



CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"



Sezione Regionale Veneto

c/o Comando Provinciale Vigili del Fuoco Padova
Via San Fidenzio, 3 – 35100 Padova
Segretario Ernesto Magliocchetti
email: veneto@conapo.it
pec: conapo.veneto@pec.it

Padova, 2 agosto 2026

Prot. 009 /2026

Al Direttore Interregionale Veneto e T.A.A. Vigili del Fuoco
Dott. Ing. Cristina D'Angelo

e p.c. Al Direttore Centrale per l'emergenza, il soccorso tecnico e
l'antincendio boschivo - Dott. Ing. Marco Ghimenti

Alla Segreteria Generale CONAPO

Oggetto: Nucleo SAPR regionale Veneto – mancata attivazione delle relazioni sindacali sulla riorganizzazione del servizio. Riscontro alla nota prot.n. 9605 del 17.03.2026. Richiesta di immediata convocazione.

Egregio Direttore,

con riferimento alla nota di codesta Direzione prot.n. 9605 del 17.03.2026, con cui si comunica che l'argomento "Nucleo SAPR regionale Veneto" è all'attenzione della Direzione, che sta *"approntando con i Referenti la nuova organizzazione del settore"* e che *"quanto prima"* sarà trasmessa apposita informativa alle OO.SS. firmatarie ai sensi degli artt. 36 e 38 dei DD.PP.RR. 120 e 121/2022, questa Segreteria Regionale, dopo una paziente attesa, è costretta a rilevare, con la massima chiarezza, l'inadeguatezza di tale riscontro e a richiamare formalmente l'Amministrazione al rispetto delle procedure di relazione sindacale e agli obblighi di sicurezza operativa che governano la materia.

La nota del 17.03.2026 conferma, senza mezzi termini, che la "nuova organizzazione del settore" viene definita esclusivamente con i "Referenti" tecnici interni, mentre alle OO.SS. firmatarie – tra cui questa Segreteria – è riservato un ruolo meramente successivo e informativo, relegato a un "quanto prima" privo di termine certo. Ciò configura una violazione dello spirito, se non della lettera, degli artt. 36 e 38 dei DD.PP.RR. 120/2022 e 121/2022, richiamati dalla stessa Direzione: tali disposizioni non possono essere ridotte a un adempimento formale successivo alla definizione già maturata dell'assetto organizzativo, ma presuppongono il coinvolgimento delle OO.SS. nella fase di elaborazione delle scelte che incidono sull'organizzazione del lavoro, sui carichi operativi e sulla sicurezza del personale.

Questa Segreteria diffida pertanto la Direzione dal procedere alla formalizzazione di qualsivoglia nuovo assetto del Nucleo SAPR regionale prima che sia stata convocata una sessione di confronto con le OO.SS. firmatarie, e richiede che tale confronto avvenga in tempi certi e non genericamente rinviati.

Le criticità del Nucleo SAPR Veneto non sono materia nuova, né possono essere derubricate a questione "all'attenzione" della Direzione. Il quadro cronologico, ricostruibile dalla stessa corrispondenza intercorsa, è il seguente:

29.05.2024 – nota CONAPO prot.n. 02/2024, prima segnalazione formale delle criticità;

20.06.2024 – incontro con la precedente Direzione, "evidentemente non risolutivo";

09.07.2024 – decreto del Direttore Interregionale di nomina del Gruppo di lavoro, con termine dei lavori fissato al 31.08.2024;

20.08.2024 – sopralluogo del Gruppo di lavoro presso il Reparto Volo di Venezia;

29.08.2024 – relazione conclusiva del Gruppo di lavoro, che individua interventi da realizzare (connettività, allestimento locale PT7, armadio batterie, resistenza al fuoco REI60, percorsi abilitativi per l'accesso aeroportuale, camerate, pass veicoli, dislocazione automezzi);

10.02.2025 – nota CONAPO prot.n. 04/2025, che richiede le risultanze del Gruppo di lavoro e l'avvio dell'attività addestrativa, rammentando l'impegno assunto dal Direttore il 20.06.2024 a riconvocare le OO.SS.;

13.03.2025 – nota Direzione prot.n. 6513/2025, che conferma il solo avvio (non il completamento) dell'iter abilitativo/autorizzativo per l'accesso aeroportuale e autorizza le sole attività addestrative "strettamente necessarie" al mantenimento delle licenze;

11.03.2026 – nota CONAPO prot.n. 03/2026, che constata come, a due anni dalla prima segnalazione, l'unico risultato prodotto sia parziale: il rilascio del tesserino di ingresso in aeroporto (TIA) e della patente aeroportuale (ADP), che tuttavia costringono il personale pilota a "improvvisare inutili passaggi ai lettori badge" ogni 30/60 giorni per evitarne la scadenza;

17.03.2026 – riscontro della Direzione, che si limita a comunicare che la materia è "all'attenzione", senza fornire alcuna delle informazioni richieste né alcun termine.

