

FEDERAZIONE RINASCITA FORESTALE E AMBIENTALE

CORTE DEI CONTI - SCEN_GES - SCCGA - 0001689 - Ingresso - 09/06/2020 - 09:08

Corpo forestale dello stato. Assorbimento

On. Maurizio Cattoi <cattoi_m@camera[redacted]

Lun 08/06/2020 18:25

A: sezione.controllo.gestioneCcorteconticertit <sezione.controllagestioneCcorteconticertit>; sezione.gestione.ricezioneatti <sezione.gestionexicezioneatti@cortecontlit>

[redacted]

i 4 allegati (4 MB)

2019 dossier Ferfa.pdf; considerazioni su elicotteri e hangar CFS.pcle focus elicotteri.pdf; Organizzazione del servizio forestale in Europa.pdt

Spett. Corte dei Conti

Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello stato

Oggetto: assorbimento del Corpo forestale dello Stato. Notizie.

Mi permetto di inviare questa nota, premettendo che provengo dai ruoli ufficiali del CfS e, dopo una parentesi militarizzata nell'Arma a seguito dell'assorbimento del 2017, da pensionato ho affrontato un nuovo percorso che nel 2018 mi ha portato in Parlamento.

In relazione all'attività parlamentare da me svolta, inerente da un lato la cura delle criticità per il personale già del Corpo forestale dello Stato successivo al suo assorbimento in altre amministrazioni e, dall'altro, le possibili soluzioni per il superamento delle disfunzioni del sistema di monitoraggio, tutela e prevenzione delle emergenze ambientali e forestali derivanti dalla riforma del d.lgs 177/2016, vengo a conoscenza di situazioni che ritengo possano essere di interesse di codesta spettabile Corte dei Conti, nell'ambito delle specifiche competenze di controllo e verifica.

In particolare si tratta di email o di segnalazioni sotto forma di report ricevute dallo scrivente e provenienti da ex forestali che nelle nuove amministrazioni di assegnazione a seguito del d.lgs 177/2016 avvertono, lamentano, patiscono le inefficiente delle organizzazioni che sono subentrate al Corpo forestale dello Stato nelle funzioni prima da questo esercitate.

Tra tutte, il contributo di alcune associazioni di forestali riunitesi nella Federazione per la Rinascita Forestale e Ambientale (Fe.R.F.A.) ha stilato alcuni documenti illustrativi di aspetti specifici maggiormente rilevanti nella valutazione dell'efficacia e dell'efficienza delle nuove organizzazioni nell'offerta plurima di servizi ambientali ed amministrativi all'altezza del servizio reso, in un assetto *low cost* e ad alta professionalità, dal Corpo forestale dello Stato.

Naturalmente, l'ottica degli estensori (ed anche la mia, lo ammetto) non può che essere di parte, se con questo si intende la ricerca delle criticità e delle differenze dei processi degli attuali attori con lo stile ••forestale'; improntato storicamente ad una sobria e concreta gestione dell'ambiente ma, soprattutto, della stessa Amministrazione Forestale, condotta a tutti i livelli con il criterio del buon padre di famiglia. Molte delle sofferenze dei colleghi si originano, nelle comunicazioni riservate, proprio dall'evidenza di tanti sprechi fatti in spregio e a danno di una expertise maturata in due secoli di perfezionamento di tecniche, di conoscenze scientifiche, di operatività nella sussidiarietà con tutte le agenzie e gli organi amministrativi del Paese.

Ritengo utile, per quanto esposto, notiziare codesta spettabile Corte dei Conti di almeno parte delle considerazioni che mi sono state inviate. Il fatto che esse riguardino gli aspetti dell'antincendio boschivo dipende dal fatto che questo ambito era il più professionalizzato e specializzato, e per la sua dotazione di mezzi anche la preda più ambita nella spartizione strumentale che ne è avvenuta, in totale spregio dell'unicità e del livello di competenza espresso da una macchina organizzativa che doveva restare unitariamente gestita e per il bene delle nostre foreste e del nostro territorio.

Restando a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento, porgo i più deferenti

saluti Roma, 8 giugno 2020

On. Maurizio CATTOI

I Commissione Affari Costituzionali della Presidenza del Consiglio e
dell'interno ROMA

CORTE DEI CONTI - SCEN_GES - SCCGA - 0001689 - Ingresso - 09/06/2020 - 09:08

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted] – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

PREMESSA

Il Servizio aereo del Corpo forestale dello Stato è stata l'organizzazione che si è occupata del coordinamento e della operatività dei servizi di supporto aereo alle unità di terra nello svolgimento dei compiti istituzionali del Corpo stesso.

Il Corpo forestale dello Stato possedeva una propria flotta di elicotteri che era gestita dalla Divisione 4Δ dell'Ispettorato Generale del CFS per tramite del Centro Operativo Aereo, sorto nel 1979.

Operava dalle basi di Roma Urbe, Roma Ciampino, Cecina (LI), Belluno, Pescara, Rieti e Lamezia Terme (CZ), mentre gli elicotteri Erikson S64F erano attivi nelle basi di Comiso (RG) e Pontecagnano (SA).

L'organico era composto da 80 piloti e 120 specialisti, tutti formati presso le scuole dell'Aeronautica Militare e presso le Organizzazioni Aeronautiche Civili debitamente riconosciute da ENAC.

Tale organizzazione, che nei 38 anni della sua storia, (gennaio 1979 – dicembre 2016) ha prodotto circa 120.000 ore di volo, buona parte delle quali effettuate per operazioni AIB in conto COAU e Regioni, era stata concepita per essere una struttura dello Stato molto agile e snella, oltre che flessibile, a garanzia della copertura di tutte le criticità programmate e non, per le quali veniva taskata, a tutela e salvaguardia di un territorio molto fragile sotto tanti aspetti, oltre l'AIB, come quello nazionale.

Dal 200Θ il CFS, ai sensi dell'art. j della Legge 3ϱ3/2000, stipulava convenzioni con le Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Umbria, Lazio, Molise, Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia, quest'ultima asservita da ben 4 velivoli più ϭ di riserva, garantendo la presenza costante di un elicottero alba–tramonto per ogni base e per tutto il periodo di massima pericolosità degli incendi boschivi

ORGANIZZAZIONE DEL COA

Incardinato nella Divisione 4Δ del Servizio I dell'Ispettorato Generale del Corpo, aveva uno dei suoi punti di forza nella catena di comando molto

corta, che impediva inutili sovrapposizioni e ramificazioni non controllabili: infatti il COA una volta emanate le Direttive del Governo

tramite il Ministero e le conseguenti direttive di I II e III livello, operava in autonomia sia per le azioni in campo AIB, sia per il supporto alle attività istituzionali del Corpo, interfacciandosi con le strutture territoriali dell'Ammninistrazione, secondo meccanismi e regole chiare.

Schematicamente la linea di Comando era la seguente:

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted] – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

SERVIZIO I

Divisione 4"

Direzione Operativa Direzione Tecnica Direzione Amministrativa

Sette Sedi sul territorio nazionale direttamente dipendenti dalla Divisione 4" con Sede a Roma Urbe; le sedi durante il periodo estivo o in caso di particolari situazioni o calamità potevano raggiungere anche il numero di 26, grazie all'apertura delle Sedi temporanee, secondo procedure standard codificate e standardizzate alle normative europee EASA.

Infatti la struttura aerea poteva vantarsi di essere tra le prime a livello europeo (fra gli Enti di Stato) ad essere gestita secondo le norme emanate dall'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA) applicando regolamenti e direttive UE che hanno sempre consentito di operare in sicurezza e con completa copertura in ogni situazione.

Sappiamo bene come il CFS fosse attivamente presente sul territorio ed a supporto delle istituzioni anche attraverso l'uso dello strumento convenzionale; infatti anche il COA CFS stipulava Protocolli di Intesa con molte Regioni per un ammontare annuo di oltre 5 milioni di euro, permettendo non solo un autofinanziamento , ma anche contribuendo al budget del Corpo stesso.

Poi di fatto si trattava di un circolo virtuoso dove i finanziamenti dello Stato alle Regioni ed ai parchi nazionali tornavano allo Stato stesso e dove le attività di salvaguardia controllo ecc... venivano svolte con sinergia e capacità tecnica

Gli anni di esperienza, la corretta applicazione delle norme, le riconosciute capacità hanno consentito di raggiungere livelli tecnico – operativi elevati ed al contempo mantenere rapporti con le Istituzioni ad ogni livello che sapevano quindi di poter contare sul supporto Statale

In termini pratici?

- Efficienza operativa media del 60% (cioè elicotteri operativi sul totale flotta) tra le più alte tra gli Enti di Stato.
- Media di circa 3000 ore di volo annue con picchi di 5000 in anni come il 2012 e il 2015 (intensa attività se rapportata alle disponibilità di mezzi aerei degli altri Enti di Stato)
- Attività diversificata tra polizia giudiziaria, Protezione Civile, AIB, addestramenti (tra il 24 agosto 2016 ed il 26 agosto 2016 – Terremoto di Amatrice – la componente aerea del CFS è stata schierata con c elicotteri per fronteggiare l'emergenza e solo nella giornata del

26 agosto 2016 ha movimentato 150 elisoccorritori imbarcandoli ad Amatrice per raggiungere aree ancora non controllate)

- Rapidità di intervento grazie a procedure veloci, efficaci, con criteri di responsabilità incardinati in regolamenti semplici e chiari, basati sul sistema EASA.

Poi? Dal 2017 cosa è successo?

La riforma Madia ha particolarmente colpito il Servizio Aereo. Come? Attraverso un taglio netto, meccanico, numerico senza aver tenuto conto dei parametri minimi previsti dalla Legge 12ϰ/1ϱ che esplicitamente riportava mantenimento dell'unitarietà, della capacità operativa, degli attuali livelli di presidio ecc...

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted]F – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

Così la flotta è stata destinata al 50% all'Arma dei Carabinieri ed al 50% al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e gli effetti si sono subito manifestati con la tragedia di Rigopiano, continuati poi nella disastrosa campagna AIB 2016 ed in una continua rincorsa a nascondere gli errori che ancora oggi vengono commessi.

Il sistema delle Convenzioni Regionali è saltato: solo per fare un esempio in Sicilia la Regione, per questa estate, ha stipulato convenzioni con Arma dei CC, Esercito, Marina Militare, Aeronautica Militare e con Ditte private; l'attivazione dei mezzi mezzi aerei avviene secondo rigide linee di comando ed ogni Ente fa riferimento alla propria Sala Operativa; i VVF hanno schierato due elicotteri attivabili secondo procedura COAU (cioè flotta aerea dello Stato per operazioni AIB che dovrebbe intervenire quando le risorse regionali non sono più sufficienti, di fatto ad oggi nessun intervento, solo spese di mantenimento, trasferimenti personale , logistica)

Le altre regioni hanno dovuto ripiegare su convenzioni con ditte private che, come dice il termine privato, hanno il fine del lucro e non della tutela per missione istituzionale.

Qual è la situazione ad un anno e mezzo dall'entrata in vigore del D Lgs 177/1c?

- Personale psicologicamente distrutto e con limitazioni di impiego notevoli, date per obbligo dal vertice del CNVVF creando di fatto una categoria di elicotteristi di livello inferiore (ma con stipendi superiori che ha creato, se mai ce ne fosse stato bisogno, ulteriore disagio con il personale VVF nativo per ovvi motivi che erano stati abbondantemente e continuamente segnalati già alla fine del 2016, quando fu evidente la sperequazione tra il personale CFS e quello VVF in termini economici)
- Ancora oggi il personale ex CFS non ha in dotazione le tute da volo del CNVVF e continua ad usare quelle del CFS; questo tra gli altri è uno dei problemi e dimostra il disinteresse e la superficialità di come sia stato affrontato l'arrivo di oltre ϵ0 elicotteristi
- Costruito un percorso di standardizzazione per uniformare procedure e attività operative tra le due realtà "verdi" e "rosse", questo è stato completamente disatteso, a meno di una attività organizzata in fretta e furia presso il Reparto Volo del CNVVF di Pescara. La mancanza di standardizzazione non consente la formazione di equipaggi misti e così viene fortemente penalizzata la capacità di intervento e la possibilità di

scambio reciproco di personale elicotterista tra le sedi di reparto volo con conseguenze immaginabili nel mantenimento continuo del presidio.

- La mancanza di standardizzazione inoltre ha portato ad un limitatissimo impego degli equipaggi con perdita di capacità operativa e di mantenimento di elevati standard di sicurezza.

- La frammentazione delle competenze, nonchè la perdita delle qualifiche di PG e PS per il personale ex CFS transitato coattivamente nel CNVVF, ha eliminato totalmente un altro dei punti di forza propri del CFS: la poliedricità delle funzioni e la capacità di intervenire su più fronti, caratteristica questa forse unica nel panorama delle forze di polizia, dove il Forestale poteva passare senza soluzione di continuità da rilievi tecnici in bosco ad interventi di polizia e di protezione civile senza limitazioni come ad esempio l'accordo che impegnava un reparto volo del CFS a dare supporto aereo alla Questura di un capoluogo di provincia in caso di rapine o interventi propri delle competenza della polizia a carattere generale. Questo tipo di accordo non è di fatto proponibile al CNVVF per la mancanza di armamento e soprattutto di qualifiche proprie delle FFPP

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted]F – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

- Ormai tipico l'esempio del fermo tecnico degli elicotteri per mancanza di coperture contrattuali per le manutenzioni presso le ditte, argomento già ampiamente riportato dai social e sui quotidiani con dovizia di particolari e di spese lievitate.
- Tale scempio tecnico organizzativo, oltre che imputabile ad una totale assenza di pianificazione che doveva essere ampiamente prevista in una riforma di portata così epocale trova per esempio una conferma: dal gennaio 2017 ad oggi su 12 AB412 passati al CNVVF sono stati efficienti una media di due mezzi....il 24 luglio 2Ɔ1Ɵ in piena campagna AIB un solo AB412 era efficiente....
- Drastica riduzione delle attività, drastica riduzione dei livelli di sicurezza del volo, personale che non aspetta altro che le sentenze dei giudici per avere ancora una speranza di rientrare nel comparto sicurezza ed avere al meno la certezza dello stipendio
- Infatti una riduzione dello stipendio si è verificata per la quasi totalità del personale, a meno delle categorie gerarchiche iniziali, tutto risolto secondo i signori estensori della norma attraverso la quantificazione di un assegno ad personam riassorbibile che impedirà progressioni di carriera in senso economico.

La perdita del livello tecnico operativo raggiunto negli anni dal COA CFS è altresì dimostrabile con i titoli aeronautici posseduti dal personale e che con la riforma verranno eliminati in quanto il CNVVF in forza di legge è autorità aeronautica (riconosciuta quindi in forza di legge e non per caratteristiche intrinseche come l'Aeronautica Militare!J; il Corpo Forestale lavorava sugli elicotteri e volava attraverso le licenze rilasciate dall'ENAC, secondo gli standard EASA riconosciuti a livello mondiale!

IL COA DOPO L'ACCOPPAMENTO DELLA FORESTALE

Il Corpo Forestale dello Stato, al momento del suo accoppamento, aveva 33 aeromobili efficienti, o comunque in grado di volare. Di questi, 16 assegnati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e 17 all'Arma dei Carabinieri.

Gli aeromobili portati in dote al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco sono:

4 Erickson air crane su base Sikorsky S64, dei quali due in esercenza diretta e due, per ragioni di opportunità operativa, in esercenza alla Airgreen.

12 AB412 di vari anni e configurazione. Di questi, 7 necessitavano di interventi manutentivi che solitamente si fanno durante il periodo invernale per renderli operativi nella stagione estiva (secondo il programma manutentivo in uso nel Corpo Forestale dello Stato) mentre i restanti 5 erano operativi, come può evincersi dalle tabelle allegate al termine del presente. Gli AB 412 assegnati al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco sono quelli a partire da marche CFS14SJ sino a marche CFS27AL (rilevabile dalle immagini a pagina 13 e 14).

