



## Segreterie Provinciali Bari

Bari, 28/03/2024

AL Comandante VVF Bari  
Dott. Arch. Rosa D'ELISEO

p.c. Alle Segreterie Regionali  
PUGLIA

### **Oggetto: Razionalizzazione dell'impiego delle autovetture di servizio – O.d.G. 345/2023**

Egregia,

in relazione all'argomento trattato nella disposizione richiamata nell'emarginato oggetto, per quanto di natura organizzativa, sarebbe stato opportunamente tema di informazione preventiva alle parti sociali, vista la discriminante negazione dell'uso delle autovetture di servizio negli spostamenti intermedi ed il richiamo a dettami contrattuali.

La stessa a parer nostro, risulta riduttiva nell'indicare l'impossibilità di garantire le autovetture di servizio nei casi specificati, senza aver inserito quantomeno la possibilità di valutarne l'uso di volta in volta in base alle disponibilità delle stesse, limitando il tutto al semplice riconoscimento dell'indennità di trasferta senza un corretto ragionato dei dettami normativi.

Infatti le disposizioni del nostro Dipartimento sulla razionalizzazione delle autovetture di servizio, impropriamente, discendono da una serie di provvedimenti di carattere amministrativo e legislativo che furono necessari per il contenimento dei costi della pubblica amministrazione voluti dall'allora Ministro Brunetta.

Con la Direttiva n.6 del 2010, il Ministro dispose la riduzione dell'utilizzo e acquisto delle "auto blu", con e senza autista, autovetture di servizio ad uso esclusivo e non esclusivo assegnate alle **autorità**, concetti successivamente richiamati dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 agosto 2011.

Quest'ultimo evidenzia i principi e gli obiettivi ai fini della razionalizzazione e trasparenza nell'utilizzo delle stesse autovetture, di contenimento dei costi e di miglioramento complessivo del servizio sino l'adozione dell'art.4 comma 2 *"Fermi restando i limiti di cui al comma 1, l'utilizzo delle autovetture di servizio con autista, assegnate in uso non esclusivo, di cui all'articolo 2, comma 2, e' consentito per i casi di effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio; sono utilizzati, in alternativa, i mezzi di trasporto pubblico quando, in relazione al percorso ed alle esigenze di servizio, gli stessi garantiscano risparmi per la pubblica amministrazione ed uguale efficacia."*

Questi, assieme ad altri atti tra i quali il Decreto Legge de 31 agosto 2013, n. 101 a firma del Presidente della Repubblica Napolitano, intervennero sulla razionalizzazione della spesa pubblica e all'attento utilizzo e razionalizzazione delle autovetture di servizio, ancora una volta per le **autorità**, prevedendo deroghe specifiche per il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco.

Tuttavia in questa ottica di forte spinta governativa, anche il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, attraverso la Circolare prot.15285 del 2014 e la prot. 1970 del 2015 dell'allora Capo Giomi, procedette ad un attento riesame sull'utilizzo delle autovetture di servizio con un inciso sull'impiego **non appropriato** per tutti i livelli del personale del Corpo Nazionale, compresi i Dirigenti, **senza escluderne l'uso per motivi istituzionali**; queste le uniche circolari con un esplicito riferimento alla *razionalizzazione delle autovetture di servizio*.

Successivamente nella Circ. Frattasi 2016, redatta per la necessità di uniformare l'applicazione dell'art.28 CCNL, con un passaggio sul riconoscimento quale attività lavorativa, quella per conduzione nel caso di utilizzo degli automezzi di servizio.

Nella stessa il Capo precisò che la valutazione dell'uso delle autovetture da parte dei Dirigenti, avrebbe dovuto tener conto delle difficoltà dei collegamenti e la scelta più appropriata a garantire l'agevole trasporto delle attrezzature e dei DPI personali.

Le finalità più generali della circolare, riportava il Capo Dipartimento, *“sono quindi legate a coniugare esigenze, programmate o meno, di movimentazione del personale, sulle quali occorre incidere onde **limitarne la frequenza**, con quelle di **corretta utilizzazione dei mezzi dell'amministrazione**”*.

Tale **limitazione della frequenza** di utilizzo, così come riportato nella circolare, riferiva all'adozione di misure organizzative atte a ridurre le **sostituzione del personale** coniugata con un corretto utilizzo dei mezzi.

Quanto detto non trova riscontro nell'O.d.G. imputato e contrariamente, sembrerebbe voler preventivamente escluderne la possibilità di utilizzo degli automezzi di servizio per **limitarne la frequenza** per le tratte verso la sede Centrale riportando *“risulta alquanto difficile poter assicurare ulteriori AV per trasporti intermedi, ad es. Centrale – Distaccamento”*.

Riteniamo che un'attenta gestione, attraverso una programmazione settimanale, escludendo le non programmabili quali i rimpiazzi, visto anche il numero delle autovetture del Comando e di quelle non utilizzate nei weekend, ne garantirebbe la fruizione per le maggiori necessità, se non per la loro totalità, nel rispetto della valutazione del Dirigente che non può escluderne l'utilizzo di default.

Giova ricordare che il Comando con un'O.d.G. di recente emanazione ha richiamato l'attenzione del personale nella gestione dei DPI personali evitandone il trascinarsi negli ambienti comuni della struttura in rispetto delle norme dettate dal D.l.81/08; un concetto che trova netto contrasto con quanto disposto in merito all'utilizzo delle autovetture di servizio.

Il negarne l'utilizzo necessario al trasporto di attrezzature e DPI equivale a disporne lo spostamento su mezzi pubblici o privati.

Ci preme sottolineare che la nota prot.1970 del 3 febbraio 2015 dell'allora Capo del Corpo Giomi, riferisce che *“l'autovettura di servizio deve essere limitata al tragitto tra la sede di provenienza e quella di destinazione”* è nessun riferimento all'alternativa riportata nell'O.d.G., probabilmente per errore, *“il mezzo ferroviario o, qualora economicamente conveniente, il mezzo aereo con impiego del mezzo di servizio e autista da/verso l'aeroporto di partenza/arrivo”*, concetto invece richiamato in altri dettami come ad esempio quelli contrattuali che ne definiscono esattamente le modalità amministrative e contabili, tra quale ricordiamo il riconoscimento al personale inviato in missione dell'anticipazione non inferiore al settantacinque per cento del trattamento complessivo presumibile e delle spese di viaggio.

Vorremmo puntualizzare in fine sulla “sede di provenienza” opportunamente richiamata dal Capo Giomi, che in linea con la parte normativa contrattuale, la individua un quella dove ordinariamente il personale presta servizio e dalla quale preventivamente autorizzato, procede in missione.

Terminando, si chiede la rimodulazione e correzione dell'O.d.G. tenendo presente il quadro normativo completo nel quale si incardina l'argomento e dell'effettiva necessità legata ad inderogabili ragioni di servizio del personale.

Distinti saluti,

FNS CISL  
Abatesciani

Fp CGIL VVF  
Morelli