



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

Alle Organizzazioni sindacali rappresentative del personale non direttivo e non dirigente del Corpo nazionale dei vigili del fuoco:

- FNS CISL VV.F.
- CONAPO
- UIL PA VV.F.
- FP CGIL VV.F.
- CONFSAI VV.F.
- USB PI VV.F.

E, per conoscenza: All'Ufficio III – Relazioni sindacali

OGGETTO: Tavolo tecnico per la programmazione didattica ex art. 29 del D.P.R. 7 maggio 2008 – Resoconto della seduta del 23 febbraio 2023.

Si trasmette il resoconto della seduta del *Tavolo tecnico per la programmazione didattica* tenutasi il giorno 23 febbraio 2023.

IL DIRETTORE CENTRALE
(VALLEFUOCO)

(Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi di legge)



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

TTPD per la programmazione didattica (ex. art. 29 del D.P.R. 7 maggio 2008 Accordo sindacale per il personale non direttivo e non dirigente del Corpo nazionale dei vigili del fuoco)

Resoconto della seduta del 23 febbraio 2023

In data 23 febbraio 2023, alle ore 9:00 si è riunito, in videoconferenza su piattaforma *Microsoft Teams*, il TTPD (TT) per la programmazione didattica per il personale non direttivo e non dirigente del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, istituito con Decreto n. 38 del 19.10.2016 ai sensi dell'art.29 del D.P.R. 7 maggio 2008.

Sono presenti alla riunione:

❖ Rappresentanti dell'Amministrazione

- Il Direttore Centrale per la Formazione, ing. Gaetano VALLEFUOCO
- Il Dirigente dell'Ufficio di Coordinamento del Servizio Aereo e del Soccorso Aeroportuale, ing. Mauro MALIZIA
- Il Dirigente dell'Ufficio per la Regolazione Aeronautica, la Certificazione e la Sorveglianza di Aeroporti ed Eliporti, ing. Paolo MAURIZI
- Il Dirigente dell'Ufficio per la Gestione del Servizio di Salvataggio e Antincendio Aeroportuale, ing. Fabrizio LUCIANI
- Il DV ing. Alessandra BIN della Direzione Centrale per la Formazione
- Il DV ing. Alessandro CENTURIONI dell'Ufficio per la Pianificazione il Controllo e lo Sviluppo della Formazione
- Il DV ing. Onofrio LORUSSO dell'Ufficio per la Regolazione Aeronautica, la Certificazione e la Sorveglianza di Aeroporti ed Eliporti
- Il DS ing. Rossella DEL MATTO dell'Ufficio per la Pianificazione il Controllo e lo Sviluppo della Formazione

❖ Rappresentanti delle OO.SS.

- CISL: Sigg. Roberto BOMBARA, Francesco GALLUZZO e William BERRE'
- CONAPO: Sigg. Gianni CACCIATORE e Romeo BRIZZI
- UIL PA VV.F.: Sig. Gianpiero NUCCIO
- FP CGIL VV.F.: Sigg. Andrea NEVI, Franco ZELINOTTI e Giuseppe PENNA
- CONFSAI VV.F.: Sig. Domenico DAMIANI
- USB PI VV.F.: Sig. Adriano SCOZIA

La seduta è stata convocata con le note prot. n. DCFORM.6174.U.17-02-2023 e n. DCFORM.6175.U. 17-02-2023 sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1) modifiche ed integrazioni alla circolare di settore aeroportuale prot. n. 12565 del 07/04/2014 della Direzione Centrale per la Formazione;
- 2) modifica ai titoli preferenziali per la selezione dei discenti ai corsi di formazione per operatore SAPR di cui alla circolare di settore prot. n. 10082 del 01/04/2020;
- 3) varie ed eventuali.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

Ha inizio la seduta con il saluto del Direttore Centrale per la Formazione che ringrazia i componenti del TTPD e i componenti dei vari Uffici.

Il Direttore Centrale per la Formazione illustra i punti all'ordine del giorno. Chiede alla DCESTAB se ha effettuato la ricognizione, presso i Comandi con sedi aeroportuali, circa il numero di unità operative che costituiscono il serbatoio per i rimpiazzi ed il numero di unità che fanno servizio aeroportuale che non hanno effettuato le 72 ore di formazione. Lascia la parola alla Direzione Centrale per l'Emergenza.