Gli aeromobili portati in dote all'Arma dei Carabinieri

sono: 8 NH500 aventi matricole civili

5 AB 412 EP Q008 aventi matricole militari 3 AW109 NEXUS aventi matricole militari 1 aereo

Piaggio P180 Avant I, aventi matricole civili e acquistato in leasing, la cui ultima rata è scaduta in

marzo 2018

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted]F – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

MANUTENZIONE

Per quanto attiene la manutenzione di tutti gli elicotteri, il Corpo Forestale dello Stato si avvaleva del proprio personale tecnico fino al livello manutentivo dell'ispezione 300h, mentre per quelli più gravi a partire dalla annuale, si avvaleva di ditte di manutenzione aeronautiche a standard part. 145 tramite contratti pluriennali. Una di queste Aziende è la MAG (Mecaer Aviation Group) di Monteprandone (AP), che per giunta è titolare dei disegni e progetti dell'elicottero NH500.

Al 31 dicembre 2016, vi erano in essere presso la suddetta azienda due contratti di manutenzione: uno per gli elicotteri NH500 (contratto n. 981 in data 22/12/2014 che, per la manutenzione di 9 elicotteri era di 600.000 euro/annui) e uno per gli elicotteri AB412 (contratto n. 980 in data 22/12/2014 che, per la manutenzione di 17 elicotteri era di 2.300.000 euro/annui).

Quest'ultimo in particolare, è un contratto triennale scadente il 31 dicembre 2017 e che aveva una capienza residua ferma al 31/12/2016 di poco più di 2.200.000 euro e riguardava la manutenzione di tutti gli elicotteri AB462, quindi sia quelli destinati all'Arma dei Carabinieri e sia quelli destinati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Mantenendo ferme le suddette assegnazioni, la quota parte del contratto manutentivo relativa agli elicotteri assegnati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco era pari a poco più di 1.700.000 euro, mentre i residui 500.000 euro erano per la manutenzione dei cinque elicotteri a matricola militare assegnati all'arma dei carabinieri.

La situazione attuale contempla due situazioni differenti a seconda della diversa amministrazione. Il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco opera attività manutentiva fino alla ispezione 25h e si avvale dell'operato della ditta già dalla ispezione 600h il cui costo mediamente si aggira intorno ai 20.000 euro (come da preventivo allegato a pagina 15), mentre l'arma benché faccia attività manutentiva fino alla ispezione 600h, l'attività di volo è talmente ridotta che in realtà si raggiungono prima le ispezioni maggiori da fare in ditta che non quelle da far eseguire al proprio personale.

I nuovi contratti di manutenzione sottoscritti dall'arma dei carabinieri hanno costi lievitati rispetto a quelli del CFS e più precisamente:

- per quattro elicotteri AB412, il contratto triennale (escluso aumento di 1/5) è di O 2.235.000 che diviso il numero di macchine fa O 55Θ .750 ad elicottero, contro i 380.350 al tempo della Forestale.
- per 8 elicotteri NH500 il contratto triennale, inizialmente di O 4.050.000, è O 4.370.000 che diviso il numero delle macchine fa O 54c.250, contro i 150.000 al tempo della Forestale.

Tale spropositata lievitazione di costo contrattuale è dipesa dal fatto che nessun pilota o tecnico ex CFS ha partecipato alla Gara e quindi è stato chiamato a fare la congruità prezzi di un contratto di ben 4.000.000 di euro. Ciò fa nascere una riflessione: dato che nessun CC è in possesso di nessuna abilitazione aeronautica EASA, o di Armaereo sull'NH500D.

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

Carmelo [redacted]F – elicotterista del Corpo Forestale dello Stato.

grado di firmare una congruità prezzi. Ciò lascerebbe pensare che la congruità sia stata fatta dalla ditta ...allora si spiegano i quasi 4.400.000 di euro (da Corte dei Conti).

Se da un lato bisogna riconoscere la fattiva opera dei Vigili del Fuoco nell'essersi attivati in tempi lontani per risolvere quanto prima questa questione burocratica, bisogna tenere presente che il D. L.vo dispone le assegnazioni di personale, beni e strutture mediante l'emanazione di decreti interministeriali per le assegnazione. Per quanto attiene l'aspetto del mantenimento dell'aeronavigabilità continua della flotta ex Corpo Forestale dello Stato, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nei mesi di novembre e dicembre 2016 aveva incontrato il personale aeronavigante del Corpo Forestale dello Stato per esporre fattivamente la loro volontà a che questi nuovi aeromobili fossero prontamente disponibile. L'esito ditali riunioni sono poi state riportate in un documento a data 28/12/2016 a mo' di prime indicazioni. In data 11/01/2017 il personale tecnico veniva formalmente autorizzato ad effettuare l'attività manutentiva e, per una pura coincidenza, in data 21/01/2017 tutto il personale veniva autorizzato all'espletamento dell'attività operativa e manutentiva. Conferma INCONFUTABILE che la data del 21/01/2017 è una semplice coincidenza, è dimostrata dal fatto che in data 24/01/2017 l'Ente Nazionale Aviazione Civile, attribuiva il numero di approvazione IT.1ϰϱ.0†8ϵ istituendo così una organizzazione di manutenzione aeronautica. Elemento imprescindibile per l'attività di lavoro aereo. Solitamente una tale autorizzazione non la si ottiene in cinque giorni, ma i tempi necessari a che si ottemperi a tutti i requisiti richiesti può richiedere anche un anno di tempo. Averla ottenuta in quattro mesi, ovvero a decorrere dalla data di pubblicazione del D. L.vo n. 177/2016, evidenzia l'assoluta volontà espressa da tutte le parti in causa a che si superassero celermente tutti gli elementi frenanti.

Mi permetto ora una considerazione sull'opportunità che gli altri aeromobili siano transitati all'Arma dei Carabinieri, dato il loro trascorso aeronautico.

Negli ultimi venti anni si è assistito ad una drastica diminuzione del numero di ore annue volate, passando da un numero elevatissimo negli anni antecedenti il 2000, per poi scendere a 150 prima e 90 poi, pro capite, fin quasi ad "azzerare" ad oggi, le ore minime per il mantenimento della capacità operativa di ciascun aeronavigante, con chiusura anche di alcuni Nuclei elicotteri, come ad esempio quello di Ancona-Falconara, riassegnando il personale ad altri Nuclei elicotteri o disperdendo la professionalità del personale assegnandolo ad altri reparti territoriali.

Sulla scorta di questa parabola discendente, non si comprende quale sia stata la ratio che abbia mosso l'Arma dei Carabinieri ad acquisire degli aeromobili dell'accoppato Corpo Forestale dello Stato.

Analizziamo adesso, per sommi capi, quanto accadrà alla flotta aerea del Corpo Forestale dello Stato acquisita dall'Arma dei Carabinieri.

Aereo Piaggio P180 Avant I. l'Arma dei Carabinieri, acquisendo il possesso di questo aereo che era stato acquistato in leasing, si è anche accollato l'onere del pagamento delle rate residue, scadenti in marzo 2018 per un importo di circa 1.300.000 euro. In pratica, abbiamo degli incompetenti che volontariamente scelgono di prendere un bene di proprietà di una banca che, se vorranno riscattarlo, avranno da pagare una bella sommetta

Questo Aereo ha matricole civili e, benché sia un modello superato, potrebbe ancora essere rivenduto, ad esempio sul mercato americano, in una qualunque scuola di volo. Per le sue criticità dettate anche dal carrello triciclico stretto, se sai atterrare col P180, lo sai fare con qualunque aereo. A parte la battuta di campanilismo, il P180, benché è un aereo superato, ha comunque una immatricolazione civile. Qualora questa dovesse venir convertita in militare, sarà quasi impossibile ritornare a quella civile, quando i carabinieri si renderanno conto che, gestirlo, avrà dei costi importanti. L'Arma dei Carabinieri sta creando un rottame che non avrà mercato!

Elicotteri AB 412 EP. Se gli elicotteri, pur mantenendo la stessa linea di progetto (AB412), hanno delle lettere distintive di progetto, significa che differiscono gli uni dagli altri. L'arma dei Carabinieri ha elicotteri AB412HP che hanno motori differenti dagli elicotteri AB412EP del Corpo Forestale dello Stato. Ciò determina che i ricambi sono differenti e quindi si dovranno incrementare i Magazzini Speciali Aeronautici (MSA) e quindi, i Carabinieri hanno acquisito una flotta non "cannibalizzabile".

A tutto ciò non bisogna non correlare il fatto che gli AB412 acquisiti, sono aeromobili che sono stati immatricolati nel 2007 e quindi erano prossimi alla seconda ispezione quinquennale al momento dell'acquisizione. Ispezione approfondita che prevede anche la sverniciatura della cellula. Se da un lato, in tale intervento manutentivo, si ovvierà al costo pro capite di circa ɕc0.000 per il cambio della livrea (riverniciatura con nuovi coloriJ, bisognerà vedere se l'Arma sarà capace di affrontare una simile spesa, dato che dagli anni 2000 fino al 2009 – 2010 ha rivisto la sua capacità di spesa al punto da chiudere il Nucleo Elicotteri di Ancona – Falconara e mantenere aperto il distaccamento di Abbasanta – Cagliari solo in senso figurato e azzerare le ore di volo pro capite fino alle minime per il mantenimento delle capacità operative.

Ma non solo, e in tal senso facciamo un parallelo con le autovetture. Oggi, possono ancora circolare autovetture immatricolate anche diversi decenni fa, pur non essendo rispondenti alle normative attuali ma se queste, per una qualunquissima ragione venissero radiate e quindi private delle targhe, non potrebbero più essere reimmatricolate. Analogamente accade con gli elicotteri. Gli elicotteri AB412, sono macchine iniziate ad entrare in servizio nel 1981. Progetti vecchi che quindi l'Agusta Westland, oggi Leonardo, non ha nessun interesse a mantenere in essere, eccezion fatta per il mercato africano. Non si comprende quindi la opportunità economica rappresentata dall'Arma nell'acquisire tali elicotteri che, non hanno un mercato, non sono semplicemente gestibili dato che richiederebbero un ampliamento del magazzino aeronautico, i cui ricambi, ripeto, non sono interscambiabili con quelli della flotta in essere all'Arma.

Elicotteri NH500 D, la cui azienda titolare dei progetti e disegni è la MAG di Monteprandone (AP), avendoli a suo tempo acquisiti dalla Breda Nardi. Tale elicottero, che in forestale aveva matricole civili, è un qualcosa di fantastico. E' un elicottero multi-ruolo, caratterizzato da consumi bassissimi e costi di gestione contenuti, con una discreta capacità di carico al gancio baricentrico e che in Forestale era fattivamente utilizzato per l'antincendio boschivo in territori "difficili". Ha una struttura semplice che richiede pochissima manutenzione, benché segua i planner manutentivi degli altri elicotteri. Per le sue caratteristiche e dimensioni è maneggevolissimo, può atterrare in spazi ridottissimi e il suo rotore genera un flusso d'aria di basso impatto che gli permette di essere usato anche in ambienti polverosi o di neve fresca. È l'elicottero scuola per eccellenza, col quale tutti i piloti delle scuole militari hanno iniziato ad

addestrarsi. Per una forma di nostalgia in voga tra i piloti, credo che sia stato proprio questo elicottero che ha spinto l'Arma ad acquisire una quota parte della flotta aerea del Corpo Forestale dello Stato. Credo che questo elicottero lo si sia inteso come la panacea a tutti i mali e che la sua economicità avrebbe permesso a tutti di fare le ore di mantenimento a costi irrisori. Peccato che la Forestale usava questo elicottero proprio e prioritariamente per il servizio antincendio. Come già accennato, gli interventi manutentivi maggiori venivano espletati presso la ditta MAG per effetto di un contratto di manutenzione triennale scadente il 30/6/2017 che, al momento dell'accoppamento, aveva ancora una capienza residua di poco superiore a 1.000.000 di euro.

Peccato anche che All'arma sia sfuggito che questo elicottero ha matricole civili e non militari.

L'arma dei carabinieri, non avendo mai avuto tale linea elicotteri nel proprio parco aeromobili, non ha quindi un preposto ufficiale tecnico, non ha un magazzino ricambi, non ha personale sia tecnico che pilota formato, non ha una organizzazione che provveda alla aeronavigabilità continua. Manca quindi di tutta quella struttura che permetta l'uso dell'elicottero. Manca ciò che gergalmente è chiamata una "PTA a cappello", appunto una struttura capace di gestirla.

La struttura per il mantenimento della aeronavigabilità continua, che in Forestale era interna alla stessa amministrazione, è ora offerta dalla MAG di Monteprandone ad un costo annuale che, da indiscrezioni, si attesta intorno i 100.000 euro/annui.

Tralasciamo l' AW109 NEXUS in quanto prettamente militare con predisposizione per i sistemi d'arma tipici di un elicottero militare.

HANGAR

Esaminati gli aeromobili, provo adesso a offrire qualche spunto di riflessione sulle strutture del Centro Operativo Aereo del Corpo Forestale dello Stato, altrimenti chiamati hangar.

Al 31/12/2016, si contavano ben 6 strutture, ovvero la sede madre di Roma Urbe e le sedi staccate di Ciampino, Rieti, Pescara, Lamezia Terme, Cecina e Belluno.

Roma Urbe, Rieti, Pescara, Cecina e Belluno sono strutture di proprietà del Corpo Forestale dello Stato mentre Lamezia terme e Ciampino sono strutture in affitto.

L'hangar di Lamezia Terme, essendo in affitto, ha un costo di 60.000 euro annui. L'hangar di Cecina è una struttura piccola prevalentemente in legno lamellare, capace di ospitare comodamente un AB412 e con estreme difficoltà di manovra, due. L'hangar di Pescara è una struttura realizzata per ospitare l'elicottero Sikorsky S6x, alta є mt., fiore all'occhiello delle nostre strutture perché di recente realizzazione e dotata di palazzina alloggi e foresterie. L'hangar di Belluno, anch'essa dotata di foresterie, è una ex base aeromobili dell'Esercito Italiano.

Limitandosi alla semplice spartizione delle strutture, sembrerebbe che l'Arma dei Carabinieri abbia scelto le strutture migliori e più economiche, lasciando ai Vigili del Fuoco quelle più onerose, adducendo le più disparate motivazioni.

Incomprensibile è invece la scelta di monopolizzare l'asse Tirreno Adriatico del Centro Italia perpetrato dai Carabinieri con le basi di Roma Urbe, Rieti e Pescara. L'arma dei Carabinieri ha Il Centro Operativo aereo del CorpoForestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

un suo Nucleo Elicotteri presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare. Geograficamente parlando, dire Pratica di Mare è come dire Fiumicino. Se Fiumicino è l'aeroporto internazionale di Roma, non si comprende quindi il senso di avere il possesso di due basi elicotteri al massimo a 10 minuti di volo di distanza tra loro, se non che quello che risulta essere comodo per raggiungere Viale Romania, ovvero il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in Roma. Se a ciò si aggiungesse anche l'hangar di Rieti, ne vien presto fuori che l'Arma dei Carabinieri si troverebbe ad avere ben tre strutture aeronautiche nella regione Lazio a 10 – 15 minuti di volo tra loro. Ad onor del vero, la struttura di Rieti, al momento è condivisa coi Vigili del Fuoco e necessita di importanti interventi manutentivi. Interventi manutentivi di grave importanza li richiede anche la struttura di Roma Urbe. In parole povere l'Arma dei Carabinieri, in tale spartizione, si è appropriata delle strutture logisticamente più appetibili senza considerare che richiederanno interventi manutentivi tali che potrebbero suggerirne la chiusura nel breve, esattamente come è avvenuto per Falconara. In merito alla sede di Belluno, corre l'obbligo rappresentare che è intenzione trasferire lì il Nucleo elicotteri di Treviso, attualmente ospitato presso una base dell'aeronautica militare. La base di Belluno, essendo una ex base dell'esercito, ha le dimensioni idonee ad ospitare l'elicottero Sikorsky S64, che si ricorda essere stato assegnato ai Vigili del Fuoco. Analogamente, stesso discorso vale per la base di Pescara, progettata per ospitare l'elicottero Sikorsky S64.

Molto più logico sarebbe stato il valutare l'assegnazione della base di Pescara e Rieti in toto al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e con essa anche l'assegnazione del personale, al fine di ripristinare gli alti livelli di efficienza manutentiva, facendo diventare gli stessi, dei veri poli manutentivi e logistici al fine proprio di implementare il mondo del soccorso.

