



Spett.le

**ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture
Aeroporti**

Via di Villa Ricotti, 42

00161 Roma

tel. +39 06 44185602

fax +39 06 44185601

infrastrutture.aeroportuali@enac.gov.it

c.a. Direttore Ing. Alessandro Cardi

p.c. Spett.le

ENAC - Direzione Generale

Viale del Castro Pretorio, 118

00185 Roma

tel. +39 06 44596200

fax +39 06 44596201

segreteria.presidente@enac.gov.it

c.a. Presidente dr. Vito Riggio

p.c. Spett.le

ENAC - Direzione Generale

Viale del Castro Pretorio, 118

00185 Roma

tel. +39 06 44596300

fax +39 06 44596301

segreteria.dg@enac.gov.it

c.a. Direttore Generale dr. Alessio

Quaranta

p.c. Spett.le

Ministero dell'Interno

**Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile**

Piazza del Viminale, 1

00184 Roma

fax +39 06 46549428

francesco.tronca@vigilfuoco.it

c.a. Capo Dipartimento Prefetto

Francesco Paolo Tronca



p.c. Spett.le

Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Ufficio Affari Legislativi e Parlamentari
Piazza del Viminale, 1
00184 Roma
tel. +39 06 46537434
salvatore.malfi@vigilfuoco.it
c.a. Capo Ufficio di Staff dr. Salvatore
Malfi

p.c. Spett.le

Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Piazza del Viminale, 1
00184 Roma
fax +39 06 46549557
alfio.pini@vigilfuoco.it
c.a. Capo del Corpo Nazionale VVF
Ing. Alfio Pini

p.c. Spett.le

Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Piazza del Viminale, 1
00184 Roma
fax +39 06 46549730
c.a. Direttore Centrale per l'Emergenza
e il Soccorso Tecnico Ing. Pippo Sergio
Mistretta



p.c. Spett.le

Ministero dell'Interno
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Via Cavour 5
00184 Roma
fax +39 06 46529640
c.a. Direttore Ara V – Attività di
Soccorso Speciale – Soccorso
Aeroportuale Ing. Santo Rogolino

p.c. Spett.le

Sindacato CONFSAL Vigili Del Fuoco
Via Genzano, 133
00179 Roma
fax +39 06 7842893
segreteria@confsalvigilidelfuoco.it
c.a. Segretario Nazionale Sig. Franco
Giancarlo

p.c. Spett.le

Confederazione Generale dei
Sindacati Autonomi dei Lavoratori
Viale Trastevere, 60
00153 Roma
fax + 39 06 5818218
info@confsal.it
c.a. Segretario Generale Confederazione
CONFSAL Prof. Marco Paolo Nigi

Oggetto: Bozza nuovo Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli eliporti datata 30 giugno 2010.
Documento Valutativo e Programmatico A.N.I.S.A. a seguito dell'incontro tenutosi in data
31.08.2010.

Il 31 agosto u.s. l'Associazione datoriale A.N.I.S.A. è stata invitata da codesta spettabile Direzione ad un incontro chiarificatore che aveva il fine di illustrare le modifiche apportate alla bozza del nuovo Regolamento datato 30 giugno u.s..

Pagina 3 di 13



L'ENAC ha comunicato in tale sede che all'incontro ne sarebbero seguiti altri con il sindacato CONFISAL e con le compagnie elicotteristiche svolgenti attività commerciali.

Durante l'incontro, la S.V. ha esposto i principi ispiratori del nuovo Regolamento, con particolare riferimento all'evoluzione dell'esistente situazione italiana relativamente alle infrastrutture eliportuali, dell'opportunità di un equilibrio tra diverse esigenze, non meglio specificateci, di una valutazione dei rischi anche con riferimento a statistiche di Paesi europei, di normative europee a tutt'oggi, fra l'altro, non ancora totalmente recepite dallo Stato italiano.

La S.V. inoltre, ha sottolineato che l'ENAC ha tenuto in considerazione le osservazioni a suo tempo presentate dalla scrivente Associazione datoriale e, a tale scopo, ha posto in evidenza che il Regolamento riguarderà esclusivamente gli eliporti, **lasciando inalterata la situazione delle esistenti infrastrutture definite quali elisuperfici, che attualmente ed in futuro verranno regolate dal D.M. Infrastrutture e Trasporti 01.02.2006, che rimarrà in vigore "indefinitivamente"**.