- Ing. MALIZIA: innanzitutto, per far comprendere meglio la struttura degli uffici del servizio aereo del CNVVF, rappresenta che il suo è l'Ufficio Coordinamento del Servizio Aereo e del Soccorso Aeroportuale, ma l'aspetto relativo all formazione è di diretta competenza dell'ing. LUCIANI dirigente dell'Ufficio per la Gestione del Servizio di Salvataggio e Antincendio Aeroportuale. L'ing. MAURIZI è, invece, il dirigente dell'Ufficio per la Regolazione Aeronautica, la Certificazione e la Sorveglianza di Aeroporti ed Eliporti ovvero dell'autorità di regolamentazione aeronautica. Dopo la riunione del TTPD del 12 gennaio è stata inviata una richiesta ai 35 Comandi VV.F., a cui fanno capo le 39 sedi aeroportuali, chiedendo di fornire dati richiesti dal TTPD entro il 19 gennaio; alcuni Comandi non hanno ancora risposto, ma dai dati forniti dagli altri Comandi, a cui fanno capo 27 sedi aeroportuali su 39, è stato possibile avere un quadro della situazione, ovvero il 75% del personale che fa servizio negli aeroporti è in regola con i moduli formativi e c'è una ottima percentuale di unità che invece fanno servizio fuori dagli aeroporti, ma ha il corso di aeroportuale.
- Ing. LUCIANI: queste informazioni erano state percepite già da tempo, ci si voleva invece orientare per il futuro, essere pronti per attività parallele per raggiungere un servizio migliore negli aeroporti.

Il Direttore della DCF inizia un giro di TTPD sul primo argomento all'ordine del giorno.

- CISL: auspica di definire velocemente queste due circolari e proseguire il cammino del TTPD. Chiede però se i dati forniti dalla DCEMER facciano riferimento anche a regioni come la Sicilia, la Sardegna e la Puglia, perché il feedback del territorio non combacia con i dati citati. Si augura che l'Amministrazione stia apprezzando il lavoro del TTPD e del sindacato. In futuro questi problemi dovrebbero essere discussi prima. Chiede, inoltre, come verrebbe registrato il corso aeroportuale sull'applicativo GIF. In aggiunta chiede di ampliare il bacino dei rimpiazzi nei comandi aeroportuali.
- DCF: nell'ultima riunione con il Capo del Corpo nazionale, avvenuta in data 21 febbraio u.s., è stato riconosciuto il lavoro del TTPD. Prende inoltre l'impegno con il TTPD di far in modo che il *recurrent* verrà registrato sul GIF e sottoporrà al Capo del Corpo nazionale, alla DCAFFGEN e alla DCRISUM, la possibilità che il *recurrent* sia spendibile come corso nella progressione in carriera. Chiede però delucidazioni sul perché aumentare il bacino dei rimpiazzi?