Roma Urbe non la prendo assolutamente in considerazione in quanto il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ha comunque una sua sede presso l'aeroporto di Ciampino, fatto salvo che questa non sia a titolo oneroso e nel qual caso si potrebbe rivedere a quale amministrazione destinarla, anche rimettendo in discussione gli hangar di Rieti, perché una distanza di 30 minuti di volo sposerebbe meglio il concetto di revisione della spesa pubblica.

PERSONALE

Il personale aeronavigante del Corpo Forestale dello Stato al 31/10/2016 era rappresentato da 71 piloti e 127 specialisti per un totale di 198, ovvero alla data dei decreti di assegnazione del personale.

Di questi 101 transitati ai carabinieri e 97 ai Vigili del

Fuoco. Aeronaviganti dei Vigili 35 piloti e 62 specialisti

Aeronaviganti dei carabinieri 36 piloti 65 specialisti

Dei 36 piloti passati ai carabinieri, 23 hanno la licenza di pilota commerciale dei quali 3 (adesso comunque ₸ perché uno ha scelto la mobilità in altra amministrazioneJ hanno l'ATPL, ovvero la licenza da pilota di linea perché piloti dell'aereo. ϭf piloti non hanno avuto il tempo di completare l'iter formativo.

Mediamente, ogni pilota forestale, come solo costo di formazione presso la scuola dell'Aeronautica Militare, rappresenta una spesa scolastica intorno ai 50.000 euro con sole

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

di

80/90 ore volative, ai quali si devono sommare le spese di vitto e alloggio che, per una durata di 7 mesi, ammontano orientativamente a 21.000 a persona. Una volta in reparto, al raggiungimento delle 400 ore di volo (є0 di scuola militare н 310 in forestale) con l'elicottero NH500 (il cui consumo orario del solo combustibile è di 90 lt/h al costo di 1,20 – 1,30 Φ/lt. per un totale di Φ 35.000), con un corso di 50 ore il pilota diventava "operativo" al gancio baricentrico con una spesa del solo combustibile di Φ 6.000. Ulteriori 60 ore di volo sull'ABж12, il cui consumo orario è di 300 lt/h, erano necessarie per diventare copilota, con un ulteriore spesa di quasi Φ 25.000

Tra i costi vivi, devono essere aggiunti anche gli interventi di manutenzione programmata che si operano sugli elicotteri. Se da un lato si omettono le ispezioni 25h perché pur rappresentando un costo tra fermo macchina e impiego di personale qualificato che si attesta intorno a Φ 3-4000 ad intervento, rappresentano interventi manutentivi marginali in quanto vi è utilizzo di materiali di rapido consumo e solitamente non vi è sostituzione di componentistica fatto salvo nei casi di usura, non si può non considerare il prezzo di mercato di un ispezione 100h il cui costo è mediamente di Φ 15.000 per gli NH500 ed Φ 20.000 per gli ABж12.

Come dire che ogni pilota, dei 36 transitati ai carabinieri, ha rappresentato un costo compreso tra 120 e 130.000 euro ai quali vanno aggiunti pari costi manutentivi per un cifra complessiva ragionevolmente indicata in Φ 250.000.

I nostri piloti vengono formati presso le scuole dell'aeronautica militare dove conseguono il brevetto militare di pilota di elicottero.

Una volta assegnati ai reparti, sulla scorta di quanto imparato alla scuola militare, sostengono nuovamente lo stesso esame presso l'ENAC.

Qualche integrazione presso scuole civili, li porta poi a poter sostenere l'esame pel il conseguimento della Licenza di Pilota Commerciale.

Per i piloti di aereo, una parte della formazione è prevista in America ma ad ogni modo i costi finali sono pressoché simili.

La Licenza di pilota commerciale è quella che consente di poter lavorare come pilota e questo è lo standard che era richiesto al personale del Corpo Forestale dello Stato anche per una questione di professionalità.

Tale licenza, può essere implementata con ulteriori corsi per arrivare ad avere l'abilitazione al volo notturno, strumentale, istruttore, esaminatore.

Per quelle che sono le esigenze di lavoro aereo del Corpo Forestale dello Stato, non era necessario l'abilitazione al volo strumentale, in quanto si effettuava solo volo a vista. In caso di incendi o in caso di ricerca dispersi o di trasporto viveri per persone e/o animali, si vola a quote basse e si ha la necessità di osservare ogni ostacolo, anche il semplice elettrodotto.

Da notare però, che gli AB412 sono elicotteri dotati di strumentazione per il volo strumentale mentre ne sono sprovvisti gli nh500. O meglio, la strumentazione ci sarebbe a bordo ma è incompleta a tal punto da considerarlo privo di idonea strumentazione. Ovviamente, tutto si può installare.

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia

Filosofia diversa è quella del volo del soccorso, come quello operato dai Vigili del Fuoco dove l'abilitazione al volo strumentale diventa molto più opportuna.

Un po' più contenuti sono i costi di formazione del personale tecnico.

Si inizia con un corso di 11 mesi presso l'Aeronautica Militare del costo di € 3000 ai quali si aggiungono € 35.000 di vitto e alloggio e ulteriori € 2000 per viaggi. Si prosegue con i corsi per il conseguimento della Licenza di Manutentore Aeronautico (LMA) presso scuole di formazione part 147 riconosciute ENAC – EASA, il cui costo per parte teorica ed elemento pratico si attesta a € 15.000 per una durata di Θ mesi ai quali si aggiungono € 2χ/25.000 per vitto, alloggio e viaggi. Seguono i corsi macchina presso l'azienda costruttrice dell'aeromobile i cui costi sono di € 5.000 al mese, ai quali vanno aggiungi € 3.000 al mese per vitto e alloggio. Il corso per un AB412 dura due mesi e quello per un NH500 dura un mese.

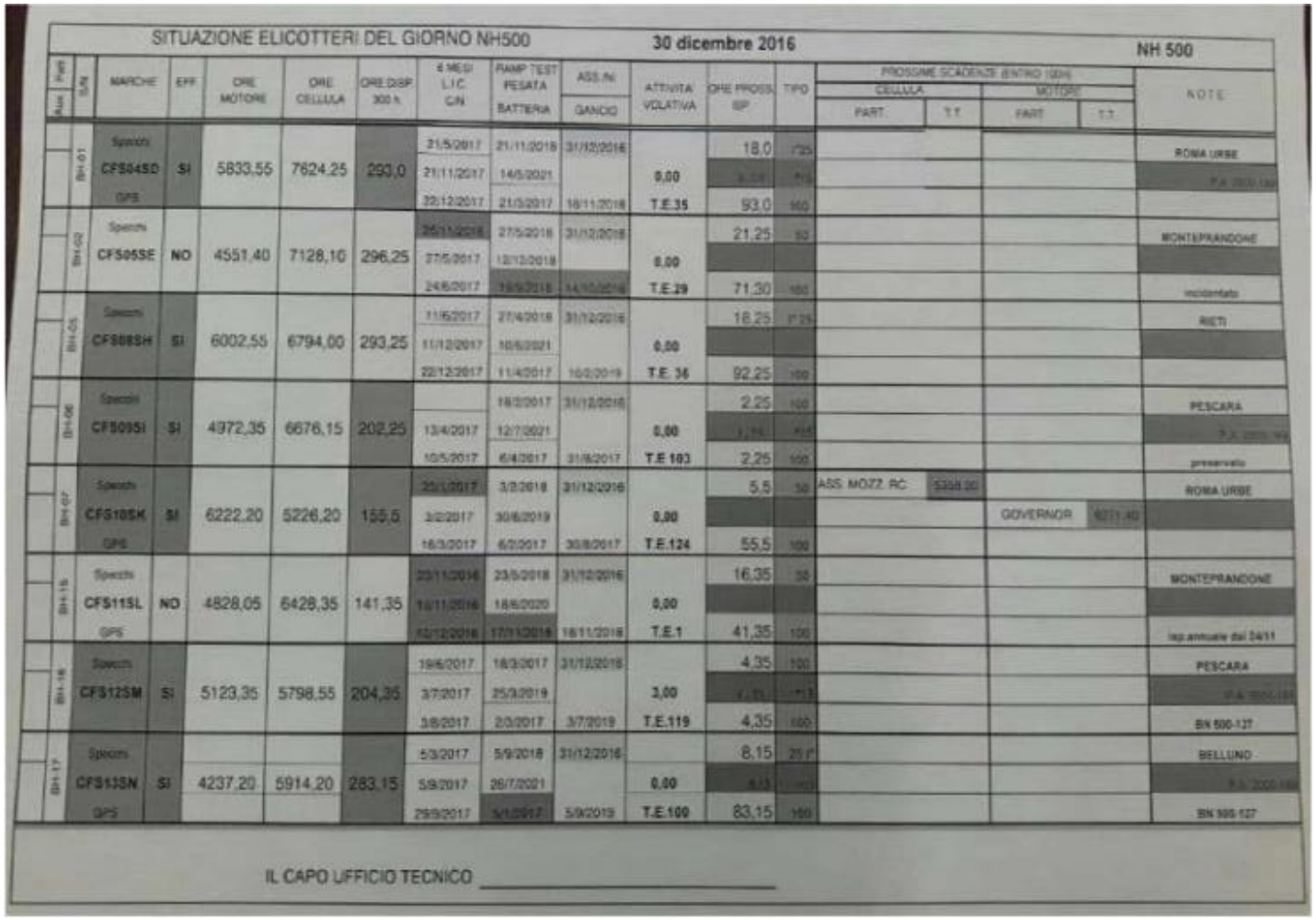
Si deduce come la formazione di uno specialista si attesti tra € 110.000 e 120.000

Insolito appare come i 6 istruttori/esaminatori di volo siano stati ripartiti in numero di 5 ai carabinieri e solo uno ai Vigili del Fuoco.

Il numero del personale a cui ho fatto riferimento, è quello alla data della pubblicazione dei decreti di assegnazione del personale. Da tale data, alcuni sono andati in quiescenza.

Tutta questa professionalità, nell'arma dei carabinieri e nel Corpo nazionale dei Vigili del fuoco viene così vanificata.

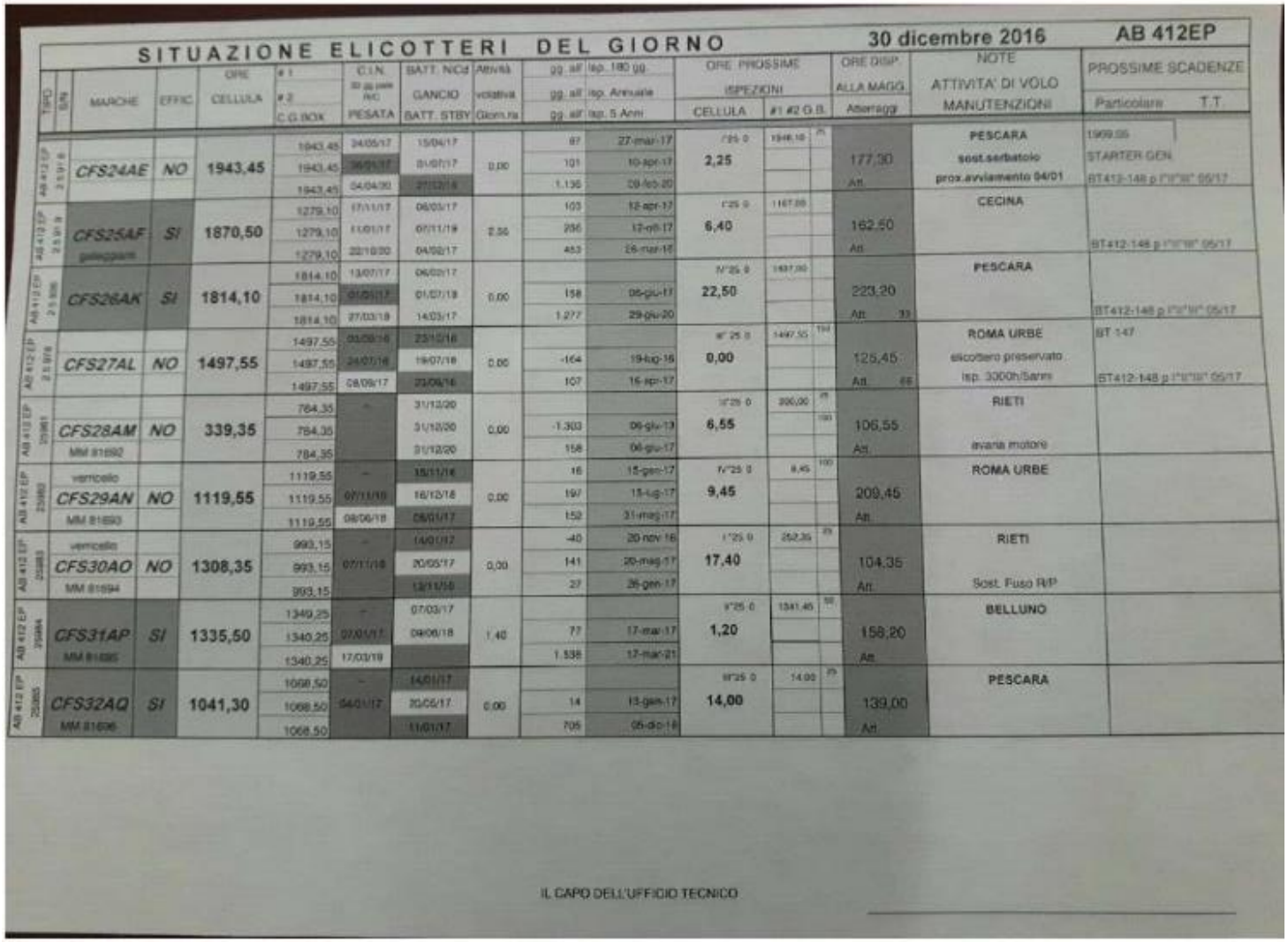
DIRIGENZA



SITUAZIONE ELICOTTERI DEL GIORNO NH500 — 30 dicembre 2016 — NH 500

Aus	Hel	MARCHE	EFF	ORE MOTORE	ORE CELLULA	ORE DISP 300 h	6 MESI L.I.C. C/N	RAMP TEST PESATA BATTERIA	ASS./N. GANCIO	ATTIVITA' VOLATIVA	ORE PROSS. ISP	TIPO	PROSSIME SCADENZE (ENTRO I 50h) CELLULA PART	CELLULA T.T.	MOTORE PART	MOTORE T.T.	NOTE
	BH-01	Specchi CFS045D GPS	SI	5833,55	7624,25	293,0	21/5/2017 21/11/2017 22/12/2017	21/11/2016 14/5/2021 21/3/2017	31/12/2016 18/11/2016	0,00 T.E.35	18,0 93,0						ROMA URBE
	BH-02	Specchi CFS05SE	NO	4551,40	7128,10	296,25	26/11/2016 27/5/2017 24/6/2017	27/5/2016 12/12/2018	31/12/2016	0,00 T.E.29	21,25 71,30						MONTEPRANDONE incidentato
	BH-05	Specchi CFS08SH	SI	6002,55	6794,00	293,25	11/5/2017 11/12/2017 22/12/2017	27/4/2016 16/5/2021 11/4/2017	31/12/2016 10/2/2019	0,00 T.E. 36	18,25 92,25						RIETI
	BH-06	Specchi CF5095I	SI	4972,35	6676,15	202,25	13/4/2017 10/5/2017	18/2/2017 12/7/2021 6/4/2017	31/12/2016 31/8/2017	0,00 T.E 103	2,25 2,25						PESCARA preservato
	BH-07	Specchi CFS10SK GPS	SI	6222,20	5226,20	155,5	25/1/2017 3/2/2017 16/3/2017	3/3/2016 30/6/2019 6/2/2017	31/12/2016 30/8/2017	0,00 T.E.124	5,5 55,5		ASS. MOZZ. RC 5358,20		GOVERNOR 6211,40		ROMA URBE
	BH-15	Specchi CFS11SL GPS	NO	4828,05	6428,35	141,35	23/11/2016 16/11/2016 02/12/2016	23/5/2016 18/6/2020 17/11/2016	31/12/2016 18/11/2016	0,00 T.E.1	16,35 41,35						MONTEPRANDONE isp.annuale dal 24/11
	BH-16	Specchi CFS12SM	SI	5123,35	5798,55	204,35	19/6/2017 3/7/2017 3/8/2017	18/3/2017 25/3/2019 2/3/2017	31/12/2016 3/7/2019	3,00 T.E.119	4,35 4,35						PESCARA BN 500-127
	BH-17	Specchi CFS13SN GPS	SI	4237,20	5914,20	283,15	5/3/2017 5/9/2017 29/9/2017	5/9/2016 26/7/2021 5/1/2017	31/12/2016 5/9/2019	0,00 T.E.109	8,15 83,15						BELLUNO BN 500-127