Nell'ambito della nuova classificazione degli eliporti vi è la sola eccezione relativa alle elisuperfici classificate quali "basi sanitarie", che entro due anni dovranno **obbligatoriamente** trasformarsi in eliporti.

Sulla necessità di suddetta obbligatoria trasformazione, non è stata fornita, allo stato attuale, alcuna motivazione tecnica.

Al termine dell'incontro ci sono state consegnate *brevi manu* le bozze riguardanti esclusivamente l'Introduzione, il Capitolo n. 1 - La Certificazione dell'Eliporto, il Capitolo n. 6 - La Certificazione del Gestore ed il Capitolo n. 9 - Prevenzione e Gestione dei Rischi.

Tutto ciò premesso, A.N.I.S.A., nel presente Documento Valutativo e Programmatico, espone le proprie valutazioni generali e tecniche a seguito dell'attenta analisi della nuova bozza di Regolamento consegnata.

Prima di entrare nei dettagli, non possiamo che confermare quanto già evidenziato nel Documento Valutativo e Programmatico di A.N.I.S.A., presentato nel dicembre 2009, e nelle successive corrispondenze, i cui contenuti continuano a non essere recepiti in modo sostanziale dall'ENAC.

Pagina 4 di 13



I principi ispiratori della nuova bozza del Regolamento del 30 giugno 2010, dichiarati nell'“Introduzione”, sono per la maggior parte condivisibili della scrivente, ma devono avere una reale, omogenea e razionale concretizzazione anche nel testo dei vari capitoli del Regolamento. Nella stesura risulta, per contro, evidente la non linearità e congruità di alcuni aspetti nel dichiarato tentativo di mediare tra le varie esigenze.

L'intera struttura della bozza dei capitoli a noi consegnati, conferma l'intenzione dell'ENAC di portare a una sostanziale liberalizzazione delle infrastrutture eliportuali, con una drastica e dannosa diminuzione del grado di sicurezza, che resta per contro un elemento fondamentale per la nostra Associazione, specie per quanto attiene la “sicurezza antincendio”.

Il Regolamento, in corso di elaborazione, ha ovviamente per oggetto gli eliporti di futura realizzazione e non può quindi avere carattere retroattivo. **Ogni riferimento ad “eliporti esistenti” non ha quindi ragione di sussistere!**

A tutt'oggi, infatti, non esiste alcuna legislazione emessa dall'ENAC avente ad oggetto gli eliporti, ivi compresi i regolamenti attuativi. **L'unica definizione di “eliporto” è quella del Decreto del Ministero dell'Interno n. 238/07 che li definisce quali “aree idonee alla partenza e all'approdo di elicotteri, conforme alle prescrizioni di cui all'annesso 14 ICAO - Volume II”.**

La nuova bozza di Regolamento ha il merito di colmare il vuoto legislativo esistente, anche se riferito esclusivamente all'attività di trasporto commerciale ma, in tale ambito, inserisce ulteriori limitazioni.

Allo stato attuale pertanto, non esistendo una normativa *ad hoc* sugli eliporti, ogni infrastruttura atta all'atterraggio e decollo degli elicotteri non può che essere definita, come in effetti è, una elisuperficie.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il citato e **recentissimo Decreto dd. 01.02.2006**, ha classificato e normato le elisuperfici. I risultati delle applicazioni derivati da tale Decreto, sono stati di enorme rilevanza e tali da sensibilizzare tutte le iniziative di settore.



La nuova bozza di Regolamento cita, **ma solo nell'introduzione**, il Decreto 01.02.2006, ventilando che nulla possa mutare con l'applicazione del nuovo Regolamento per quanto attiene le elisuperfici.

All'A.N.I.S.A. non sembra essere così, in quanto nel "campo di applicabilità" di cui al Capitolo n. 1 punto 1, non è presente alcuno specifico riferimento a tale Decreto.

Per inciso, appare piuttosto "stravagante" l'obbligo di "adeguare infrastrutture, impianti e sistemi ai requisiti di costruzione del presente Regolamento" esclusivamente per le "basi sanitarie" con una media giornaliera di movimenti uguali o superiori a 2 nel semestre di riferimento, già realizzate alla data di entrata in vigore.