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- CISL: per evitare che sia sempre lo stesso personale a dover provvedere ai rimpiazzi. Inoltre coloro che si trasferiscono dal nord verso il sud dovrebbero fare il *recurrent* per essere utilizzato come ulteriore rimpiazzo.
- CONAPO: la soddisfazione è limitata: 27 su 39 sono pochi, il problema è che l'Amministrazione dovrebbe avere già questi dati, ma questo ovviamente dipende dallo standard che si vuole raggiungere. Un'organizzazione iper-efficiente non dovrebbe avere problemi di questo tipo.
- DCF: si sta provvedendo ad effettuare l'aggiornamento del GIF così da avere disponibili questi dati in tempo reale e fruibili da parte di tutti. Invita l'emergenza ad acquisire i dati mancanti il prima possibile e di renderli disponibili alla DCF così da poterli inviarli alle OO.SS..
- CONAPO: non vuole esprimere giudizi, ma fa parte di un sistema che deve essere autocritico. E' necessario prendere atto di un problema e cercare di risolverlo. In merito al personale per i rimpiazzi la situazione al sud è molto diversa rispetto al nord, è indispensabile fare un'analisi di dettaglio per vedere come intervenire soprattutto quando ci sono la mobilità del personale. Sarebbe inoltre importante verificare, per il personale di rimpiazzo, quanti servizi aeroportuali ha effettuato. 2 settimane di corso aeroportuale non sono sufficienti a far sì che il personale possa diventare operativo, si dovrebbe utilizzare la mentalità aeronautica come un faro.
- DCF: reputa, invece, il dato confortante; il VF che avendo fatto servizio per molti anni al nord e che è stato spesso impiegato nelle sedi aeroportuali, ha già fatto molta esperienza negli aeroporti.
- UIL: per un'analisi del problema sarebbe opportuno avere dei dati completi così da fare migliori osservazioni e proposte precise. Cioché il lavoro del TTPD possa essere confermato dalle OO.SS.. Risultano, in diversi distaccamenti del sud, situazioni non in accordo con i dati riportati dall'emergenza. Rappresenta la necessità di riconoscere le 16 ore come corso ai fini del punteggio per la progressione in carriera.
- DCF: propone che sia il Comandante a decidere se aumentare o meno il personale che va a costituire il bacino per i rimpiazzi.
- CGIL: il lavoro sulla circolare deve concludersi il prima possibile. Dati della DCESTAB non sono soddisfacenti se presi come garanzia della sicurezza del soccorso. 1/3 delle sedi non ha dato risposta, in base alle notizie che arrivano dal territorio, i dati forniti non rispecchierebbero la realtà. Segnale un *refuso* nella prima pagina: il termine "affiancamento" va cassato. Rappresenta l'importanza che il *recurrent* sia registrato sul GIF. Nell'ultima pagina dove si parla di "personale attualmente in servizio.." dovrebbe essere sostituito da "chi ha preso servizio ..", poiché risulta che in alcune sedi aeroportuali si faccia una rotazione del personale per mandare i rimpiazzi, come ad esempio il Comando VVF Brindisi. Chiede anche se la DCESTAB abbia pensato a come risolvere il problema della formazione sui mezzi terrestri aeroportuali che sono diversi dai mezzi VVF non aeroportuali.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- DCF: l'autista che fa servizio in aeroporto è sottoposto alle stesse disposizioni del resto personale che nel Comando viene gestito con il passaggio macchina LIFM, nella sede aeroportuale si fa invece il corso aeroportuale.
- DCESTAB: concorda.
- CONFESAL: chiede come verrà inserito nel GIF il corso aeroportuale da 16 ore? Sottolinea anche i ritardi esagerati nell'inserimento dei corsi nel GIF, sia a livello territoriale che centrale.
- DCF: è stato avviato un lavoro per una rivisitazione totale del GIF, purtroppo le modifiche non saranno a breve, ma la DCRLS ha predisposto, per il personale che partecipa alle selezioni interne, la possibilità di importare i dati dei corsi all'interno delle domande.
- CONFESAL: il problema è la registrazione dei corsi
- DCF: il corso deve essere caricato dal Comando e non dalla DCF, in questo caso non è il GIF che non funziona. Si sta provvedendo affinché venga segnalato, attraverso un *allert*, al segretario di un corso la necessità di inserimento dei dati, sarà predisposto anche un *allert* per il Comandante qualora il segretario non provveda in tempi congrui alla compilazione dei dati dei corsi nel GIF.
- CONFESAL: il problema è anche del centro, alcuni corsi vengono fatti presso le Scuole e devono essere registrati dal centro. Si confonde, inoltre, confondiamo il LIFM con l'estensione patente aeroportuale. C'è una carenza di personale autista molto grande. Nella circolare inoltre c'è un refuso, il termine "affiancamento" andrebbe cassato.
- USB: in linea generale è d'accordo con la CISL. Sottolinea comunque qualche preoccupazione: la prima è quella del numero di formatori aeroportuali, sono troppo pochi e il rapporto discente/docente non è definito; la seconda è che il terzo modulo del corso aeroportuale è fondamentale per fornire le competenze necessarie, due moduli non sono sufficienti. Presenta anche qualche dubbio sui dati prodotti dalla DCESTAB: 27 sedi aeroportuali su 39 hanno risposto, più di 10 sedi di cui non si hanno dati certi sono troppe.
- DCF: rappresenta che il GIF fornisce dati certi sui formatori, ci può essere un'isteresi di uno/due mesi poiché i dati del personale vengono presi direttamente dal SIPEC (spostamenti o pensionamenti). In merito alla circolare in argomento sottolinea la necessità di inserire un punto: effettuare attività di aggiornamento istruttore aeroportuale per il *recurrent*. La formazione si attiverà, quanto prima, per fare un nuovo corso per istruttori aeroportuali. Propone al TTPD di aggiungere la possibilità per i Comandi di stabilire la capacità del bacino di rimpiazzi facendo svolgere il *recurrent* a personale che abbia già svolto servizio in altre sedi aeroportuali per al meno 6 mesi, ovviamente non come semplici rimpiazzi.