A quasi due anni dalla prima segnalazione formale, e a fronte di un Gruppo di lavoro che avrebbe dovuto concludere i propri lavori entro il 31.08.2024, l'Amministrazione non ha ancora prodotto una riorganizzazione stabile del servizio. Il tempo trascorso non trova alcuna giustificazione proporzionata alla semplicità relativa degli interventi individuati dal Gruppo di lavoro già nell'agosto 2024, e conferma quanto da questa Segreteria sostenuto: la soluzione dell'insediamento presso il Reparto Volo dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, nata come provvisoria nell'aprile 2021, si è rivelata nei fatti più complessa e onerosa – anche in termini di tempi di attivazione – rispetto ad una sede geograficamente centrale originariamente indicata dai referenti del settore SAPR Nazionale (Padova).

Le criticità organizzative segnalate non sono soltanto una questione di condizioni di lavoro, ma incidono direttamente sui presupposti di sicurezza previsti dalla normativa di settore, che questa Direzione è tenuta ad applicare:

- Mancanza di una sede idonea e stabile. La Circolare EM17/2017 (Allegato "C") e il Manuale delle Operazioni SAPR richiedono per i Nuclei SAPR regionali un locale dedicato per la custodia dei sistemi, lo stoccaggio dei ricambi, la ricarica delle batterie e la manutenzione, con caratteristiche di resistenza al fuoco adeguate (indicativamente REI60, come evidenziato dallo stesso Gruppo di lavoro). L'assenza, a distanza di anni, di una sede definitiva e conforme costituisce una carenza rispetto ai requisiti minimi di sicurezza a terra richiamati dal Manuale delle Operazioni (cap. 8.2 e Allegato C della Circolare).

- Mancato addestramento del personale pilota, ben al di sotto anche del solo minimo regolamentare. Il Manuale delle Operazioni (par. 6.1.3) e la Circolare EM17/2017 (par. 12) impongono, per il mantenimento della licenza, l'effettuazione di almeno 5 missioni di volo negli ultimi 90 giorni, pena la classificazione del pilota come "non addestrato" e la necessità di un percorso di reintegro. La nota CONAPO del 11.03.2026 segnala che dall'inizio del 2026 non risulta effettuato alcun addestramento collettivo, nonostante l'introduzione di nuova attrezzatura e nuovi applicativi: ciò espone l'Amministrazione al rischio concreto di dover impiegare, in emergenza, personale non in regola con i requisiti minimi di addestramento previsti per l'impiego in sicurezza dei SAPR. Questa Segreteria evidenzia peraltro che il rispetto del solo minimo previsto dalla normativa interna (5 missioni/90 giorni) non può in alcun modo considerarsi sufficiente a garantire la sicurezza delle operazioni. Il settore SAPR è per sua natura soggetto ad una rapida e costante evoluzione tecnologica (piattaforme,

payload, sensoristica, software di pianificazione ed elaborazione dati), che richiede un addestramento continuo e non meramente conservativo delle abilità minime. Tale esigenza è, nel caso del Nucleo SAPR Veneto, ancora più stringente ed attuale: risultano infatti già forniti al Nucleo nuovi UAS e nuovi strumenti tecnici, tuttora imballati e mai utilizzati per l'assenza di sessioni addestrative dedicate. Un sistema aeromobile a pilotaggio remoto consegnato in dotazione ma non impiegato in addestramento non garantisce alcuna reale capacità operativa, ed espone il personale al rischio di doversi confrontare, in un contesto di emergenza reale, con piattaforme e strumentazioni che non ha mai avuto modo di conoscere e sperimentare in sicurezza. Si richiede pertanto che il programma di addestramento da riattivare con urgenza non si limiti al mantenimento del minimo di legge, ma preveda in via prioritaria la formazione specifica sulle nuove dotazioni già consegnate e non ancora messe in esercizio. Resta comunque da segnalare che alla data odierna ci sono piloti non in regola con l'addestramento minimo previsto.