Ci sembra di rilevare che la "stravaganza" è dovuta a due aspetti:

- il primo è che ci si riferisce a infrastrutture, già normate e classificate come elisuperfici, ubicate, nella quasi totalità, in aree urbane e quindi a rischio elevato;
- il secondo è quello di limitare, se eliporti, l'applicazione del Regolamento esclusivamente alla prima sezione della bozza avente titolo "Progettazione e Costruzione" mentre dovrebbero rispondere integralmente alla sezione 1 e alla sezione 2 denominata "Operazione e Gestione".

Un aspetto della nuova bozza di Regolamento che riteniamo interessante e pienamente condivisibile è quello relativo alla necessaria applicazione di vincoli alla proprietà privata necessari al fine di garantire, nel tempo, la sicurezza delle operazioni, preservando quindi le strutture eliportuali da nuove costruzioni che potrebbero incidere sulla sicurezza.

L'obbligo però di trasformare le "basi sanitarie", attualmente classificate elisuperfici, che ricordiamo, ancora una volta, essere oggi tutte a norma ai sensi del sopracitato D.M. 01.02.2006, ad eliporti, potrebbe significare spostarle, nella quasi totalità dei casi, in aree esterne alle strutture ospedaliere.

La realizzazione degli eliporti in aree esterne, con le conseguenze "socio-sanitarie" del caso, dovrà pertanto essere prevista dai piani regolatori comunali, proprio per poter consentire l'imposizione di eventuali vincoli alla proprietà privata, con tutte le conseguenze del caso.

La nuova bozza di Regolamento, a parere della scrivente, deve chiaramente introdurre nel Capitolo 1 punto 1.1. - Applicabilità - che **"le elisuperfici sono e restano normate dal D.M. 01.02.2006"**.



Inoltre, nella nuova bozza di Regolamento deve essere chiaramente espressa la specificazione tra “basi sanitarie” e “infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere”, attualmente, nel testo, del tutto inesistente.

L’A.N.I.S.A. ritiene che, per motivi di estrema chiarezza interpretativa della norma, debbano essere richiamate nel Capitolo n. 1 le definizioni già enunciate dallo stesso ENAC nella Circolare OPV 18A dd. 09.10.2008, che classifica la “rete di destinazioni HEMS” in:

- a) Base operativa HEMS;**
- b) Destinazioni sanitarie spesso denominate ospedali HUB;**
- c) Elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere;**
- d) Elisuperfici a servizio di comunità isolate;**
- e) Siti HEMS.**

È bene sottolineare che le elisuperfici italiane di cui sopra sono da anni sottoposte all’attenzione dell’ENAC con sopralluoghi, verifiche, autorizzazioni (ove richieste). L’ENAC correttamente, ove del caso, ha posto limitazioni alle caratteristiche degli elicotteri, alle utilizzazioni ad esempio per attività diurna e non notturna, a direzioni preferenziali di atterraggio e di decollo, etc. Si intende cioè porre in evidenza che, proprio per le elisuperfici “*sanitarie*”. l’ENAC ha esercitato un’attenta sorveglianza e un potere autorizzativo, a ulteriore conferma della regolarità delle esistenti reti regionali HEMS.

Inoltre, **analoga e attenta attività ha esercitato il Ministero dell’interno attraverso il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Protezione Civile in tema di lotta antincendio.**

Nella nuova bozza di Regolamento, per quanto attiene “il soccorso e la lotta antincendio”, **l’ENAC riafferma la propria autonoma e totale competenza**, limitando quella del Ministero dell’Interno a puri aspetti tecnici.

L’ENAC, fra l’altro, non sembra aver coinvolto le Commissioni del Ministero dei Trasporti, bypassandone le competenze e l’autorità.



A.N.I.S.A. su entrambi gli aspetti esposti nutre notevoli perplessità, ma lascia ovviamente alle Istituzioni il compito di definire gli aspetti legislativi.

Ad ogni modo non risulta alla scrivente che il testo della bozza relativo agli aspetti antincendio sia stato redatto “in accordo” con il Ministero dell’Interno – Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, attraverso “Commissioni miste” come dichiarato dalla S.V. in occasione dell’incontro.