IL CAPO UFFICIO TECNICO _____



SITUAZIONE ELICOTTERI DEL GIORNO

30 dicembre 2016

AB 412EP

TIPO S/N	MARCHE	EFFIC.	ORE CELLULA	# 1 / # 2 C.G. BOX	C.I.N. gg. per peso IVC PESATA	BATT. NiCd GANCIO BATT. STBY	Attività volativa Giorn.ra	gg. all' / gg. all'	Isp. 180 gg. Isp. Annuale Isp. 5 Anni	ORE PROSSIME ISPEZIONI CELLULA	#1 #2 G.B.	ORE DISP. ALLA MAGG. Atterraggi	NOTE ATTIVITA' DI VOLO MANUTENZIONI	PROSSIME SCADENZE Particolare T.T.
AB 412 EP 25191 S	CFS24AE	NO	1943,45	1943,45	24/05/17	15/04/17	0,00	87	27-mar-17	n°25.0	1946,10	177,30	PESCARA	1909,55
				1943,45	26/01/17	01/07/17		101	10-apr-17	2,25			sost.serbatoio	STARTER GEN.
				1943,45	04/04/20	27/12/18		1.135	09-feb-20			Att.	prox.avviamento 04/01	BT412-148 p.1°/0°/00 05/17
AB 412 EP 25 sn 9	CFS25AF galeggiante	SI	1870,50	1279,10	17/11/17	06/03/17	2,55	103	12-apr-17	n°25.0	1167,55	162,50	CECINA	
				1279,10	11/01/17	07/11/18		286	12-ott-17	6,40				
				1279,10	22/10/20	04/02/17		453	26-mar-18			Att.		BT412-148 p.1°/0°/00 05/17
AB 412 EP 25 sn	CFS26AK	SI	1814,10	1814,10	13/07/17	06/02/17	0,00			n°25.0	1497,55	223,20	PESCARA	
				1814,10	01/01/17	01/07/18		158	06-giu-17	22,50				
				1814,10	27/03/18	14/03/17		1.277	29-giu-20			Att. 33		BT412-148 p.1°/0°/00 05/17
AB 412 EP 25 978	CFS27AL	NO	1497,55	1497,55	03/09/16	23/12/16	0,00			n° 25.0	1497,55	125,45	ROMA URBE	BT 147
				1497,55	24/07/16	19/07/18		-164	19-lug-16	0,00			elicottero preservato	
				1497,55	08/09/17	23/09/16		107	16-set-17			Att. 66	isp. 3000h/Sanni	BT412-148 p.1°/0°/00 05/17
AB 412 EP 25961	CFS28AM MM 81692	NO	339,35	784,35	-	31/12/20	0,00			n°25.0	200,00	106,55	RIETI	
				784,35		31/12/20		-1.303	06-giu-13	6,55			avaria motore	
				784,35		31/12/20		158	06-giu-17			Att.		
AB 412 EP 25960	vercello CFS29AN MM 81693	NO	1119,55	1119,55	-	15/11/16	0,00	16	15-gen-17	n°25.0	8,45	209,45	ROMA URBE	
				1119,55	07/11/16	16/12/16		197	15-lug-17	9,45				
				1119,55	08/06/18	08/01/17		152	31-mag-17			Att.		
AB 412 EP 25983	vercello CFS30AO MM 81694	NO	1308,35	993,15	-	14/01/17	0,00	-40	20-nov-16	n°25.0	252,35	104,35	RIETI	
				993,15	07/11/16	20/05/17		141	20-mag-17	17,40			Sost. Fuso R/P	
				993,15		13/11/16		27	26-gen-17			Att.		
AB 412 EP 25984	CFS31AP MM 81695	SI	1335,50	1340,25	-	07/03/17	1,40			n°25.0	1341,45	158,20	BELLUNO	
				1340,25	07/01/17	04/06/18		77	17-mar-17	1,20				
				1340,25	17/03/19			1.538	17-mar-21			Att.		
AB 412 EP 25985	CFS32AQ MM 81696	SI	1041,30	1068,50	-	14/01/17	0,00			n°25.0	14,00	139,00	PESCARA	
				1068,50	04/01/17	20/05/17		14	13-gen-17	14,00				
				1068,50		11/01/17		705	05-dic-18			Att.		

IL CAPO DELL'UFFICIO TECNICO

SITUAZIONE ELICOTTERI DEL GIORNO 30 dicembre 2016 AB 412

P/N S/N	MARCHE	EFFIC	ORE CELLULA #1 / #2 / C.G. BOX	C I N 30 days per R/C PESATA	BATT. NiCd GANCIO BATT. STBY	Attività volativa Giorni	99 all' Insp. 100 gg. 99 all' Insp. Annuale 99 all' Insp. 5 Anni	ORE PROSSIME ISPEZIONI CELLULA	#1 #2 G.B.	ORE DISP. ALLA MAGG. Allarmaggi	NOTE ATTIVITA' DI VOLO MANUTENZIONI	PROSSIME SCADENZE Particolare T.T.
AB 412 B 25561	CFS14SJ	NO	3806,20	21/07/16	26/09/16	0,00	-309	N°25 0	1798,30	100	AGUSTA ROMA URBE	BT412-146 p.I°
	Galileg		1271,50	26/09/16	04/05/18		04-giu-16	16,40			Elicottero preservato	BT412-146 p.I°N°III° 05/17
			1271,50	03/06/19	12/07/16		-149			400		
			1635,45	03/08/17	08/03/17		17	N°25 0	1429,45	50	Art. 118,15	
AB 412 A 25562	CFS15SO	NO	4185,10	27/12/16	20/04/19	0,00	199	16-gen-17			isp.300Ch;5 anni dal 04/09/16	Pala RIP 4289,50 batt.en 1.5.1
	vimercello		1635,45	15/06/18	17/01/17		1.660	17-lug-21			RIETI	
	VFR		1635,45								In Isp. 25h 226,20	
			2343,20	05/05/16	06/02/16			N°25 0			Art.	BT 412-148 F.to I° 05/17
AB 412 B 25563	CFS16SP	NO	4947,15	17/06/16	22/06/18	0,00	-147	05-ago-16	2287,46	36	PESCARA	Bullone C.V. 28/04/17
	vimercello		2343,20	27/01/17	21/06/16		869	07-giu-19	2352,00	600	In Isp. Annuale dal 05/08/16 93,50	filtro AN4236-1 4941,05
			2343,20								Elicottero preservato Art. 29	mozzo RUC 4976,15
			1268,10	07/04/17	02/03/17			N° 25	1280,00	110		batteria NI CD 4852,30
AB 412 A 25572	CFS19SX	SI	4174,35	12/01/17	02/03/18	1,15	69	09-mar-17			RIETI	giogbi RIP 4236,30
			1268,10	09/03/20	13/03/17		1.529	08-mar-21			16,40	BT412-148 p.I°N°III° 05/17
			1245,50	28/12/17	25/03/17		149	28-mag-17			Art. 144,25	
AB 412 A 25564	CFS18SW	SI	3249,10	27/01/17	15/06/19	2,00	333	28-nov-17			CECINA	BT412-148 p.I°N°III° 05/17
			1245,50	21/07/19	01/03/17		1.794	28-nov-21			N° 25	
			1245,50								15,40 Art. 290,40	
			1187,25	31/12/16	28/10/16			N°25 0	1130,03	35		BT412-148 p.I°N°III° 05/17
AB 412 B 25610	CFS20AA	NO	3259,55	04/11/16	03/08/18	0,00	-71	20-ott-16			MONTEPRANDONE	
			1187,25	14/10/20	09/01/17		318	13-nov-17			11,35	
			1475,10	17/11/16	16/02/17			N° 25	1496,25	50	Art. 215,25	
AB 412 B 25614	CFS21AB	NO	3002,25	05/11/16	01/06/17	0,00	-65	26-ott-16			In Isp. Annuale dal 20/10/16	BT412-148 p.I°N°III° 05/17
			1475,10	27/10/19	30/11/16		-36	04-nov-16			MONTEPRANDONE	
			1475,10								Isp.300Ch;5anni dal 24/10/16 235,15	
			1405,25	20/04/16	20/09/15			N° 25	1438,15	36	Art.	
AB 412 SP A 25615	CFS22AC	NO	3150,35	24/09/15	18/01/16	0,00	-340	25-gen-16			RIETI	
			1405,25	02/09/17	06/10/15		1.120	24-gen-20			198,20	
			1405,25					N° 25	1446,50	35	Art.	
			1637,15	17/02/17	25/01/17						Incidentato	
AB 412 SP A 25618	CFS23AD	SI	2685,45	01/07/18	14/01/17	0,00	24	23-gen-17			CIAMPINO	BT412-148 p.I°N°III° 05/17
			1637,15	14/01/17	16/01/17		477	21-apr-18			184,35	
			1637,15	30/06/18							Art.	

IL CAPO DELL'UFFICIO TECNICO

Il Centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex, per alcuni) prima e dopo la riforma Madia di

MAG

MRO services

Spett.le MINISTERO DELL'INTERNO
COMANDO PROV.LE VV.F. -
Nucleo Elicotteri

Monteprandone [redacted] 2017
Prot. CSL/17[redacted]

[redacted] elicottero AB412 VR

Con riferimento alla richiesta di quotazione Prot. 0 [redacted] del [redacted] 2017, si comunica l'importo per i lavori di ispezione 100h/12 mesi e vari lavori da effettuarsi presso la Nostra sede di Monteprandone comprensivo di manodopera, dei materiali sottoelencati e costi assicurativi (giacenza e volo corpo macchina + R.C.T.) è pari ad **euro 19.965,00.**

Il tempo per l'esecuzione della prestazione, salvo lavorazioni aggiuntive, sarà di circa 3 settimane, con induzione da concordare tra le parti.
Le ore di manodopera quotate escludono i ripristini efficienza di rilevante entità; qualora siano necessari lavori o materiali aggiuntivi, gli stessi Vi saranno comunicati dopo valutazione e da noi preventivati. Gli inconvenienti segnalati verranno preventivati dopo constatazione o consuntivati al termine dei lavori. Il carburante necessario sarà consuntivato a termine lavori a 1,10 €/lt.

Elenco materiali di fornitura ditta:

1	3010880	Guarnizione	2
2	3011072	Guarnizione	4
3	3029566	Guarnizione	28
4	AN6236-1	Filtro	1
5	AN6238-1	Guarnizione	2
6	M83248/1-009	O-ring	112

Esclusioni: sono esclusi tutti i lavori e/o materiali non esplicitati nella presente offerta.
Validità del presente preventivo: 30 gg.
Pagamento: 60 giorni fine mese data fattura.
IVA: Esente

In attesa di Vostre comunicazioni si porgono
Distinti Saluti.

MECAER AVIATION GROUP S.p.A.
UN PROCURATORE
Emilio Baldetti

CORTE DEI CONTI - SCEN_GES - SCCGA - 0001689 - Ingresso - 09/06/2020 - 09:08

IL REPARTO AEREO del Corpo forestale dello Stato ± (COA - CENTRO OPERATIVO AEROMOBILI) tra 2016 e 2017

Non possiamo partire dal 1979 per far conoscere quale fosse lo stato del Servizio Aereo del CFS, ma dalla fondazione a seguito della Legge 47/75 al 2016, questo reparto specializzato ha rappresentato un riferimento istituzionale che nel tempo ha consentito di essere al servizio della collettività in modo sempre più incisivo ed altamente professionalizzato.

Dapprima finalizzato ad esclusivo servizio AIB con la denominazione di [3]Centro Operativo Aeromobili´, con elicotteri NH500, fu incrementato con i più complessi e multifunzionali AB412. Prima dell'applicazione della Legge Madia e del successivo D.lgs 177/16, poteva contare su 30 elicotteri (18 AB412, 9 NH500 e 3 A109N), 4 S64F (gru volanti) e 1 aereo P180.

Il personale elicotterista era costituito da 250 persone (circa 60 piloti e 190 specialisti), al quale si affiancavano appartenenti al Corpo Forestale con compiti amministrativo logistici per il funzionamento del servizio Aereo.

Incardinato nella Divisione 4A del Servizio I dell'Ispettorato Generale del Corpo, aveva uno dei suoi punti di forza nella catena di comando molto corta, che impediva inutili sovrapposizioni e ramificazioni non controllabili: infatti il COA una volta emanate le Direttive del Governo tramite il Ministero e le conseguenti direttive di I II e III livello, operava in autonomia sia per le azioni in campo AIB, sia per il supporto alle attività istituzionali del Corpo, interfacciandosi con le strutture territoriali dell'Ammninistrazione, secondo meccanismi e regole chiare.

Schematicamente la linea di Comando era la seguente:

SERVIZIO I

Divisione 4A

Direzione Operativa	Direzione Tecnica	Direzione Amministrativa

Sette Sedi sul territorio nazionale direttamente dipendenti dalla Divisione 4A con Sede a Roma Urbe; le sedi durante il periodo estivo o in caso di particolari situazioni o calamità potevano raggiungere anche il numero di 20, grazie all'apertura delle Sedi temporanee, secondo procedure standard codificate e standardizzate alle normative europee EASA.

Infatti la struttura aerea poteva vantarsi di essere tra le prime a livello europeo (fra gli Enti di Stato) ad essere gestita secondo le norme emanate dall'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA) applicando regolamenti e direttive UE che hanno sempre consentito di operare in sicurezza e con completa copertura in ogni situazione.

Sappiamo bene come il CFS fosse attivamente presente sul territorio ed a supporto delle istituzioni anche attraverso l'uso dello strumento convenzionale; infatti anche il COA CFS stipulava Protocolli di Intesa con molte Regioni per un ammontare annuo di oltre 5 milioni di euro, permettendo non solo un autofinanziamento, ma anche contribuendo al budget del Corpo stesso.

Poi di fatto si trattava di un circolo virtuoso dove i finanziamenti dello Stato alle Regioni ed ai parchi nazionali tornavano allo Stato stesso e dove le attività di salvaguardia controllo ecc« venivano svolte con sinergia e capacità tecnica.

Gli anni di esperienza, la corretta applicazione delle norme, le riconosciute capacità hanno consentito di raggiungere livelli tecnico ± operativi elevati ed al contempo mantenere rapporti con le Istituzioni ad ogni livello che sapevano quindi di poter contare sul supporto Statale.

In termini pratici?

Efficienza operativa media del 60% (cioè elicotteri operativi sul totale flotta) tra le più alte tra gli Enti di Stato

Media di circa 3000 ore di volo annue con picchi di 5000 in anni come il 2012 e il 2015 (intensa attività se rapportata alle disponibilità di mezzi aerei degli altri Enti di Stato)

Attività diversificata tra polizia giudiziaria, Protezione Civile, AIB, addestramenti (tra il 24 agosto 2016 ed il 26 agosto 2016 ± Terremoto di Amatrice ± la componente aerea del CFS è stata schierata con 6 elicotteri per fronteggiare l'emergenza e solo nella giornata del 26 agosto 2016 ha movimentato 150 elisoccorritori imbarcandoli ad Amatrice per raggiungere aree ancora non controllate)

Rapidità di intervento grazie a procedure veloci, efficaci, con criteri di responsabilità incardinati in regolamenti semplici e chiari, basati sul sistema EASA

Poi? Dal 2017 cosa è successo?

La riforma Madia ha particolarmente colpito il Servizio Aereo. Come? Attraverso un taglio netto, meccanico, numerico senza aver tenuto conto dei parametri minimi previsti dalla Legge 124/15 che esplicitamente riportava mantenimento dell'unitarietà, della capacità operativa, degli attuali livelli di presidio ecc«

Così la flotta è stata destinata al 50% all'Arma dei Carabinieri ed al 50% al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e gli effetti si sono subito manifestati con la tragedia di Rigopiano, continuati poi nella disastrosa campagna AIB 2016 ed in una continua rincorsa a nascondere gli errori che ancora oggi vengono commessi.