Si procede a un giro di TTPD sulla proposta

- DCESTAB: irrilevante per l'emergenza



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- CISL: concorda sulla proposta.
- CONAPO: non concorda, sarebbe necessario chiedersi da quanto tempo detto personale non fa servizio in una sede aeroportuale. E' una soluzione puramente burocratica e non risolverebbe il problema.
- UIL: si riserva su questo aspetto, avrebbe bisogno dei dati completi sugli aeroporti per decidere.
- CGIL: concorda sulla proposta.
- CONFSAL: concorda sulla proposta.
- Ing. DEL MATTO: informa che in totale ci sono 90 istruttori aeroportuali e che sugli impianti sono necessari contemporaneamente 3-4 istruttori.
- USB: evidenzia che solo una ventina fanno veramente formazione, si dovrebbero sfruttare anche i *tutor*, che da anni permettono di formare il personale aeroportuale ma non gli viene riconosciuto l'impegno e la dedizione mostrata. Si augura che il *recurrent* non venga considerato come sostituto del terzo modulo del corso.
- DCF: si può sicuramente ipotizzare che il personale che ha prestato servizio per almeno sei mesi in una sede aeroportuale possa essere formato attraverso il *recurrent*, per tutti gli altri invece è necessario il terzo modulo del corso. È fondamentale far uscire la circolare il prima possibile per poter partire con l'aggiornamento dei formatori e poi partire con la formazione.

Il Direttore della DCF passa al secondo punto dell'ordine del giorno, che modifica i titoli per le selezioni per operatori SAPR. All'inizio si è concordato di mantenere valida la selezione effettuata lo scorso anno esaurita con il corso che è appena partito. Successivamente, la DCESTAB ci ha chiesto di raggiungere un numero minimo di operatori da abilitare, per ogni regione, alle varie specializzazioni tra cui gli operatori SAPR, alcune regioni sono, attualmente, sotto il minimo. La volta scorsa sono state recepite le indicazioni delle OO.SS., ed è stato previsto di inserire tutti i corsi che la normativa di settore ha individuato, anche se, attualmente, non ci sono le scuole qualificate che possano erogare detti corsi. Lascia la parola all'ing. LORUZZO e all'ing. CENTURIONI per le ultime modifiche introdotte.