Riteniamo doveroso ricordare comunque che il D.Lgs. 139/2006, certamente la fonte normativa primaria, definisce la prevenzione incendi quale “funzione di preminente interesse pubblico diretta a conseguire, secondo criteri applicativi su tutto il territorio nazionale, gli obiettivi della sicurezza della vita umana, di incolumità delle persone e di tutela dei beni e dell’ambiente”.

La prevenzione incendi si esplica “in ogni ambito caratterizzato dall’esposizione al rischio di incendi e, in ragione della sua rilevanza interdisciplinare, anche nei settori della sicurezza dei luoghi di lavoro”. Tutto ciò nel rispetto delle competenze delle diverse Amministrazioni.

Al Ministero dell’Interno il Decreto attribuisce la competenza esclusiva in materia di prevenzione incendi, espressamente prevedendo in capo al Dicastero centrale il potere-dovere di emanare le relative norme, di partecipare alla relativa attività di produzione normativa, perfino in ambito sovranazionale, di partecipare alle attività di organismi collegiali presso Pubbliche Amministrazioni e altri Enti deputati, di trattare tutte le questioni connesse con la prevenzione incendi. In buona sostanza è stabilita **l’esclusiva ed imprescindibile competenza del Ministero dell’Interno in ogni questione che riguardi anche indirettamente la prevenzione incendi e le attività connesse**, coerentemente con la necessità di garantire criteri applicativi uniformi in materia.

Come accennato, pur ritenendo compito delle Istituzioni delineare gli ambiti di competenza in relazione alla vigente normativa e alle attribuzioni stabilite dalla legge, non possiamo non sollecitare un’attenta disamina del corpo normativo antincendio proprio in relazione a tale profilo, ribadendo la necessità della concentrazione tra le varie Amministrazioni coinvolte anche in ragione del fatto che una norma regolamentare non può certamente modificare norme di rango primario o contenere disposizioni



che si pongano in contrasto con queste ultime, tanto in ossequio alla gerarchia delle fonti del diritto quanto al fine di evitare censure, da parte della scrivente, in sede giurisdizionale.

Entrando ancor più nel dettaglio, il Capitolo n. 9 al punto 2.1.1. (Soccorso e lotta antincendio – Condizioni generali) definisce gli eliporti che devono essere dotati di servizi di soccorso e lotta antincendio, rimandando al Capitolo n. 6 punto 1.1 il campo di applicabilità, che a sua volta richiama il Capitolo n. 1 punto 1.1..

Premesso che i continui richiami della nuova bozza di Regolamento possono generare confusione e possibili errori interpretativi, dalla bozza si evince che il servizio antincendio sia obbligatorio per gli eliporti nei seguenti casi:

- a) Eliporti sui quali si svolgano operazioni strumentali o in condizioni IMC (Capitolo n. 1 punto 1.1 c);
- b) Eliporti sui quali si svolgano con continuità operazioni di trasporto commerciale con una media giornaliera di movimenti **uguale o superiore a 6** nel semestre di riferimento o con punte giornaliere previste **superiori a 10** movimenti (Capitolo n. 1 punto 1.1 d);
- c) Eliporti che siano basi sanitarie oppure infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere se ubicati su edifici con presenza di personale o degenti oppure eliporti ove si svolgono con continuità operazioni con una media giornaliera di movimenti **uguale o superiore a 6** nel semestre di riferimento (Capitolo n. 1 punto 1.1 b) e punto 3.3.5).

Per semestre di riferimento si intende quello con maggiore intensità di traffico.

Pur comprendendo che un Regolamento debba anche prevedere gli sviluppi commerciali futuri, porre l'obbligatorietà del "servizio antincendio" per eliporti di cui al Capitolo n. 1 punto 1.1 c) **appare del tutto aleatorio**, in quanto non è prevedibile, ad esempio, a breve, la realizzazione di "aerovie", già esistenti in altri paesi europei, e le idonee strumentazioni a terra.

