

MANCANO 48 MILIONI DI EURO E IL PASSAGGIO DALLA PROTEZIONE CIVILE AI VIGILI DEL FUOCO COMPLICA LA SITUAZIONE

Per chi vola IL CANADAIR

Burocrazia, tagli ai fondi e lotte di potere: rischio paralisi

SONIA ORANGES

ROMA. La mannaia rigorista del governo dei tecnici si è abbattuta anche sul fronte antincendi. Quest'estate, infatti, la flotta aerea impegnata ogni anno ad arginare le fiamme in boschi e costoni sparsi sul territorio, sarà più che dimezzata. Nella legge di stabilità non si sono trovati i 48 milioni di euro necessari a garantire l'operatività di 19 velivoli su 33. Così resteranno a terra otto Fire Boss e quattro S64 (mezzi specificamente destinati allo spegnimento dei roghi), oltre a una vasta gamma di elicotteri utilizzati per operazioni di ricognizione e soccorso: due AB212 della marina militare, un CH47 e un AB205 dell'esercito, due AB412 della capitaneria di porto e un altro dei vigili del fuoco.

A volare saranno solamente i 14 canadair Bombardier CL-415, in virtù dell'appalto per il servizio di gestione operativa e logistica della flotta, assegnato a fine 2011 al raggruppamento temporaneo d'impresie formato dalla società Inaer Aviation Italia Spa e dalla Inaer Aviones Anfibios Sau, gruppo spagnolo riconducibile alla Investindustrial, la società d'investimenti di Andrea Bonomi. L'affidamento del servizio, di durata triennale (2012-2014), per un totale di 39 milioni 934 mila e 425,03 euro, ha vincolato la pubblica amministrazione alla spesa già programmata e così i canadair potranno svolgere il proprio mestiere.

COMPETENZA FANTASMA

Il problema, però, è che non si sa chi ne sarà responsabile. La legge 100 del luglio 2012, infatti, ne trasferisce la proprietà dal Dipartimento di Protezione civile, che dipende dalla Presidenza del Consiglio, a quello dei Vigili del Fuoco, parte del ministero dell'Interno. Per disciplinare i tempi e le modalità di attuazione del trasferimento,

però, era necessario un regolamento che il governo, su proposta del ministero dell'Economia, è riuscito ad approvare solamente lo scorso 15 febbraio. Il documento ora è in attesa del parere di legittimità del Consiglio di Stato, poi dovrà tornare in Consiglio dei ministri e, infine, avere l'ok dalla Corte dei Conti.

Morale della favola: ci sono ottime possibilità che il via libera definitivo non arrivi in tempo per l'avvio della stagione degli incendi bo-

schivi (di solito tra maggio e giugno), lasciando la gestione dei Canadair in una specie di limbo, appannaggio della Protezione civile.

Ma come mai il Governo si è deciso fuori tempo massimo? Le resistenze non sono state poche. Se l'attuale capo della Protezione civile, Franco Gabrielli, ha dichiarato di voler cedere ai Vigili del Fuoco anche il Coau (Centro operativo aereo unificato) che continuerà a coordinare gli interventi, nel Dipartimento in molti mugugnano che il passaggio da un ente all'altro produrrà solamente un aggravio burocratico: ora, infatti, il territorio segnala le criticità al Coau che si interfaccia con la società che gestisce i canadair, mentre con il nuovo regime il Centro dovrà comunicare la dislocazione dei mezzi ai Vigili del Fuoco che, a loro volta, daranno indicazione alla società privata.

PROTEZIONE CIVILE ADDIO

In realtà, spiegano al Viminale, Inaer sarà parte integrante del centro di gestione antincendi. Si lavorerà insieme. La verità è che il passaggio di mano dei canadair, segna il definitivo svuotamento della Protezione civile da qualsiasi funzione gestionale, dopo la munificenza amministrativa di Guido Bertolaso. I canadair ne sono un fulgido esempio, di cui si trovano tracce nelle crona-

che giudiziarie e parlamentari.

LA NORMA

Restano operativi solo i quattordici Bombardier, grazie a un vincolo sugli appalti

NELLA MORSA

Flotta dimezzata. Il provvedimento del governo può non arrivare in tempo per l'estate



Per gestire la flotta, nel 1997, sotto la gestione di Franco Barberi, era stata scelta la società Sorem, nonostante un'apposita commissione l'avesse considerata inadatta. Una gestione quanto meno opaca, almeno nelle ricostruzioni contenute in numerose interpellanze parlamentari, già dal 2010: si parla di subappalti a società non certificate, di pesanti rilievi della Corte dei Conti e richieste di risarcimenti milionarie, di aerei lasciati a terra per mesi, di incidenti in volo. Nonostante ciò, l'appalto alla Sorem fu rinnovato anche per gli anni 2005-2014.