Il sistema delle Convenzioni Regionali è saltato: solo per fare un esempio in Sicilia la Regione, per questa estate, ha stipulato convenzioni con Arma dei CC, Esercito, Marina Militare, Aeronautica Militare e con Ditte private; l'attivazione dei mezzi mezzi aerei avviene secondo rigide linee di comando ed ogni Ente fa riferimento alla propria Sala Operativa; i VVF hanno schierato due elicotteri attivabili secondo procedura COAU (cioè flotta aerea dello Stato per operazioni AIB che dovrebbe intervenire quando le risorse regionali non sono più sufficienti, di fatto ad oggi nessun intervento, solo spese di mantenimento, trasferimenti personale, logistica)

Le altre regioni hanno dovuto ripiegare su convenzioni con ditte private che, come dice il termine privato, hanno il fine del lucro e non della tutela per missione istituzionale.

Qual è la situazione ad un anno e mezzo dall'entrata in vigore del D Lgs 177/16?

Personale psicologicamente distrutto e con limitazioni di impiego notevoli, date per obbligo dal vertice del CNVVF creando di fatto una categoria di elicotteristi di livello inferiore (ma con stipendi superiori che ha creato, se mai ce ne fosse stato bisogno, ulteriore disagio con il personale VVF nativo per ovvi

motivi che erano stati abbondantemente e continuamente segnalati già alla fine del 2016, quando fu evidente la sperequazione tra il personale CFS e quello VVF in termini economici

. Ancora oggi il personale ex CFS non ha in dotazione le tute da volo del CNVVF e continua ad usare quelle del CFS; questo tra gli altri è uno dei problemi e dimostra il disinteresse e la superficialità di come sia stato affrontato l'arrivo di oltre 90 elicotteristi;
Costruito un percorso di standardizzazione per uniformare procedure e attività operative tra le due realtà "verdi" e "rosse", questo è stato completamente disatteso, a meno di una attività organizzata in fretta e furia presso il Reparto Volo del CNVVF di Pescara. La mancanza di standardizzazione non consente la formazione di equipaggi misti e così viene fortemente penalizzata la capacità di intervento e la possibilità di scambio reciproco di personale elicotterista tra le sedi di reparto volo con conseguenze immaginabili nel mantenimento continuo del presidio;
La mancanza di standardizzazione inoltre ha portato ad un limitatissimo impego degli equipaggi con perdita di capacità operativa e di mantenimento di elevati standard di sicurezza; La frammentazione delle competenze, nonché la perdita delle qualifiche di PG e PS per il personale ex CFS transitato coattivamente nel CNVVF, ha eliminato totalmente un altro dei punti di forza propri del CFS: la poliedricità delle funzioni e la capacità di intervenire su più fronti, caratteristica questa forse unica nel panorama delle forze di polizia, dove il Forestale poteva passare senza soluzione di continuità da rilievi tecnici in bosco ad interventi di polizia e di protezione civile senza limitazioni come ad esempio l'accordo che impegnava un reparto volo del CFS a dare supporto aereo alla Questura di un capoluogo di provincia in caso di rapine o interventi propri delle competenza della polizia a carattere generale. Questo tipo di accordo non è di fatto proponibile al CNVVF per la mancanza di armamento e soprattutto di qualifiche proprie delle FFPP
Ormai tipico l'esempio del fermo tecnico degli elicotteri per mancanza di coperture contrattuali per le manutenzioni presso le ditte, argomento già ampiamente riportato dai social e sui quotidiani con dovizia di particolari e di spese lievitate;
Tale scempio tecnico organizzativo, oltre che imputabile ad una totale assenza di pianificazione che doveva essere ampiamente prevista in una riforma di portata così epocale trova per esempio una conferma: dal gennaio 2017 ad oggi su 12 AB412 passati al CNVVF sono stati efficienti una media di due mezzi«. il 24 luglio 2018 in piena campagna AIB un solo AB412 era efficiente«.
Drastica riduzione delle attività, drastica riduzione dei livelli di sicurezza del volo, personale che non aspetta altro che le sentenze dei giudici per avere ancora una speranza di rientrare nel comparto sicurezza ed avere al meno la certezza dello stipendio
Infatti una riduzione dello stipendio si è verificata per la quasi totalità del personale, a meno delle categorie gerarchiche iniziali, tutto risolto secondo i signori estensori della norma attraverso la quantificazione di un assegno ad personam riassorbibile che impedirà progressioni di carriera in senso economico.
La perdita del livello tecnico operativo raggiunto negli anni dal COA CFS è altresì dimostrabile con i titoli aeronautici posseduti dal personale e che con la riforma verranno eliminati in quanto il CNVVF in forza di legge è autorità aeronautica (riconosciuta quindi in forza di legge e non per caratteristiche intrinseche come l'Aeronautica Militare!); il Corpo Forestale lavorava sugli elicotteri e volava attraverso le licenze rilasciate dall'ENAC, secondo gli standard EASA riconosciuti a livello mondiale!
Questa situazione porta ad una perdita economica per lo Stato ragguardevole, infatti se per ottenere una licenza di pilota commerciale di elicottero servono in media 150 mila euro, basta moltiplicare questa cifra per 90 piloti e risulta semplicissimo dimostrare quanta spesa viene gettata al vento.
Il livello tecnico e operativo che aveva raggiunto il COA CFS è altresì dimostrabile attraverso i titoli aeronautici posseduti dal personale elicotterista. Infatti le licenze di volo e di manutenzione sono rilasciate da ENAC

La flotta tra efficienza ed economicità

È bene premettere che la valutazione dell'efficienza della flotta aerea del COA CfS non può essere fatta a prescindere dai molteplici aspetti in termini di numero, personale addetto e costi

comparati con altre analoghe flotte ma soprattutto senza considerare la specifica attività ed il valore aggiunto delle capacità professionali di spegnimento degli incendi boschivi, che rappresentano in sé una tipizzazione uomo/macchina/organizzazione particolare delle svariate emergenze affrontabili con l'ausilio degli aeromobili.

In termini di efficienza e di pronto impiego, statisticamente il COA CFS ha sempre mantenuto livelli di efficienza medi del 60%, intesi come numero di elicotteri efficienti sul totale dei disponibili. Questo perché le manutenzioni che questo tipo di mezzi richiedono ed i tempi di esecuzione delle stesse, fanno sì che non si possa prescindere dallo [3]scalamento´ degli elicotteri, ovvero quel tipo di pianificazione programmata della rotazione manutentiva stabilita di concerto tra i vari settori, quello operativo e quello manutentivo interno, e con le Ditte esterne interessate dalle convenzioni per gli interventi non eseguibili *in house*.

Gli obbligatori interventi manutentori sugli aeromobili quindi non potranno mai permettere che tutti siano disponibili contemporaneamente.

L'obiettivo strategico del COA CFS, sempre ragionando in termini di poliedricità del sistema Corpo forestale dello Stato, è stato sempre comunque orientato a garantire la massima efficienza nel periodo estivo (oltre l'80% dei mezzi in efficienza operativa), destinando poi le stagioni autunno/inverno al recupero tecnico dei mezzi e riducendo a circa il 40% l'efficienza in relazione agli incendi boschivi delle aree settentrionali del Paese caratterizzate da una stagione antincendio invernale.

Nelle stagioni antincendio del 2015 e 2016, nonostante l'iter dei provvedimenti di cui alla legge 124/2015 ed il D Lgs 177/16 avessero già di fatto prodotto una pesante destabilizzazione della struttura e del personale in relazione all'incertezza delle prospettive, fu comunque chiesto al COA di continuare (come se nulla stesse succedendo) sul collaudato percorso della stipula annuale di convenzioni con le Regioni a fini AIB ed in tal modo furono mantenuti gli impegni presi programmando l'apertura 2015 e 2016 di ben 13 Sedi temporanee utilizzando 3 NH500 e 10 AB412 (oltre agli Erickson S64 su due Sedi).

Tra l'altro, la capacità operativa, tecnica e di impiego di personale dimostrò in pieno la propria forza dell'impiego dei mezzi nel terremoto di Amatrice del 24 agosto 2016.

Nel frattempo però, gli elicotteri che scadevano in termini di limiti di impiego e destinati alle manutenzioni **venivano di fatto fermati e non sottoposti a lavorazioni proprio in virtù dell'imminente ed epocale svolta** intervenuta con la L. 124/2015 e dal successivo decreto attuativo, anche e soprattutto in relazione alle valutazioni già in atto con le amministrazioni subentranti nella gestione del Corpo forestale dello Stato e ad una evidente situazione di paralisi programmatoria, deleteria per un settore che sulla capacità pianificatoria fonda l'essenza stessa della efficienza, della efficacia e della economicità della propria missione.

Durante il 2016 vennero di fatto annullati gli accordi tecnici che avrebbero consentito la naturale rotazione dei mezzi che entravano in ditta per la manutenzione straordinaria, pur in presenza di contratti attivi e lo stesso Funzionario responsabile del COA, allora Reggente della Divisione 4 Servizio Aereo CFS, ogni volta che veniva convocato all'Ispettorato tornava dicendo che la flotta si sarebbe dovuta fermare a fine estate

Si venne così a creare una sorta di abbassamento della soglia operativa sia negli hangar che presso le Ditte a causa di elicotteri che non potevano più essere sottoposti agli interventi programmati.

Questa paralisi, dovuta unicamente all'interruzione della prassi consolidata ed ordinata dell'assistenza a causa di un intervento esterno all'organizzazione, al personale ed alle macchine, ha avuto ovvii ed immediati riflessi nel seguente anno 2017 che, almeno per la parte di flotta passata ai VF (12 AB412) con compiti specifici antincendio, non ha consentito di avere livelli di 8NH500D:

efficienza sufficienti (in media circa 4 elicotteri su 12) per una decorosa funzione di concorso.

La flotta di fatto è stata fermata ad arte e la ripresa della normalità richiede ancora tempi lunghi.

L'efficienza della flotta e dell'organizzazione del CFS sono quindi facilmente dimostrabili analizzando l'operatività della campagna AIB 2016 e precedenti. Quella del 2016 è stata particolarmente impegnativa per gestione mezzi e per la difficile condizione psicologica del personale che viveva l'incubo di non sapere quale sarebbe stato il suo futuro.

Nel 2017, solo grazie ad una stagione estiva particolarmente piovosa e quindi ad una campagna AIB praticamente inesistente non sono emerse queste problematiche.

Aeromobili transitati al CNVVF

Dopo il passaggio, ai tempi medi di fermo macchina per le manutenzioni annuali e quinquennali si sono poi sommate lungaggini burocratiche causate:

dal mancato decreto di assegnazione dei mezzi al CNVVF, e conseguente necessità di autorizzazioni da parte dell'Arma e presenza di personale Arma in commissioni di ritiro (non risulta che sia ancora stata formalizzata con decreto l'assegnazione degli aeromobili al CNVVF)

adeguamento degli apparati radio agli standard VF

sostituzione scritta cfs con VF (circa 10.000 euro a macchina)

Erickson S64-F: dopo il passaggio è stato cambiato lo scalamento. Con il CFS anche per questi aeromobili l'organizzazione aveva fatto in modo che le manutenzioni che comportavano lunghi fermi macchina avvenissero durante il periodo invernale. Dopo il passaggio i due elicotteri in gestione vvf sono rimasti in abbandono per circa 6 mesi. Nella campagna AIB 2017 l'S64 denominato "nuvola rossa" è diventata "nuvola rotta". Nel 2018 il periodo di massima attività manutentiva è ricaduto nel periodo che dovrebbe essere di maggior attività operativa di agosto.

Aeromobili transitati ad Arma CC

5 AB 412 :

CFS 28 inefficiente (motori bruciati ed altri danni. Troppo costoso rimetterlo in linea)

CFS 29 efficiente

CFS 30 inefficiente x avaria rotore principale

8NH500D

CFS 31 efficiente a dicembre in uso a Comiso (CT)

CFS 32 efficiente

al 15 dicembre 2016: 3 efficienti ± 1 incidentato ± 1 in semestrale 10 gg di fermo ± 3 in manutenzione annuale con 30 gg di fermo macchina

a inizio 2016 il Gen. Orsini dell'Aeronautica Militare fece presente che la militarizzazione degli NH500 era fattibile ma con dei costi elevatissimi e tempi molti lunghi. Di fatto le

macchine non sono state militarizzate e Arma ha stipulato un contratto, costosissimo, per la manutenzione della flotta, anche per quelle ispezioni che venivano fatte dal personale tecnico del CFS.

3 AW109:

fermi dal 2014 per ordine Capo del Corpo (documento spending revieZ CFS). L'Amministrazione aveva cercato di cederli alla GdF che sembrava interessata ma poi non se ne fece nulla.

Piaggio P180:

sorte sconosciuta

Nei nuclei CC gli equipaggi paiono gravemente inattivi. I 412 sono stati tutti fermi per anni a causa del problema amianto. I 109 volavano pochissimo.

Anche sull'operatività si bleffa sui numeri. Dire che 3 o 4 elicotteri erano a disposizione AIB non vuol dire nulla. Davano solo due ore (a Palermo 4) di operatività al giorno.

Appunto sui contratti di manutenzione:

Il CFS aveva un contratto per la manutenzione triennale degli elicotteri in oggetto e per 9 macchine per un importo pari a 600.000 euro annui con un totale per i 3 anni di 1/4 1.800.000. I

CC hanno fatto un contratto, per 8 macchine (quella che ha fatto atterraggio duro a luglio

2016 hanno deciso di tenerla in standby) per tre anni per un importo totale.....di udite bene 1/4 4.050.000.

I CC non sono in grado di gestirli ed hanno affidato la gestione flotta NH500D alla ditta Mag dal gennaio 2017 con altri costi che attualmente non si è in grado di quantificare comunque tra 60.000 e 100.000 euro. Questo perché non conoscendo la macchina non sapevano dove mettere le mani.

Molto interessante, visto che nessun pilota o tecnico ex CFS ha partecipato alla Gara e quindi è stato chiamato a fare la congruità prezzi di un contratto di ben 4.000.000 di euro, sarebbe interessante sapere se, non essendo nessun CC in possesso di nessuna abilitazione aeronautica EASA, o di Armaereo sull'NH500D , come sia stato in grado di firmare una congruità prezzi. Praticamente la congruità l'ha fatta la ditta ... allora si spiegano i 4.000.000 di euro

	Marche CFS	Marche CNVVF	Efficienza gennaio 2017	Efficienza flotta al momento del passaggio	Stima efficienza flotta primi 6 mesi 2017(se non ci fosse stato il passaggio)	STIMA DISPONIBILITA FLOTTA CAMPAGNA AIB
1	I-CFSJ	VF 114	NO	Scaduta isp Quinquennale(1) dal 04/06/2016 (Preservato) x mancanza rinnovo contratto manut.	INEFFICIENTE	EFFICIENTE
2	I-CFSO	VF 115	**SI**	(prox Isp. annuale 17/luglio 2017)	EFFICIENTE	INEFFICIENTE
3	I-CFSP	VF 116	NO	In ispezione Annuale (2)dal 05/08/2016 Monteprandone	EFFICIENTE	EFFICIENTE
4	ICFSW	VF 118	SI	Prox. Isp annuale 28/11/2017	EFFICIENTE	EFFICIENTE
5	I-CFSX	VF 119	SI	(prox isp. annuale 09/03/2017)	EFFICIENTE fino a marzo	EFFICIENTE da luglio
6	I-CFAA	VF 120	NO	In ispezione Annuale dal 20/10/2016	EFFICIENTE	EFFICIENTE
7	ICFAB	VF 121	NO	Isp. quinquennale da 24/10/2016	INEFFICIENTE	INEFFICIENTE
8	I-CFAD	VF 123	SI	Prox. Isp annuale 24/01/2017	INEFFICIENTE	EFFICIENTE

9	I-CFAE	VF 124	NO	52 gg all¶annuale fermo SIMA x serbatoio?????	????????	
10	I-CFAF	VF 125	SI	(prox. Isp. annuale 12/10/2017)	EFFICIENTE	EFFICIENTE
11	I-CFAK	VF 126	SI	(prox. Isp. annuale 06/06/2017	EFFICIENTE	INEFFICIENTE x isp. annuale
12	I-CFAL	VF 127	NO	19 luglio 2016 scaduta isp. annuale MANCANZA CONTRATTO Manutenzione Preservato	EFFICIENTE fino al 16 Aprile 2017	INEFFICIENTE x isp. quinquennale

50%

(1)Isp. quinquennale necessita di un tempo medio di fermo macchina in ditta di circa 7 mesi (2)Isp. annuale necessita di un tempo medio di:

3 mesi se fatta presso ditta manutentiva

circa 40 gg se eseguita da personale tecnico CFS

STIMA EFFICIENZA

60 %

CORTE DEI CONTI - SCEN_GES - SCCGA - 0001689 - Ingresso - 09/06/2020 - 09:08

FEDERAZIONE RINASCITA FORESTALE E AMBIENTALE

ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE E TUTELA FORESTALE IN EUROPA

Con la soppressione, a decorrere dal **1 gennaio 2017** e **per le sole regioni a statuto ordinario**, del Corpo Forestale dello Stato (C.F.S.), intervenuta con il DLgs n. 177/2016 (integrato nella più articolata [3]*Riforma Madia")*, è stata radicalmente modificata l'organizzazione amministrativa del servizio di controllo e tutela forestale in gran parte d'Italia, determinando, in tal modo, un evidente ed epocale allontanamento dal modello organizzativo ed operativo adottato in modo prevalente e consolidato in ambito europeo. Il controllo e la tutela del settore agro-forestale ed ambientale è, difatti, passato da una gestione affidata ad uno specifico corpo di polizia ad ordinamento civile, sostanzialmente eliminato, a quella di una forza di polizia militare avente, notoriamente, competenza generale, l'Arma dei Carabinieri, quarta forza armata italiana storicamente avulsa da qualsivoglia competenza e tradizione in ambito agro-forestale e selvi-colturale nonché di gestione di riserve e parchi naturali.