Anche l'obbligatorietà del "servizio antincendio" negli eliporti di cui al Capitolo n. 1 punto 1.1.d) appare non corrispondente alla realtà anche previsionale e **maschera di fatto l'annullamento di ogni "sicurezza antincendio"; infatti, una media di movimenti giornalieri uguali o superiori a sei significa minimo 1.080 movimenti nel semestre!!!** Alle stesse conclusioni si perviene prendendo in esame il vincolo di una punta giornaliera superiore a dieci movimenti.



Per garantire la mappatura e il controllo di tutte le strutture esistenti e di quelle di nuova costruzione, l'A.N.I.S.A. ritiene opportuno, fra l'altro, che **il rilievo dei movimenti**, a cura e responsabilità del gestore, **debba essere ufficializzato** all'ENAC che poi provveda alla pubblicazione e all'aggiornamento costante (almeno bimestrale) dei dati sul sito ufficiale www.enac.gov.it. Ai fini della trasparenza e dell'accessibilità dei dati, tale registro dovrà essere totalmente aperto ai terzi.

Per quanto concerne gli eliporti di cui al Capitolo 1 punto 1.1.b) con le condizioni di cui al punto 3.3.5., A.N.I.S.A. concorda sulla necessità di dotare i "futuri" eliporti in elevazione del "servizio antincendio", indipendentemente dal numero di movimenti giornalieri nel semestre di riferimento.

Ed ancora, risulta totalmente inspiegabile né tecnicamente validamente sostenibile che il servizio di "soccorso e lotta antincendio" debba essere abolito per gli eliporti che siano basi sanitarie o infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a due nel semestre di riferimento (definizione che ENAC fornisce proprio per eliporto nel "settore sanitario")!!!

Non è affatto chiara la logica che ha condotto l'ENAC a stabilire il brusco aumento dei movimenti che da 2 passano addirittura a 6 nel semestre di riferimento.

Appare "sconcertante" e inadeguato un "innalzamento dell'asticella" a 6 movimenti, che è un valore di **ben tre volte superiore al limite stabilito per la definizione/classificazione di eliporto per lo specifico settore.**

Ciò è evidente che risponde all'unica, ormai palese, volontà di eliminare, di fatto, il "servizio antincendio"!!!

Risulta anacronistico sottolineare come lo stesso ENAC riconosca che le strutture sanitarie sono ubicate, di norma, in contesti urbani considerati, ai fini del volo, ambienti "ostili", e ci permettiamo di aggiungere anche molto spesso "congestionati", per cui è bene prevedere per esse una maggiore tutela.

Pagina 10 di 13



Ricordiamo che gli eliporti, in analogia con quanto previsto per gli aeroporti, sono da considerarsi strutture ad “alto rischio” incendio, così come individuato dalla normativa vigente (D.M. Interno 10.03.98 e Legge 609/96) e come ribadito da tutte le Circolari attuative del Ministero dell’Interno in materia.

Inoltre, le Basi HEMS ospitano, per loro natura, depositi di carburante e hangar che risultano essere obbligatoriamente soggetti al rilascio del Certificato Prevenzione Incendi e, conseguentemente, alla relativa normativa in materia.

Ed ancora, tali strutture devono essere in possesso del D.I.M.S.A. (Decreto Istitutivo Ministeriale del Servizio Antincendio) secondo quanto previsto dalla Legge 930/80 e s.m. e i. tutt’ora in vigore per le parti di interesse in questa sede, D.M. Interno 121/90 così come sostituito dal D.M. Interno 238/2007.

Ribadiamo inoltre che, le basi sanitarie e le infrastrutture a servizio degli ospedali sono inserite, a loro volta, in un ambiente lavorativo, quello ospedaliero, classificato anch’esso ad “alto rischio” incendio, ai sensi della citata normativa. L’elevato rischio, delle strutture sanitarie nel loro complesso, è valutato in considerazione non tanto della tipologia e/o quantità di combustibile utilizzati, bensì in base alla presenza di un elevato numero di utenti e dipendenti e dalle limitate capacità motorie dei pazienti. Tale circostanza aggrava notevolmente la gestione dell’emergenza nonché dell’eventuale evacuazione. Si deve ancora sottolineare come, anche per gli ospedali, sussista l’obbligo del Certificato Prevenzione Incendi con tutto ciò che ne deriva in termini di adempimenti e di predisposizione di strumenti di soccorso e di lotta antincendio.