- Ing. LORUSSO: l'obiettivo che era stato posto era di andare ad inserire ulteriori titoli previsti dalla normativa vigente ma non ancora regolamentati dalla nota informativa dell'ENAC, ma che in futuro la stessa ENAC regolamerà. Ulteriore obiettivo è il fatto di dare la possibilità alle Direzioni regionali di selezionare il personale attribuendogli il punteggio senza difficoltà. Elenca i titoli aggiunti e ribadisce che alcuni di questi saranno validi solo nelle selezioni che verranno effettuate nel 2023 avendone, però, ridimensionato il punteggio.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- DCF: reputa che la necessaria chiarezza, da apportare alla circolare, sia stata raggiunta. Ringrazia del contributo tutte le OO.SS. che hanno inviato gli elenchi dei titoli da inserire nella circolare in argomento. Procede ad un giro di TTPD sulla bozza proposta.
- CISL: fa alcune osservazioni sui titoli non convertiti: al punto b) inserire 4 al posto di 3, al punto c) 2 invece di 1: sono titoli preferenziali, chi ha acquisito i nuovi titoli avrà comunque un punteggio superiore. Ulteriore riflessione sul titolo di studi in ingegneria, non si vorrebbero inserire altri titoli, ma sarebbe opportuno abbassare il punteggio di questo titolo poiché un laureato in ingegneria otterrebbe lo stesso punteggio di chi è un pilota remoto A2.
- DCF: invita chi segue a dare un contributo anche sulla questione posta dalla CISL
- CONAPO: sul contributo della CISL lascerebbe il punteggio così come è. Il punto è qual è l'utilità di avere una laurea in ingegneria nella conduzione di un APR. D'accordo nell'inserire i titoli che ancora, come nazione, non abbiamo recepito. Sottolinea la necessità di formare gli istruttori aeroportuale e propone che ai colleghi che hanno permesso finora di portare avanti la formazione come *tutor*, venga riconosciuto l'impegno profuso.
- Ing. CENTURIONI: la laurea in ingegneria è stata inserita perché sono state considerate importanti le conoscenze in ambito di meccanica del volo, normativa aeronautica e telecomunicazioni
- UIL: non è d'accordo con la proposta della CISL. Chiedono lo stralcio dei titoli di studio come quello in ingegneria. Con riferimento poi agli istruttori SAPR: sui 15 formati solo 10 – 15 fanno veramente formazione, va data un'accelerata ai nuovi corsi per istruttori SAPR.
- CGIL: fa una precisazione sui formatori, poiché essi sono pochi; suggerisce di provare ad inviare i formatori nelle regioni così da raggiungere gli obiettivi numerici stabiliti il prima possibile.
- DCF: il formatore è nazionale non locale, ma alcuni hanno problemi a spostarsi. È necessario chiudere la circolare altrimenti non si potranno perseguire gli obiettivi stabiliti.
- CGIL: in merito al primo punto della circolare concorda sui 6 punti ma è necessario dividerlo in due attestati differenti e da definire con il loro nome "SPECIFIC STS01" e "SPECIFIC STS02"
- Ing. CENTURIONI: non si voleva andare a complicare il lavoro delle Direzioni Regionali.
- DCF: dobbiamo essere più chiari possibili, se è possibile introdurlo va inserito.
- CGIL: al secondo punto certificato competenza di pilota remoto A2 va bene anche se non sarebbero pienamente d'accordo, come segno di apertura nei confronti delle altre OO.SS.. Punto 2 lettera b) e c) non se ne comprende il senso: non risulta possano conseguire accreditamento, per la CGIL questi due punti andrebbero tolti. Nel terzo punto andrebbero



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

riconosciuti solo A1 e A3, gli altri non esistono. Punto 3: 1 solo punto anziché 3. Punto 4: ok. Punto 5: propone 1 solo punto. Ai punti 6 e 7 è contraria poiché non hanno senso, perché è pilotaggio diretto e non remoto. Anche la CGIL si chiede il motivo dell'inserimento della laurea in ingegneria, eventualmente si può pensare di diminuire il suo punteggio a 0.5 punti e comunque dovrebbe essere legata ad altri attestati, da sola la laurea non ha senso. Punto 9: valutare il vecchio logbook, per chi lo ha già documentato, come si è tenuto conto dei vecchi attestati.

- CONFSAL: concorda con l'osservazione della CGIL riguardo ad associare la laurea ad un altro titolo di pilotaggio remoto
- USB: comprende l'inserimento dei titoli esterni in una selezione interna all'Amministrazione, concorda con la CGIL per quasi tutti gli accenni, per i titoli di studio manterrebbe gli stessi punteggi dati dall'Amministrazione ma combinandoli con la capacità di volare. Per i corsi non convertiti: ritiene di non dover abbassare i punteggi dei titoli non convertiti, anzi, eventualmente, passarli a 4 e a 2.
- CISL: bisogna cercare di trovare una quadra, ragionando sui vari punti, si dovrebbe dare maggior punteggio ai vecchi titoli: concorda con la modifica proposta al punto 3 dalla CGIL, non servirebbe neanche modificare i vecchi titoli. Sulla laurea concorda con le altre sigle sindacali, può essere valutabile solo insieme ad altri titoli.
- CONAPO: concorda in parte con quanto è stato detto. Il titolo di studio diventa importante quando la selezione avviene anche in base ad una prova pratica, perché il titolo poco dice sulle abilità di un pilota, si potrebbero inserire anche le ore di volo, ma complicherebbe la procedura di selezione.
- DCF: formula la seguente proposta per concludere la circolare: suggerisce 3 modifiche: per tutti i nuovi titoli prevedere uno *specific* certificabile e scendere di mezzo punto passando da uno *specific* a quello successivo di livello inferiore. Mantenere la laurea come titolo ma combinata con un titolo di certificazione di impiego del drone. Mantenere i titoli vigenti non solo per i punteggi ma aumentare la loro validità a 2 anni. Verrà inviata un'ultima bozza e propone di procedere ad un'ulteriore riunione prima del termine del corso per operatori SAPR appena iniziato. Breve giro di TTPD sulla proposta.
- CISL: concorda.
- CONAPO: per gli *specific* sarebbe necessaria una riflessione, ovvero si dovrebbe stabilire se sono rilasciati per una particolare attività attinente al corpo nazionale, o se, al contrario, sono riferiti ad attività che non hanno nulla a che fare con l'attività del corpo. Concorda con il mantenere la laurea come titolo, solo se associata ad una selezione. Per i due anni di validità dei vecchi titoli concorda.
- UIL: concorda con la proposta e attende la nuova versione.
- CGIL: attende la nuova versione.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- CONFSAL: concorda.
- USB: concorda con le proposte.
- DCF: invita l'ing. LORUSSO e l'ing. CENTURIONI a modificare la circolare in base alle proposte fatte e prospetta mercoledì 15 marzo come data del prossimo incontro. Insieme a questa circolare nel prossimo incontro saranno discussi i seguenti argomenti: corso formatori SAF 2B e corsi non di specialità a cui gli specialisti potranno partecipare. Nella riunione successiva invece si dovrà rivedere decreto che istituisce l'albo dei formatori, perché i formatori sono sia docenti che istruttori, poi vorrebbe chiarire la possibilità di utilizzo degli istruttori professionali a livello centrale e territoriale.