Tale radicale mutamento, benché ancora poco spiegabile sotto un profilo di coerenza giuridica, amministrativa e finanziaria, ha potuto avere seguito, inoltre, solo nelle 15 regioni italiane a statuto ordinario mentre in Sicilia, Sardegna, Valle D'Aosta, Friuli Venezia Giulia e nelle Province autonome di Trento e Bolzano permangono i Corpi Forestali Regionali, quali forze di polizia tecnica a ordinamento civile praticamente identiche al soppresso Corpo Forestale dello Stato.

Con tale provvedimento normativo, quasi il 90% del suo personale in divisa e di quello tecnico-amministrativo, aventi tutti status giuridico civile, è stato **coattivamente militarizzato** confluendo nell'Arma dei carabinieri, assieme alle strutture immobiliari, al parco veicoli e a parte della flotta aerea, creando in tal modo un **nuovo e costoso plesso organizzativo militare (C.U.F.A.)** competente

in materia agro-forestale ed ambientale, non più dipendente dal Ministero delle Politiche Agricole, Ambientali e Forestali (M.I.P.A.A.F.) bensì, addirittura, **alle dipendenze del Ministero della Difesa**.

Il Corpo Forestale dello Stato, invece, ha rappresentato, per più di 194 anni, una **forza autonoma di polizia ad ordinamento civile** , alle dirette dipendenze del M.I.P.A.A.F., snella, poco onerosa ed altamente specializzata e dedicata principalmente al contesto territoriale rurale e montano nonché alla prevenzione delle problematiche ambientali afferenti agli ecosistemi più sensibili su gran parte del territorio nazionale, rappresentando un'amministrazione similare per dipendenza amministrativa e connotazioni ordinamentali, giuridiche ed operative alla maggior parte degli organismi aventi pari competenze e funzioni presenti sul territorio delle altre realtà nazionali europee.

Onde poter approfondire l'analisi inerente alla drastica trasformazione giuridica ed organizzativa del servizio forestale italiano, è opportuno approntare, innanzitutto, una sintetica descrizione dei modelli organizzativi del servizio di gestione e tutela forestale adottati in ambito europeo, riconducibili, essenzialmente, a due fattispecie organizzative principali, rappresentate:

- dai **Servizi forestali nazionali,** consistenti in strutture prettamente tecniche in materia forestale, faunistica e naturalistica, con funzioni di polizia limitate ai settori forestale e ittico - venatorio;

- dai **Corpi forestali** che, invece, rappresentano corpi tecnici autonomi con funzioni di polizia più ampie rispetto a quelle dei servizi forestali nazionali (non soli nel settore delle foreste ma nell' ambiente in generale) e svolgenti anche servizio di anti-incendio boschivo od anche veri corpi di polizia specializzati nel settore agro-forestale e ambientale.

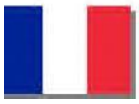
Nelle nazioni europee in cui risulta adottato il modello organizzativo del Servizio forestale (struttura prettamente tecnica) sono state istituite delle vere e proprie specialità di polizia civile o, comunque, reparti specializzati all'interno delle polizie nazionali ad ordinamento civile.

Con riferimento alla competenza territoriale, generalmente, sia i **servizi forestali** che i **corpi forestali** hanno competenza sull'intero territorio nazionale e dipendono dai ministeri dell'agricoltura e delle foreste o dai ministeri dell'ambiente qualora quest'ultimi svolgono competenze anche nel settore delle foreste.

Soltanto in Germania e Spagna, vista la consolidata strutturazione in regioni (*Länder* e *Comunidades Autonomas*) dotate di forte autonomia, coesistono più organismi forestali aventi, ciascuno, rilevanza e competenza su base regionale.

Ciò premesso, è utile analizzare le organizzazioni del servizio forestale delle principali realtà nazionali europee.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN FRANCIA



L'organizzazione forestale francese è incentrata sull'amministrazione forestale dell'***Office National des Forêts*** (O.N.F.) posta alle dirette dipendenze del ministero francese dell'agricoltura alimentazione e foreste e gestisce il demanio forestale dello Stato (oltre 9 milioni di ettari di boschi). Tale amministrazione vede operativi sia **personale di polizia ad ordinamento civile**, i cd. ***Agents Techniques Forestiers***, chiamati anche generalmente ***Gardes Forestiers*** esercenti funzioni di controllo, prevenzione ed accertamento degli illeciti ambientali e forestali, nonché i ***Techniciens Supérieurs Forestiers***´ dell¶O.N.F., che hanno importanti incarichi di gestione, protezione, conservazione e sorveglianza delle foreste e degli ambienti naturali e della fauna selvatica nonché di constatazione delle infrazioni forestali ed ambientali accertate dagli agenti forestali. I tecnici superiori forestali francesi si occupano, inoltre, di sicurezza in montagna,

formazione professionale, ricerca e accoglienza del pubblico nelle foreste e negli ambienti naturali associati. Agli agenti forestali è generalmente assegnata la gestione di una specifica circoscrizione territoriale forestale, denominata *triage*, che in media è pari a circa 1000 ettari.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN



In Germania ci sono i Servizi Forestali federali per ciascun *Land*, con un forte coordinamento centrale da parte del Ministero della Repubblica Federale Tedesca per le politiche alimentari e agricoltura (BMEL).

La gestione e il controllo della proprietà terriera e del patrimonio forestale regionale non sono svolti da un unico corpo forestale federale, bensì, a livello di *Länder,* dagli Uffici forestali (*Forstämter*) o dalle Amministrazioni regionali forestali (*Landesforstverwaltung*).

I compiti di tali uffici sono i seguenti:

- amministrazione della proprietà terriera e gestione delle foreste dal punto di vista dell'economia aziendale;
- produzione, raccolta e commercializzazione di legna e sottoprodotti;

 cura e assistenza dei relativi distretti forestali (*Revierförstereien*);
 informazioni e organizzazione di corsi di formazione nei distretti forestali.

Tali uffici si avvalgono del supporto di reparti speciali delle *Landespolizei* , polizie ad ordinamento civile autonome previste per ciscuno dei 16 stati federali della Germania.

Per quanto riguarda, in particolare, il *Land* della Baviera, l'Amministrazione forestale bavarese (*Bayerische Forstverwaltung*), che fa capo al Ministero statale bavarese per l'alimentazione, l'agricoltura e le foreste (*Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten* - StMELF), è responsabile per le foreste e la silvicoltura in Baviera; inoltre, sulla base della legge forestale bavarese (*Waldgesetz für Bayern - BayWaldG*, del 22 luglio 2005), assicura che le foreste siano gestite correttamente e in modo sostenibile, favorendo inoltre lo sviluppo del settore forestale e dell'industria del legno. Attraverso un dialogo con i proprietari delle foreste, i cittadini e i gruppi di interesse sociali, tale ente ha il compito di mediare gli interessi in conflitto e di sviluppare soluzioni adeguate. L'Amministrazione forestale bavarese sostiene gli sforzi per mantenere i boschi in buona salute rispetto ai cambiamenti climatici, al fine di fornire prodotti e servizi che la società richiede, non tutti garantiti dall'evoluzione naturale, ma da una gestione sapiente, sostenibile e duratura. Infine l'ente, dichiarando il proprio sostegno in favore dell'autonomia e della responsabilità personale dei proprietari di boschi, si impegna a rafforzare le loro organizzazioni di auto-aiuto.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN



In Spagna fino agli anni µ80 esisteva il *Cuerpo forestale de lo Estado*, molto simile al nostro Corpo Forestale dello Stato. Successivamente, sono stati istituiti corpi forestali ad ordinamento civile od organismi di controllo e prevenzione ad ordinamento civile con funzioni di polizia di settore, ciascuno organizzato ed operativo nelle varie comunità autonome iberiche e, comunque, dipendenti dagli apparati ministeriali competenti in materia ambientale ed agro-forestale:

- in Castiglia-La Mancia con il *Cuerpo de agentes medioambientales*;
- nella Comunità di Madrid con il *Cuerpo de agentesforestales*;
- in Catalogna con il *Cuerpo de agentes rurales*;
- in Andalusia con gli *Agentes de medio ambiente*, non organizzati però in un Corpo specifico;
- in Galizia con gli *Agentesforestales - Agentes medioambientales*, non organizzati in un Corpo specifico;
- nella Comunità Valenciana con gli *Agentes medioambientales*, non organizzati in un Corpo specifico;
- nella Islas Canarie con gli*Agentes medioambientales.*

Ogni regione ha adottato nomi propri: *agentesforestales* e *agentes de medioambiente*.

Per meglio intendere la figura dell¶agente forestale spagnolo, l'art. 6 lett.q della *Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes* definisce come **agente forestale** (*agente forestal*) il dipendente con funzione di agente appartenente alla pubblica amministrazione che, in accordo con la propria normativa e indipendentemente dalla denominazione specifica del corpo, ha, tra le altre funzioni, quelle di **polizia e di custodia dei beni giuridici di natura forestale e di polizia giudiziaria in senso generale** ai sensi dell'art. 283 della *Ley de Enjuiciamento Criminal* (codice di procedura penale), che, al punto 6, elenca tra gli appartenenti alla polizia giudiziaria anche le guardie di montagna, campi e colture.

La *Ley 21/2015, de 20 de julio*, di riforma della normativa del 2003, ha tuttavia stabilito che l'attività dell'agente forestale è complementare alle funzioni svolte dai magistrati, dai tribunali e dal pubblico ministero e si coordina altresì con l'attività dei Corpi e delle Forze di Sicurezza, nel rispetto ovviamente dei poteri loro attribuiti dalla relativa legislazione organica. Gli *agentes forestales* svolgono, pertanto, oltre alle funzioni di polizia amministrativa, anche funzioni di polizia giudiziaria. Nell'esercizio delle funzioni svolte, più generalmente, in qualità di polizia

giudiziaria, gli agenti, come sottolineato in precedenza, si limitano a mettere in atto le prime misure preventive, in accordo con quanto previsto dalla normativa che disciplina la polizia giudiziaria e in conformità con quanto disposto dall'art. 284 della *Ley de Enjuiciamento Criminal*. Nel momento in cui vengono a conoscenza che i fatti accaduti possano costituire un reato, sono tenuti ad informarne l'autorità giudiziaria o il pubblico ministero, secondo il procedimento previsto dal codice di procedura penale. Gli agenti forestali spagnoli hanno lo *status* di [3]agenti dell'autorità´ (*agentes de la autoridad*) ed i fatti constatati e formalizzati dagli stessi nei relativi atti di ispezione e denuncia hanno presunzione di certezza, senza pregiudizio delle prove in difesa dei diritti e degli interessi dei soggetti coinvolti. Essi possono:

entrare liberamente, in qualsiasi momento e senza preavviso, nei luoghi sottoposti a ispezione e permanere in essi, nel rispetto comunque dell'inviolabilità del domicilio; nell'effettuare un'ispezione devono comunicare la propria presenza alla persona interessata o al suo rappresentante, a meno che tale comunicazione non rischi di pregiudicare l'esito dell'ispezione;

procedere a investigazioni o esami ritenuti necessari per verificare che le disposizioni di legge siano correttamente osservate; in particolare, prendere o rimuovere campioni di sostanze e materiali, effettuare misurazioni, ottenere fotografie, video e registrazioni di immagini, nonché realizzare disegni e mappe, a condizione che ciò sia stato notificato al titolare o al suo rappresentante, salvo casi urgenti nei quali la notificazione può essere successiva.

Le amministrazioni pubbliche delle varie comunità autonome, nell'ambito delle loro competenze, possano svolgere, tra le altre, le seguenti funzioni di polizia e guardiania forestale:

- polizia, custodia e vigilanza ai sensi della normativa applicabile in materia forestale, in particolare di prevenzione e ricerca delle cause degli incendi forestali, **redigendo apposite relazioni tecniche**;
- di consulenza facoltativa in materia di estensione e gestione forestale e di conservazione della natura.

Alla normativa statale si accompagna una dettagliata disciplina delle varie **Comunità autonome** in materia. Talvolta la stessa definizione degli agenti può variare a seconda delle Comunità e in alcune di esse gli agenti forestali non sono organizzati in un vero e proprio Corpo, ad esempio:

Ulteriori informazioni sugli agenti forestali nelle diverse Comunità autonome sono disponibili a partire dalla pagina web *Agentes Forestales y Medioambientales de España* (sul sito dell'APAF-Madrid, *Asociación Profesional deAgentes Forestales de la Comunidad de Madrid*).

Tra le **normative** delle singole **Comunità autonome**, si segnalano le seguenti:

- Comunità di Madrid: *Ley 1/2002, de 27 de marzo, por la que se crea el Cuerpo de Agentes Forestales de la Comunidad de Madrid*;
- Catalogna: *Ley 17/2003, de 4 dejulio, del Cuerpo de Agentes Rurales*;
- Castiglia-La Mancia: *Decreto 17/2000, de 01-02-2000, por el que se aprueba el reglamento del Cuerpo de Agentes Medioambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancia*.

In particolare, la legge della Comunità di Madrid, all'art. 5, prevede, tra le altre, le seguenti **funzioni** del Corpo degli agenti forestali:

polizia, custodia e vigilanza per l'osservanza della normativa legale applicabile nella Comunità di Madrid, relativa a materia forestale, flora, fauna, caccia, pesca, incendi forestali, ecosistemi, acque interne, sentieri, spazi naturali protetti, geomorfologia, paesaggio e uso corretto delle risorse naturali e di tutto ciò che concerne l'ambiente naturale; polizia, custodia e vigilanza del patrimonio storico-artistico e archeologico, ubicato nell'ambiente naturale della Comunità di Madrid;

 polizia, custodia e vigilanza delle specie di flora e fauna selvatica e alberi protetti ai sensi di legge;

 polizia, custodia e vigilanza delle specie di fauna autoctona e alberi protetti ai sensi di legge; polizia e vigilanza di animali domestici nell'ambiente naturale e in quello agricolo;

 partecipazione ai lavori di difesa e prevenzione contro parassiti, malattie e qualsiasi possibile minaccia verso l'intero ecosistema.