Quindi i “servizi antincendio” attualmente resi da parte delle aziende nostre associate al “microcosmo elisuperficie” sono parte integrante delle procedure obbligatorie che sottendono al rilascio e al mantenimento obbligatorio del Certificato Prevenzione Incendi del “macrocosmo ospedale” nel suo insieme e, in tale chiave di lettura, vanno letti.

Tutto ciò premesso, A.N.I.S.A. apprezza comunque il tangibile sforzo dell’ENAC teso a regolamentare ciò che finora non lo era e si rende conto che, nel tempo, è opportuno che le elisuperfici basi HEMS possano trasformarsi in eliporti, naturalmente applicando ad essi l’integrale normativa del nuovo Regolamento.



A.N.I.S.A. ribadisce comunque la propria contrarietà di correlare la sicurezza al numero di movimenti ma, pur con forti perplessità, condivide la necessità, nel tempo, di adeguare il comparto ai nuovi “traguardi” di “sicurezza infrastrutturale complessiva”.

A.N.I.S.A. non può però sottoscrivere quello che ritiene essere un’assurdità tecnico-giuridica e cioè che se le basi sanitarie prevedono (vedasi Capitolo 1 punto 1.1.) “una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a 2 nel semestre di riferimento”, al fine di doversi obbligatoriamente trasformare in eliporto, il “servizio antincendio” debba essere obbligatoriamente previsto se e solo se i movimenti salgano addirittura al triplo, 6, nel semestre di riferimento.

Quanto sopra, non ha logica né seria motivazione tecnico-economica mentre ce l’ha sicuramente in termini di negativa ricaduta di tipo imprenditoriale e occupazionale.

È appena il caso di ricordare che le basi HEMS in Italia, cui ci riferiamo, sono circa una cinquantina, su ben settecento elisuperfici mappate.

Di contro, la scrivente A.N.I.S.A. avrebbe un diverso approccio nella valutazione dell’obbligatorietà o meno del “servizio antincendio”, negli HUB sanitari e nelle infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere, ove è certamente corretta una chiave di lettura legata alle criticità derivanti dal numero di movimenti. **Su tale eventuale chiave di lettura diamo la piena disponibilità ad un esame congiunto dello status quo e delle eventuali analisi tecnico-comparative futuribili.**

Di contro, A.N.I.S.A., come l’ENAC, è favorevole al mantenimento del servizio di “soccorso e lotta antincendio” (personale abilitato, impianto antincendio/agenti estinguenti e attrezzature) non solo per le strutture in elevazione ad utilizzo elisoccorso medico ma anche per gli eliporti ad uso commerciale ubicati su edifici ed in particolar modo quelli comunque utilizzati per esigenze sanitarie (ad esempio eliporti su terrazze al di fuori del tessuto dell’ospedale ma utilizzate per HEMS) a garanzia di un’adeguata tutela degli utenti in relazione agli aspetti di sicurezza e di prevenzione.



Infine A.N.I.S.A., nel precedente documento presentato all'ENAC a commento della scorsa bozza di Regolamento, edita nel giugno 2009, presentava una serie di valide osservazioni riguardanti competenze istituzionali e ad aspetti connessi alla nuova figura del gestore e delle caratteristiche che tale figura deve possedere, alle quali al momento l'ENAC non ha ancora ritenuto opportuno rispondere.

L'Associazione, ringraziando ancora la S.V. per i proficui colloqui, richiede un nuovo incontro al fine di esaminare con l'ENAC gli aspetti sin qui illustrati. Per la conclusione dell'*iter* del Regolamento si ribadisce l'assoluta necessità di un tavolo di trattative **congiunto** alla presenza del Ministero dell'Interno – Corpo Nazionale Vigili del Fuoco e della CONFISAL, come correttamente esposto nella riunione del 31 agosto u.s..

In allegato, siamo pertanto a presentare le nostre proposte di modifica ai Capitoli n. 1, n. 6 e n. 9 della nuova bozza di Regolamento in oggetto.

L'occasione mi è gradita per porgere distinti saluti

Il Presidente A.N.I.S.A

Alessandro Pedone

Roma, 23 Settembre 2010