Il Direttore DELLA dcf chiede se ci sono varie ed eventuali

- CISL: ok al crono programma presentato, ma si dovrebbe discutere anche dei futuri aerosoccorritori e dei formatori SAF. Fa una breve considerazione: risulta che in alcuni Comandi facciano il *re-training* in FAD (es. TPSS)
- DCF: chiede quali siano che fanno la FAD per il *re-training* del TPSS.
- CONAPO: sentito quanto detto dalla CISL, si potrebbe trovare una soluzione intermedia, se questo fatto è reale si potrebbe elaborare una circolare con cui chiarire le modalità di erogazione dei mantenimenti e dei *re-training*.
- DCF: le affermazioni devono essere circostanziate, altrimenti non si può fare nulla.
- UIL: nulla da evidenziare.
- CGIL: ok al crono programma, è chiaro che bisogna dare forza alle circolari aperte da tempo. Rappresenta la problematica dei cinofili a cui manca il corso USAR-M. Chiede in ultimo se i moduli effettuati durante i 3 mesi di applicazione pratica rientrano nel corso di ingresso anche se effettuati successivamente ai 3 mesi.
- DCF: i moduli erogati nei 3 mesi di applicazione pratica fanno parte del corso di formazione iniziale.
- CGIL: chiede se si sa qualcosa sul 42° corso per Istruttori Professionali, ovvero se è stata già stabilita una data di inizio
- DCF: a partire dal 7 aprile verranno liberate tutte le strutture centrali della formazione per la manifestazione internazionale, si potrebbe utilizzare questa finestra temporale per erogare alcuni corsi tra i quali quello per istruttori professionali.
- USB: i formatori sono un grande problema, sarebbe il caso di pensare di aggiungere un punteggio aggiuntivo, ai fini dei passaggi di qualifica, per le settimane in cui si eroga formazione sia nei corsi sia nei mantenimenti.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA FORMAZIONE

- DCF: fermo restando che la questione non attiene a questo TTPD, ma il problema non sono tanto i VF quanto i CS che non vogliono spostarsi per fare formazione, una possibilità per risolvere la situazione potrebbe essere quella di aumentare gli incentivi per i formatori.
- USB: alcuni formatori vengono bloccati dai Comandanti per ragioni di servizio. In una seconda riunione sarà necessario stabilire come meglio regolamentare l'utilizzo dei formatori per i corsi nazionali
- DCF: in Italia ci sono circa 400 istruttori professionali, per un corso AAVVF servono all'incirca 60 – 70 istruttori, ipotizzando di convocare 1 istruttore per Comando questo non influirebbe assolutamente sul servizio né sulla formazione territoriale
- CONFSAL: occorre aumentare il numero dei formatori.

Quindi, alle ore 14.30 ha termine la seduta ed il Direttore Centrale per la Formazione ringrazia e saluta i presenti.

IL DIRETTORE CENTRALE
(VALLEFUOCO)