **Comandante** illustra in breve i criteri adottati per la mobilità e l'assegnazione del personale. Vista l'approvazione della filosofia della nuova linea guida sul dispositivo di soccorso, si applicheranno le regole aggiornate per la distribuzione del personale.

Le **OOSS** si riservano di verificare i risultati e di inviare eventualmente osservazioni specifiche.

Il **Comandante** concorda.



Alle ore 11.30 la riunione termina e si procede alla firma del verbale.

Letto, approvato e sottoscritto.

Per le Segreterie provinciali OOSS:

CONAPO: *[Signature]*.....

CISL: *Corrado Roberto*.....

UIL PA: *Paolo Vilella*.....

CONFSAL: *[Signature]*.....

Per il Comando, il Comandante Ing. Emanuele Gissi: .....

*[Signature]*

~~CISL non firma il verbale, il Comandante invita la OS a presentare memoria scritta da allegare.~~