- Turnazione e gestione del riposo psicofisico. L'attuale organizzazione, che obbliga il personale a dividersi tra servizio ordinario e servizio specializzato nello stesso turno, è in tensione con quanto previsto dal cap. 9 del Manuale delle Operazioni in materia di limitazioni del tempo di servizio, di volo e di riposo, il cui rispetto è funzionale proprio alla flight safety. La medesima nota DCEMER prot.n. 6157 del 06.03.2026, richiamata da questa Segreteria, subordina il ricorso allo straordinario aeronautico a esigenze "oggettive e documentate" legate alla carenza di organico e agli standard operativi e di sicurezza del volo: una programmazione strutturalmente carente dell'impiego dei piloti SAPR, come quella attuale, non è coerente con tale impostazione.

- Dotazioni e mezzi. L'Allegato "C" della Circolare EM17/2017 individua una dotazione standard di mezzi, attrezzature e abbigliamento specifico per i Nuclei SAPR regionali, la cui completa fornitura risulta, per stessa ammissione della Direzione (nota 6513/2025), ancora "in attesa dei riscontri di competenza delle Direzioni centrali".

- Guida in solitaria per il raggiungimento della sede del Nucleo e del luogo delle operazioni. L'attuale organizzazione, che obbliga il pilota individuato per l'intervento a raggiungere autonomamente la sede del Nucleo per il recupero dell'attrezzatura e, successivamente, a condurre l'automezzo dedicato fino al luogo dell'intervento – spesso per centinaia di chilometri e senza alcun secondo operatore a bordo – costituisce una criticità di sicurezza che va ben oltre l'ambito organizzativo. Una simile modalità operativa è in aperto contrasto con l'impianto dell'art. 66 del D.P.R. 64/2012, che disciplina la composizione delle squadre di soccorso, comprese quelle a supporto dotate di mezzi per l'effettuazione di specifiche manovre (comma 4): anche per tali squadre attrezzate il legislatore prevede in via ordinaria una composizione minima di due operatori, di cui un autista, e per le squadre "attrezzate" di cui al comma 1 non meno di tre unità permanenti. Il Nucleo SAPR, quale componente specialistica del dispositivo di soccorso ai sensi dell'art. 69 del medesimo D.P.R., non può ragionevolmente sottrarsi a tale principio generale di sicurezza, che impone di non far gravare su un singolo operatore, per ore ed in condizioni di viaggio talvolta notturne o con percorrenze significative, sia la conduzione del veicolo sia la successiva conduzione delle operazioni di volo. Il rischio di stanchezza alla guida, unito all'assenza di un secondo operatore in grado di intervenire in caso di necessità o di imprevisto lungo il tragitto, rappresenta un fattore di rischio autonomo e concreto, che si somma – aggravandolo – al già segnalato problema della mancata organizzazione di un vero pronto impiego con partenza dalla medesima sede/Comando dei componenti dell'equipaggio.

L'insieme di questi elementi conferma che il perdurare dell'attuale assetto provvisorio non è soltanto una questione organizzativa interna, ma un fattore di rischio per la sicurezza delle operazioni e per l'efficacia del soccorso, in aperto contrasto con i principi di "Mission First, Safety Always" e di gestione proattiva della safety che il Manuale delle Operazioni pone a fondamento dell'intero sistema SAPR del CNVVF.

A quanto sopra esposto si aggiunge un'ulteriore criticità, strettamente connessa alle modalità di impiego del personale del Nucleo SAPR, che questa Segreteria ritiene doveroso portare all'attenzione della Direzione: la difficoltà, riscontrata con crescente frequenza, di ottenere il pieno riconoscimento del trattamento di trasferta previsto dall'art. 14 del D.P.R. 17 giugno 2022, n. 121, come modificato dall'art. 12 del D.P.R. 23 giugno 2025, n. 125, per il pasto non fruito durante le missioni fuori sede.

I piloti SAPR sono, per la natura stessa dell'attività, tra il personale maggiormente esposto a tale problematica: l'assenza di una sede stabile e le modalità di allertamento e attivazione degli equipaggi – già segnalate nei punti precedenti – comportano allertamenti repentini, trasferimenti anche di lunga percorrenza e, non di rado, l'annullamento o la modifica della missione in corso di trasferimento, con conseguente impossibilità di raggiungere la località inizialmente prevista e di fruire del servizio mensa. Non a caso, la Segreteria Generale CONAPO, con nota prot.n. 125/26 dell'1.08.2026 indirizzata al Capo Dipartimento, al Capo del Corpo Nazionale e alla Direzione Centrale per la Programmazione e gli Affari Economici e Finanziari, ha espressamente richiamato gli operatori SAPR, unitamente alle unità cinofile e al personale SAF, tra le categorie di personale specializzato più frequentemente colpite da tale fattispecie, chiedendo che il diritto al trattamento maturato durante l'impiego fuori sede non venga meno in caso di richiamo in sede, dirottamento o mancato raggiungimento della località di intervento.