Per un approfondimento sulle funzioni del Corpo degli agenti forestali della Comunità di Madrid, si veda anche la pagina web *Todas las funciones de los Agentes Forestales de la Comunidad de Madrid*.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN AUSTRIA In Austria esiste un Servizio Forestale Nazionale, quale amministrazione civile tecnica autonoma operante nel settore prettamente forestale, faunistico e naturalistico, con i cd. [3]*Bunderforste'* che gestiscono amministrativamente le foreste e le altre aree demaniali austriache e che si servono di personale forestale regionale e di tecnici di settore (dottori forestali agronomi) per l'effettuazione della manutenzione, della prevenzione e del controllo sulle utilizzazioni boschive e su ogni altro aspetto inerente al servizio forestale. Tale sistema si coordina a livello regionale con piccoli corpi forestali, *Landforst*, che operano anche sui territori di proprietà privata ove si occupano di tagli boschivi e dissesto idrogeologico avvalendosi di professionisti quali di tecnici di settore (dottori forestali agronomi periti e ingegneri). Per ogni attività di polizia giudiziaria, infine, il Servizio Forestale Nazionale austriaco si serve del supporto della *Bundespolizei*, corpo di polizia nazionale ad ordinamento civile.



L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN SLOVENIA Come in Austria anche in Slovenia esiste un Servizio Forestale Sloveno, ***ZAVOD za GOZDOVE SLOVENIJE***, quale amministrazione civile tecnica autonoma operante nel settore prettamente forestale, faunistico e naturalistico. Il S.F.S. (Z.G.S.) è un servizio pubblico che opera nel Ministero dell'Agricoltura, delle Foreste e dell'Alimentazione. L'organizzazione, costituita da dipendenti amm.vi e personale ispettivo (guardie forestali e guardia-parchi), dirige lo sviluppo di tutte le foreste in Slovenia, che coprono quasi il 60% del totale del territorio sloveno. S.F.S. è anche l'autorità di pianificazione della gestione della fauna selvatica in Slovenia, che comprende la pianificazione della gestione della selvaggina e il coinvolgimento in tutte le grandi questioni di conservazione e gestione dei carnivori. Anche i piani di gestione venatoria per i distretti di caccia e i sussidi per il miglioramento degli habitat forestali fanno parte del lavoro del S.F.S.. Il personale del S.F.S., per il controllo, la prevenzione e le attività di polizia amministrativa e giudiziaria in ambito forestale ed ambientale, si interfaccia con le polizie locali e con la *Polincija* statale avente ordinamento civile.



L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN ROMANIA 

Il servizio di gestione e tutela forestale rumeno è gestito per il tramite di più **guardie forestali ad ordinamento civile (*Gărjile Forestiere*),** previste nelle varie regioni di BXcXUeúWi, BUaúRY, Cluj, Oradea, PlRieúWi, Suceava, TimiúRaUa, FRcúaQi e Rm. Vâlcea (cfr. *Ministero dell'Ambiente, Acqua e Foreste Romania - Regolamento per l'organizzazione e il funzionamento della guardia forestale del 03/03/2016*).

Le guardie forestali sono istituzioni pubbliche territoriali, con personalità giuridica, subordinate all'autorità pubblica centrale ministeriale responsabile della silvicoltura, finanziate interamente dal bilancio statale, con attribuzioni nell'attuazione e nel controllo dell'applicazione della silvicoltura e del regime venatorio nel fondo forestale nazionale e nella vegetazione forestale su terreni esterni al fondo forestale nazionale.

Sotto ciascuna guardia forestale , a livello di contea operano sottostrutture prive di personalità giuridica.

Il personale tecnico ed amministrativo in divisa, parte del quale dotato di armamento, è articolato in: dipendenti pubblici principianti, assistenti pubblici, consiglieri funzionari, funzionari, caposervizio, direttori e ispettori capo.

Il personale con compiti di controllo all'interno delle Guardie Forestali deve adempiere alle attribuzioni degli agenti investigativi previste dalla legge, accertare i fatti che possono essere classificati come violazioni nel campo della silvicoltura e della caccia e applicare le sanzioni previste dalla legge; adottare le misure necessarie per la confisca dei materiali legnosi oggetto della violazione, se la legge prevede tale sanzione; notifica i reati previsti dalla legislazione nei settori della silvicoltura e della caccia e notifica agli organi competenti delle indagini penali alle condizioni previste dal codice di procedura penale.

Nell'esercizio dei poteri di prevenzione e controllo, il personale con i poteri di controllo svolge funzioni che comportano l'esercizio dell'autorità statale, e nella specie:

- avere pieno accesso, alle condizioni di legge, alle terre che fanno parte del fondo forestale, indipendentemente dalla natura della proprietà, nei locali delle persone giuridiche o nei locali in cui si svolge un'attività nel campo della silvicoltura o della caccia controllare le modalità di produzione, stoccaggio, circolazione dei materiali legnosi, in tutti i luoghi e spazi in cui viene svolta l'attività degli operatori economici;

- legittimare, al fine di stabilire l'identità, le persone che violano le disposizioni legali in materia di silvicoltura o caccia;
- partecipare, insieme alla polizia rumena, alle attività congiunte di accertamento delle infrazioni e dei reati previsti dalla legislazione forestale o venatoria;
- sostenere l'attività di indagine penale svolta dagli organi di indagine penale in relazione ai reati previsti dalla legislazione forestale o venatoria;
- confiscare o trattenere al fine di confiscare, sulla base dei risultati ottenuti, i beni utilizzati o risultanti a seguito di atti illeciti;
- partecipare, insieme agli organi competenti, al controllo del regime forestale;
- agire con squadre mobili di intervento sulla base delle proprie informazioni o trasmesse dalle strutture con specifiche attribuzioni dello stato, anche ai valichi doganali e di frontiera;
- partecipare alle attività di controllo dei veicoli che trasportano legname su strade pubbliche e dei documenti relativi a tale attività, insieme agli agenti e agli ufficiali della polizia rumena;
- fermare e controllare i veicoli che trasportano legname su strade forestali e i documenti relativi a questa attività.



L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN SCANDINAVIA

Nei paesi scandinavi (Svezia, Norvegia, Finlandia e Danimarca), accanto ai Servizi tecnici forestali nazionali, sono state istituite, per l'espletamento delle funzioni di pattugliamento, polizia amministrativa e giudiziaria di settore apposite specialità in materia ambientale e forestale all'interno dei corpi di polizia nazionale aventi competenza generale ed, in ogni caso, tutti ad ordinamento civile (*Sverige Polisen, Norge - Suomailanen - Dansk Politi)*.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN ISLANDA

Similmente ai paesi scandinavi, l'Islanda possiede un proprio servizio tecnico forestale ed ambientale gestito per il tramite di un ente di protezione forestale subordinato al Ministero per le risorse ambientali e naturali denominato ***Skógræktin***. Questo è operativo sull'intero territorio nazionale con proprio personale rappresentato da agronomi, consulenti e guardie forestali con competenze che vanno dal controllo dei boschi, alle attività di prevenzione ed accertamento infrazioni di settore, dalla gestione selvi colturale alla educazione ambientale.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE A CIPRO

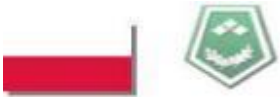
A Cipro è previsto un servizio forestale nazionale gestito per il tramite del **Dipartimento delle foreste** (ì3u3w twiii1), tra i dipartimenti governativi più antichi dell'isola, posto alle dipendenze del Ministero dell'agricoltura, sviluppo rurale ed ambiente. Trattasi di un servizio altamente tecnico in continuo coordinamento con i Vigili del Fuoco ciprioti e, comunque, in possesso di una propria flotta aerea e di veicoli per fronteggiare la forte criticità ambientale degli incendi boschivi. Il proprio personale (guardie forestali) svolge in divisa funzioni di controllo e prevenzione nonché di polizia amministrativa e tecnica avvalendosi anche in alcuni casi del supporto della polizia cipriota ad ordinamento civile.

Oggi il Dipartimento delle foreste è responsabile della gestione e della protezione delle foreste per motivi sociali, ambientali e ricreativi. Gli obiettivi principali della politica forestale del **Dipartimento delle foreste** sono:

- sviluppo sostenibile, protezione e conservazione delle risorse naturali;
- estensione del verde attraverso il rimboschimento di ghiaia e terreni privati abbandonati; . controllo delle utilizzazioni boschive e silvicoltura;
- conservazione, miglioramento e valorizzazione dell'ambiente naturale e del patrimonio naturale;

- ampliamento e potenziamento delle infrastrutture per il turismo;
- sviluppo e rivitalizzazione dei villaggi tradizionali;
- educazione ambientale dei cittadini e creazione di consapevolezza forestale.
-

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALEINPOLONIA



In Polonia esiste un **Dipartimento dell'economia forestale** che si occupa di tutte le questioni relative alla pianificazione, organizzazione, coordinamento e supervisione delle opere nel campo della selezione e della semina, dell'allevamento forestale, della protezione delle foreste (compresa la protezione antincendio), della protezione della natura e dello sviluppo turistico, della caccia e di altri dipartimenti di gestione forestale, gestione forestale, uso forestale e vendita del legno. Questo dipartimento conduce anche questioni relative allo stato di proprietà e ai registri dei terreni, nonché l'accesso alla foresta, la comunicazione con il pubblico e l'istruzione, oltre a preparare e fornire consulenze sostanziali con il responsabile forestale.

Il dipartimento autonomo si compone di più distretti forestali su base regionale. Si tratta di unità organizzative indipendenti di base delle foreste demaniali che operano sulla base della legge nazionale sulle foreste. Riferisce alla direzione regionale delle foreste statali e supervisiona e coordina le attività nella sua zona. Si avvalgono di personale in divisa di polizia ad ordinamento civile con armamento individuale e dotato di proprie strutture e mezzi esercente funzioni di polizia amministrativa e giudiziaria. Presso ogni distretto forestale esistono ispettorati forestali locali.

Il *PoVWeUXnek SWUaĪ\ LeĞnej* è un'unità organizzativa, presidio locale presso ogni ispettorato forestale, istituita per combattere crimini e offese nel campo del danno forestale e per svolgere altri compiti relativi alla protezione della proprietà pubblica, che è gestita dal Distretto Forestale. La stazione è gestita da un comandante che riferisce direttamente all'ispettore forestale.

Il Dipartimento Forestale polacco è praticamente eguale al soppresso Corpo Forestale dello Stato italiano.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN GRAN BRETAGNA



Il Regno Unito ha ancora un regime di gestione diretta delle foreste pubbliche, affidata ad una agenzia governativa (amministrazione civile), la ***FORESTRY COMMISSION***, fondata nel 1919 per promuovere la crescita del patrimonio boschivo e la produzione di legname (a seguito della deforestazione dovuta alla prima guerra mondiale). La *FORESTRY COMMISSION* ha al suo interno un dipartimento, la ***FORESTRY ENGLAND*** che svolge le attività economiche di gestione diretta dell'enorme patrimonio boschivo britannico. La commissione ha altri due dipartimenti che si occupano di attività di ricerca scientifica e della promozione delle attività formative, ludico ricreative e sportive. Le attività di controllo e polizia amministrativa-giudiziaria in ambito ambientale e forestale sono affidate ai ***Park Rangers*** e alle forze della ***POLICE*** territoriale e municipale.

Circa le forze di polizie, il Regno Unito ne conta all'incirca una cinquantina tutte ad ordinamento civile e su base territoriale e municipale. I gradi e le gerarchie sono sostanzialmente uguali e definiti dal [3]*Metropolitan Police Act del 1829'* di Sir Robert Peel. Già all'epoca si scelse di distinguere nettamente i gradi e le gerarchie della polizia da quelli delle forze armate, per prevenire la costituzione di unità paramilitari. Solo le polizie metropolitane più grandi, come quella di Londra o di Manchester hanno al loro interno delle unità diversificate e specializzate per fronteggiare taluni particolari crimini.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN IRLANDA 

Il sistema forestale irlandese è incentrato sul ***Forest Service,*** divisione del Dipartimento dell'agricoltura, dell'alimentazione e della marina che ha la responsabilità legale della silvicoltura in Irlanda ed è responsabile della definizione della politica forestale nazionale. Inoltre, promuove la silvicoltura privata e gestisce i regimi di sovvenzione forestale dello Stato, nonché la

regolamentazione e il controllo dell'abbattimento degli alberi, la realizzazione e l'aggiornamento dell'inventario forestale nazionale e l'attuazione delle direttive CE relative al materiale riproduttivo forestale, alla protezione delle foreste e agli imballaggi in legno. Promuove, inoltre, l'educazione e la formazione nelle foreste, la ricerca e lo sviluppo. Quanto al controllo forestale e ambientale ed alle attività di polizia giudiziaria queste sono

effettuate dal ***Forest Service*** in coordinamento con guardia parchi, specialità della polizia statale irlandese ad ordinamento civile (*Garda Síochána na hÉireann*) e polizie locali.

Il ***Forest Service*** non gestisce direttamente le foreste statali dell'Irlanda ma ha la supervisione di *Coillte Teoranta* che svolge questa funzione. *Coillte Teoranta* è una società commerciale a partecipazione pubblica che gestisce le foreste statali dell'Irlanda. È stata fondata nel 1988 attraverso la separazione dell'impresa forestale e le funzioni normative dell'allora *Forest Service*. *Coillte* è stata fondata come società commerciale che gestiva le foreste statali dell'Irlanda, mentre il servizio forestale ristrutturato ha mantenuto gli aspetti normativi e promozionali della silvicoltura. Da allora, Coillte è diventata la più grande società di gestione forestale dell'Irlanda che gestisce 445.000 ha di foreste statali, circa il 7% della copertura territoriale dell'Irlanda.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN SVIZZERA

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Tutte le funzioni tecniche relative alla gestione delle foreste, alla tutela della biodiversità, delle acque, del suolo e della qualità dell'aria, sono svolte dall'Ufficio Federale dell'Ambiente (**U.F.AM.**). L'**U.F.AM.** è stato creato nel 1971 per rispondere alle esigenze, allora già avvertite, di tutela dell'ambiente e della salute umana. È alle dirette dipendenze del Dipartimento Federale dell'ambiente dei Trasporti dell'Energia e delle Comunicazioni (**DATEC**).

L'**U.F.AM.** svolge quindi tutti i compiti tecnici che in Italia venivano svolti dall'ex Corpo Forestale dello Stato (es. CITES, Tutela Agroalimentare, Biodiversità) e altri uffici e amministrazioni dello Stato e regionali quali le ARPA, gli IZPS, ICQRF ed altri. Conta su un organico di circa 500 dipendenti, tutti civili, e sulla collaborazione di 600 esperti esterni all'Ufficio.

In Svizzera non esiste una sola polizia, perché la sicurezza interna è di competenza di ciascun cantone, il quale ha potere di organizzare autonomamente la suddivisione e i ruoli delle polizie sul proprio territorio. Ciascun cantone ha ampia discrezione nella determinazione dell'armamento, delle uniformi, della suddivisione delle competenze tra le forze di polizia. L'addestramento degli agenti avviene però in scuole e accademie confederali, in maniera di garantire l'uniformità della formazione. Ovviamente le procedure operative, le competenze e i compiti finiscono per essere i medesimi, dovendo tutti i corpi di polizia rispettare il rigido codice penale elvetico, le sentenze dei Tribunali Federali, la Costituzione e le numerose Convenzioni internazionali sui diritti dell'uomo

Presso ciascun corpo di polizia cantonale sono istituite specialità a supporto delle attività di accertamento dell'**U.F.AM.** e di controllo e prevenzione sul territorio degli illeciti ambientali e forestali. **Va segnalato che ogni corpo di polizia cantonale svizzero ha natura esclusivamente civile** ed esiste una rigida separazione tra forze armate e corpi di polizia.

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE NEL CENTRO EUROPA, NEI BALCANI E NEL BALTICO



Nella Repubblica Ceca e nella Slovacchia esiste l'**AOPK** come servizio forestale tecnico alle dipendenze ciascuno del Ministero dell'Ambiente con personale costituito da dipendenti

tecnici tra ingegneri, agronomi, biologi e guardie forestali professioniste e volontarie. Analoga struttura amministrativa in Ungheria.

In Grecia esiste un **Dipartimento Forestale dello Stato** con uffici forestali regionali retti da funzionari ed ispettori con funzioni autonome di controllo, ispezione e polizia amministrativa.

In Bulgaria e in Macedonia esistono corpi forestali statali ad ordinamento civile similari all'ex Corpo Forestale dello Stato.