LO ZAMPINO DI LAVITOLA

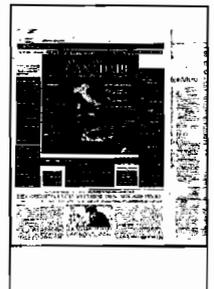
A mettersi di traverso, alla fine, fu la magistratura, che arrestò il patron della società, Giuseppe Spadaccini, per aver organizzato "un'associazione a delinquere finalizzata all'evasione fiscale internazionale", proprio attraverso la fornitura del lavoro dei piloti, tutti italiani ma fatturati da una società portoghese che li forniva alla Sorem la quale, a sua volta, li forniva alla Protezione civile. Spadaccini raccontò ai magistrati di aver pagato un milione 200mila euro a Valter Lavitola (editore dell'Avanti e presunto mediatore negli affari di governo della stagione berlusconiana) per essere favorito con Bertolaso deciso a togliergli l'appalto. L'affare da 50 milioni, alla fine, è sfumato per mano giudiziaria, e la gestione del servizio affidata a Inaer per un prezzo più congruo. Prima che il governo di Mario Monti picconasse definitivamente l'intero sistema.

A cominciare dall'Ufficio di Attività aeronautica da cui dipendeva il Coau (ora passato al settore emergenze), che era competente in materia di vigilanza e gestione tecnica, amministrativa e contrattuale della flotta, e che è stato soppresso lo scorso febbraio. A dirigerlo c'era un uomo scelto da Bertolaso, il generale dell'aeronautica Luciano Masetti, e con lui erano distaccati alla Presidenza del Consiglio una ventina di ufficiali e sottufficiali della Difesa. Che costano cari all'amministrazione pubblica, godendo dei benefici negli emolumenti, appannaggio di Palazzo Chigi. E che difficilmente troveranno spazio nel passaggio di competenze al Viminale, il quale erediterà anche gli appalti ancora in corso.

Al Dipartimento dei Vigili del

Fuoco, peraltro, si prova a immaginare un futuro del servizio antincendi gestito dall'interno, attingendo alla flotta di 40 elicotteri e due aerei (e ai 250 dipendenti impegnati nel comparto) che ora si occupano esclusivamente di soccorso. Potrebbe anche costare meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri



8.600

Gli incendi che hanno interessato l'Italia nel 2012



97 mila

Gli ettari andati in fumo di cui 46 mila ettari di bosco



+30%

Aumento dei roghi rispetto al 2001



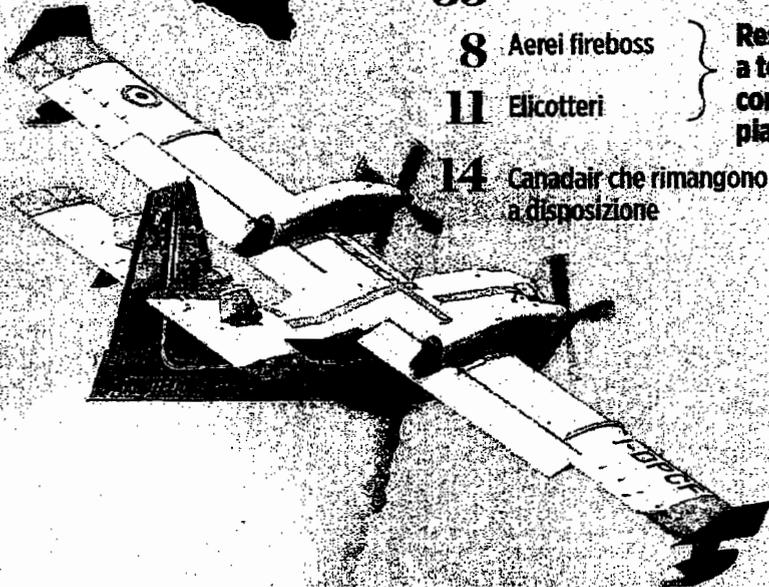
+158%

Aumento della superficie colpita dalle fiamme rispetto al 2001



+130%

Boschi colpiti da incendi rispetto al 2001



Le regioni più colpite



Campania

1.200 incendi



Calabria

1.300 incendi

I mezzi di soccorso

Flotta aerea della Protezione Civile

33 I mezzi in totale fino ad oggi

8 Aerei fireboss

11 Elicotteri

14 Canadair che rimangono a disposizione

} Resteranno a terra con il nuovo piano