Tale richiesta di chiarimento nazionale trae origine, tra l'altro, da casi concreti di interpretazione restrittiva già verificatisi sul territorio, di cui questa Segreteria è a conoscenza anche per quanto avvenuto in ambito provinciale a Padova. Con nota prot.n. 26396 del 31.07.2026, il Comando Provinciale di Padova ha rappresentato alla Direzione Centrale per la Programmazione e gli Affari Economici e Finanziari il caso di un dipendente a cui è stato negato, in due distinte situazioni operative, il rimborso forfettario del pasto richiesto per essere rimasto "in viaggio durante l'orario di fruizione del servizio mensa" al termine di interventi di soccorso, ritenendo il Comando che la mancata fruizione del pasto non fosse riconducibile a ragioni di servizio o a mancanza di strutture, bensì alla "sola volontà del dipendente".

Questa Segreteria ritiene che episodi come quello descritto siano sintomatici di interpretazioni arbitrarie, restrittive e difformi tra i diversi uffici Ragioneria dei Comandi; ciò, a fronte di situazioni operative sostanzialmente identiche, determina un'ingiustificata disparità di trattamento economico tra colleghi che affrontano gli stessi rischi e gli stessi disagi di servizio, aggravando ulteriormente le condizioni di un personale già penalizzato dalle criticità organizzative sopra esposte.

Per le motivazioni addotte, questa Segreteria Regionale CONAPO Veneto chiede formalmente:

1. **la convocazione**, entro un termine certo e non superiore a **15 giorni dalla presente**, di un incontro **con le OO.SS. firmatarie**, ai sensi degli artt. 36 e 38 dei DD.PP.RR. 120/2022 e 121/2022, prima della formalizzazione della nuova organizzazione del Nucleo SAPR regionale;
2. la trasmissione, in via preliminare a tale incontro, di ogni elemento tecnico e documentale relativo alla proposta di riorganizzazione allo studio, comprese le valutazioni sull'alternativa di una sede centrale rispetto al previsto insediamento aeroportuale;
3. un riscontro puntuale e non generico su ciascuna delle criticità elencate nella nota CONAPO prot.n. 03/2026 dell'11.03.2026 (turnazione, catena di comando, sede, riposo psicofisico, formazione/addestramento, dotazioni, gestione mezzi);
4. chiarimenti sull'utilizzo del budget per l'attività SAPR per l'anno 2026, con particolare riferimento alla nota DCEMER prot.n. 6157 del 06.03.2026, e sulla compatibilità con tale budget delle attività autorizzate estranee alle finalità di soccorso;
5. l'immediata ripresa di un programma di addestramento per il personale pilota SAPR. Tale programma non deve limitarsi al mantenimento del livello minimo previsto dalla Circolare EM17/2017 e dal Manuale delle Operazioni SAPR, ma deve integrare la costante evoluzione tecnologica del settore. Occorre pertanto prevedere, con massima priorità, la formazione specifica sui nuovi UAS e sulla strumentazione già in dotazione al Nucleo, compresa quella attualmente ancora imballata e inutilizzata. Poiché la Regione non dispone di personale formatore SAPR, si renderà necessaria la collaborazione con l'UCSA.
6. la revisione delle modalità di attivazione e di spostamento del personale del Nucleo SAPR,

affinché la conduzione dei mezzi verso la sede del Nucleo e verso il luogo delle operazioni non sia mai affidata a un unico operatore in solitaria, in coerenza con il principio di composizione minima delle squadre di soccorso di cui all'art. 66 del D.P.R. 64/2012.

7. l'adozione, presso i Comandi provinciali del Veneto, di istruzioni chiare e uniformi per il riconoscimento del trattamento di trasferta e del rimborso forfettario del pasto di cui all'art. 14 del D.P.R. 121/2022, come modificato dall'art. 12 del D.P.R. 125/2025, al personale pilota SAPR inviato in missione fuori sede che non abbia potuto fruire del pasto per ragioni di servizio, evitando interpretazioni restrittive e difformi tra i diversi uffici ragioneria.

In assenza di riscontro concreto nei termini indicati, questa Segreteria si riserva di adottare ogni ulteriore iniziativa a tutela del personale e della sicurezza delle operazioni.

Si inviano cordiali saluti.

IL SEGRETARIO REGIONALE
CONAPO – Sindacato Autonomo VV.F.
Ernesto Magliocchetti