Reparti speciali delle polizie ad ordinamento civile delle contee (POLICIJA) affiancano le guardie delle aree protette e i tecnici dei servizi forestali demaniali in Estonia, Lituania (***miãko UeindåeUiV***) e Lettonia (***meåa meåJiniV***).

L'ORGANIZZAZIONE FORESTALE IN PORTOGALLO 

A rappresentare una eccezione (oltre all'Italia) rispetto ai modelli di servizi tecnici e tutela ambientale e forestale civili adottati in tutta Europa, v'è il Portogallo con il suo **S.E.P.N.A.**, unico esempio di polizia ambientale e forestale ad ordinamento militare in Europa oltre ai Carabinieri in Italia. Un contenitore unico inquadrato all'interno della ***Guardia Nacional Republicana (GNR)***, nato dopo la soppressione del ***Corpo Nacional da Guarda Florestal*** nel 2006, creato per occuparsi con pochissime unità di personale di decine di competenze su tutto il territorio nazionale: pianificazione ambiente, selvicoltura, protezione animali domestici e fauna selvatica, controllo agroalimentare, antibracconaggio, controllo pesca, controllo risorse idriche e dissesto idrogeologico, sorveglianza, prevenzione, repressione e perimetrazione degli incendi boschivi, CITES, accertamento e repressione illeciti ambientali.

A veder meglio, PORTOGALLO e ITALIA, negli ultimi anni, sono però anche accomunate da tristi primati, nelle classifiche europee, come territori maggiormente interessati da incendi boschivi, depauperamento del patrimonio boschivo, dissesto idrogeologico ed abusivismo edilizio e fonti di inquinamento terrestre e delle acque.

In Portogallo, a decorrere dal 2019, per fronteggiare alcune emergenze quali quelle forestali inerenti agli incendi boschivi è incominciata una revisione del modello

organizzativo di controllo e tutela tramite la recente creazione di nuove unità operative ad ordinamento civile come agenti forestali accanto ai ***Vigilantes de Natureza***.

CONCLUSIONI

Il presente studio permette di realizzare una proficua comparazione dei sistemi amministrativi e gestionali europei del servizio e tutela forestale-ambientale evidenziando come, in tutta Europa, solo **Italia** e **Portogallo** con le loro costosissime ed anacronistiche specialità forestali militarizzate (**C.U.F.A.** e **S.E.P.N.A.**), uniche a dipendere dai **ministeri nazionali della difesa** anziché dai **ministeri nazionali dell'ambiente o dell'agricoltura**), siano inspiegabilmente oramai distanti dal consolidato modello prevalente europeo di tipo civile-tecnico o, comunque,coadiuvato da forse di polizia ad ordinamento civile.

Pertanto, in considerazione,

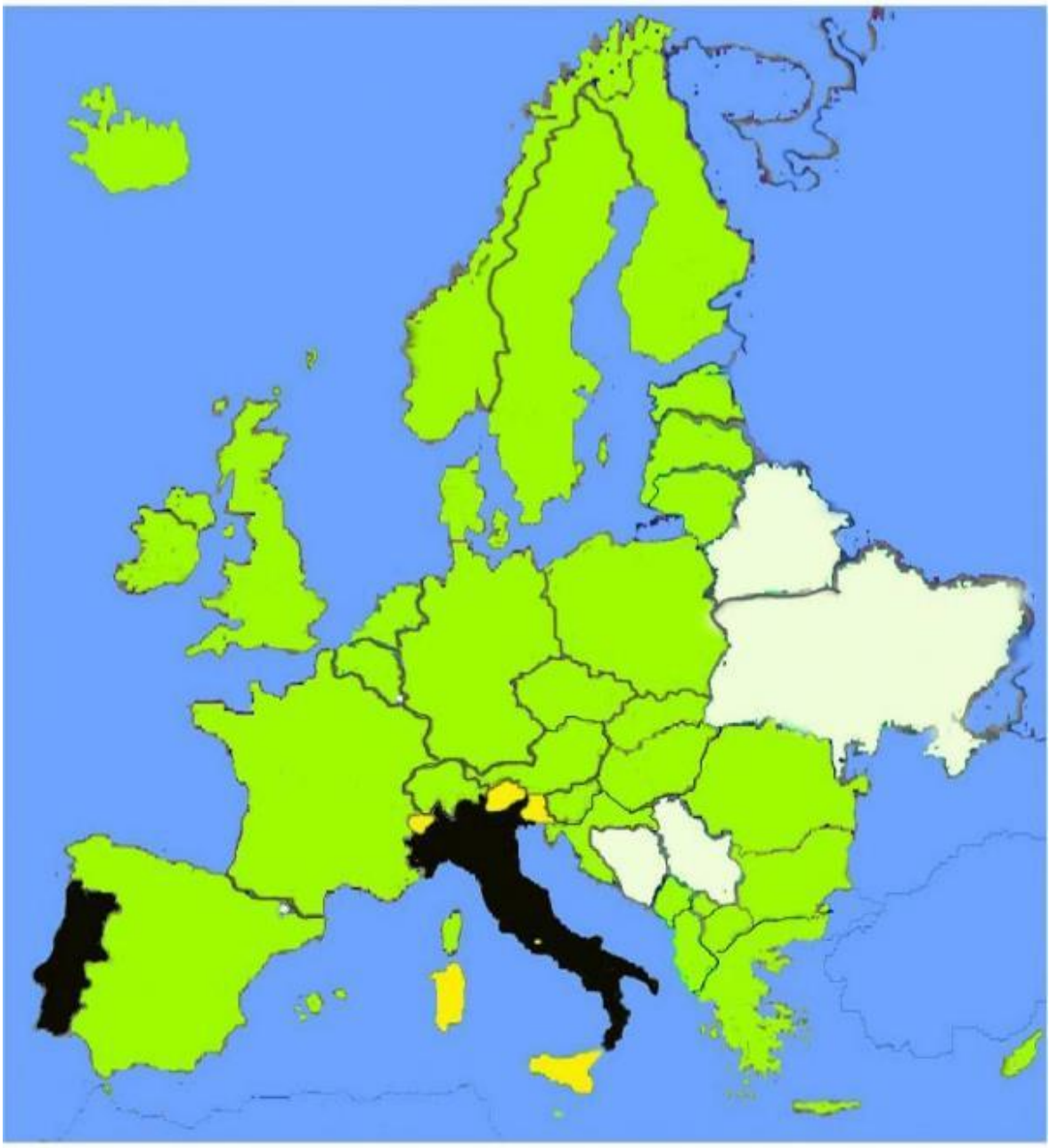
- della ricca e documentabile analisi in termini economici e di perdita di efficienza dell'apparato dello Stato nella salvaguardia, protezione e conservazione dell'ambiente, a seguito della soppressione del C.F.S. nell'ultimo triennio 2017-2019,

nonché

- della sempre più evidente trasformazione ed evoluzione nel tempo dei settori socio-economici nazionali che vedono oramai nel contesto ambientale l'ambito in cui si fa più frequente e consistente il verificarsi di fattispecie illecite,

è auspicabile un **immediato intervento politico** finalizzato alla creazione di un **corpo unitario ed autonomo di polizia ad ordinamento civile** altamente specializzato, operativo sul territorio nazionale ed esercente tutte le funzioni in ambito forestale ed agro-ambientale, ripristinando in tal modo il modello organizzativo forestale adottato in modo prevalente in Europa, consistente in un servizio forestale tecnico civile o in un corpo di polizia forestale ad ordinamento civile (cfr. mappa dei servizi forestali in Europa).

LA FORESTALE IN EUROPA



CORPO / SERVIZIO FORESTALE AD ORDINAMENTO CIVILE

CORPO FORESTALE REGIONALE / DIREZIONE GEN. FORESTE ITALIA AD ORDINAMENTO CIVILE

CORPO FORESTALE AD ORDINAMENTO MILITARE

SERVIZIO FORESTALE NON ORGANIZZATO O IN ATTESA DI RICOSTITUZIONE

ALLEGATO 5 FASCICOLO FERFA

1.- Sintesi del fascicolo Ferfa

Nel corso dello svolgimento dell'istruttoria è pervenuta, per quanto d'interesse della Sezione, una nota, a mezzo Pec, con quattro documenti annessi inviata dall'On. Maurizio Cattoi, componente della I Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati.

Nel loro insieme tali documenti, elaborate e provenienti da appartenenti ad associazioni di categoria riunitesi nella Federazione per la Rinascita Forestale e Ambientale costituiscono un fascicolo ove in una prospettiva di *benchmarking* funzionale, vengono sviluppati confronti di efficacia e di efficienza fra l'attuale organizzazione del settore e quella, in precedenza, espressa dal Corpo Forestale.

Si riassume, di seguito, il loro contenuto–che, esaminato dalle amministrazioni interessate, ha determinato ulteriori considerazioni di cui viene dato successivamente conto.

1.a Aspetti organizzativi e logistici

La primaria esigenza indicata dal legislatore nel potenziamento e miglioramento della tutela forestale, ambientale ed agroalimentare sul territorio nazionale, sarebbe stata, obiettivamente, disattesa attraverso la disgregazione del personale appartenente all'*ex* C.F.S., parte del quale sarebbe stato addirittura demansionato e/o costretto ad accedere ad una procedura di mobilità in comparti ministeriali completamente diversi, ricoprendo ruoli e funzioni essenzialmente differenti rispetto alle precedenti posizioni lavorative, rimanendo così mortificato rispetto alla professionalità precedentemente acquisita.

La originaria dotazione organica del Corpo Forestale dello Stato, costituita complessivamente da 7.781 unità è stata, infatti, ripartita in cinque aliquote (VV.FF, P.S., G.d.F., Mipaaf e CC) mentre altre 291 unità sono transitate, con procedimenti discutibili in altre amministrazioni, pur ponendosi tali transiti in assoluta antitesi con

gli obiettivi di rafforzamento e razionalizzazione amministrativa (vedi fascicolo Fe.r.FA. pag. 6), asseritamente perseguiti dalla riforma. A supporto di tale affermazione viene riportata, a titolo esemplificativo, la scelta di indirizzare personale verso la Polizia di Stato a causa della pregressa frequentazione di un corso sull'ordine pubblico di una sola settimana[33], oppure quella di destinare risorse umane ai Vigili del fuoco in relazione al precedente conseguimento del titolo di DOS, cioè direttore delle operazioni di spegnimento nelle attività di AIB.

A tali improvvide decisioni, configuranti un vero smembramento, sarebbe conseguita, secondo gli intervenienti, una complessiva forte riduzione del personale addetto alle attività di controllo e prevenzione in ambito forestale, ambientale ed agroalimentare.

E' stato inoltre operato un illogico spezzettamento - che ha causato un vero *black - out* nell'erogazione di servizi complessi - delle dotazioni logistico-strumentali: beni immobili e strutture formative dell'*ex* CFS sono rimasti non utilizzati; del pari inutilizzati, dai CC, risulterebbero, oltre a mezzi terrestri, alcuni elicotteri originariamente utilizzati per antincendio boschivo, segnatamente 9 elicotteri NH500 e 5 elicotteri AB412, normalmente utilizzati in attività antincendio boschivo (attività quest'ultima devoluta dal d.lgs n. 177/2016, come detto, ai Vigili del fuoco), assegnati inspiegabilmente all'Arma dei Carabinieri e, in gran parte, inutilizzati per ovvi motivi operativi e con costi di manutenzione nettamente più elevati rispetto alla precedente gestione; infine, un moderno simulatore addestrativo per lo spegnimento degli incendi boschivo (costato ben 2 milioni di euro di fondi europei) è stato assegnato, come la struttura formativa stessa ove era allocato, in Castel Volturno, sempre all'Arma dei Carabinieri per nulla deputata alla funzione di antincendio boschivo.[34] Molte altre assegnazioni hanno riguardato anche i mezzi operativi navali e montani.

---

[33] Al riguardo va rammentato che, ai sensi degli articoli 1 e 2 della legge n. 36/2004, il Corpo Forestale non era solo Forza di polizia dello Stato ad ordinamento civile - specializzata nella difesa del patrimonio agroforestale italiano e nella tutela dell'ambiente, del paesaggio e dell'ecosistema - ma concorreva, attraverso l'impiego dei propri appartenenti, all'espletamento dei servizi di ordine e sicurezza pubblica secondo il disposto della legge n. 121/1981, nonché al controllo del territorio, con particolare riferimento alle aree rurali e montane. Il tema della cooperazione con il Dipartimento di PS non può quindi considerarsi nuovo ed estraneo rispetto alle competenze, generalizzate, direttamente connesse allo *status* di ciascuno degli *ex* appartenenti al Corpo.

[34] A tal riguardo va ricordato quanto comunicato dall'Arma, e riassunto nel paragrafo 10 del Capitolo VI, circa l'attuale utilizzo del simulatore addestrativo di incendi boschivi.

.

1.b Aspetti gestionali

- Mancanza di coordinamento tra le funzioni precedentemente svolte dall'*ex* CFS ed ora riassegnate a diverse organizzazioni;

- inefficiente utilizzo delle risorse umane e strumentali disponibili, che andavano potenziate e non disperse come invece accaduto;

- il personale di terra transitato nei Vigili del fuoco, confinato nel ruolo ad esaurimento, non partecipa alle procedure di avanzamento, non è includibile nelle procedure di mobilità nazionale e non è stato inserito nel dispositivo AIB per il 2017;
- permanenza dei cinque Corpi forestali delle Regioni a statuto speciale[35]; permanenza di sovrapposizioni funzionali ed operative, in ambito ambientale, tra le Forze di polizia, cui se ne sono aggiunte altre, nell'ambito della stessa Arma dei Carabinieri tra reparti speciali, che rimangono separati ed autonomi quali Carabinieri forestali, N.O.E., Nucleo CC Politiche Agricole e N.A.S., pur svolgendo, di fatto, identiche funzioni.

1.c Aspetti inerenti alla mancata efficacia ed efficienza

In sostanza l'assorbimento, per aver provocato:

- un assoluto indebolimento del controllo sulle matrici ambientali su tutto il territorio nazionale;

- la diminuzione della fondamentale attività di prevenzione dei reati ambientali (ad oggi risulta un notevole incremento dei reati ambientali e dei fenomeni catastrofici);

---

[35] Tale cambiamento ha potuto avere seguito solo nelle 15 regioni italiane a statuto ordinario mentre in Sicilia, Sardegna, Valle D'Aosta, Friuli -Venezia Giulia e nelle Province autonome di Trento e Bolzano permangono i Corpi Forestali Regionali, quali forze di polizia tecnica a ordinamento civile, praticamente identiche al soppresso Corpo Forestale dello Stato.

- un aumento pari quasi a 10 volte in più delle superfici percorse dal fuoco rispetto ad ogni singolo incendio boschivo (dalla precedente media di 7,5 Ha/incendio-boschivo a quella del 2017 pari ad 80 Ha/incendio-boschivo) nonché un aumento dei tempi medi di spegnimento degli stessi;

- una irragionevole moltiplicazione dei costi di gestione del personale fatto confluire nei CC, PS, VV.FF., G.d.f. e Mipaaf con spese approntamento, corsi formazione, vestizione ecc.

- un evidente peggioramento del servizio di prevenzione e repressione dei fenomeni di inquinamento e degrado del territorio.

- la creazione di macrostrutture (ad es. CUFA) con burocratizzazione delle attività e preferenza della generalizzazione operativa rispetto alla specializzazione dell'intervento,

avrebbe determinato un quadro attuativo a dir poco tragico.

In particolare, il documento inserito nel fascicolo e titolato "Il Reparto aereo del Corpo Forestale-(COA- centro operativo aeromobili) tra il 2016 e 2017", premesso il concetto dello "scalamento" da operare per la programmazione delle manutenzioni degli elicotteri, evidenzia, poi, che fra il 2015 ed il 2016 è stato constatato come gli elicotteri, che scadevano in termini di limiti d'impiego ed erano quindi destinati alla manutenzione, venissero di fatto fermati e non sottoposti a lavorazioni proprio in virtù dell'imminente ed epocale svolta intervenuta con la legge delega n. 124 del 2015 e messa a fuoco dal d.lgs. n. 177 del 2016; in sostanza si sarebbe verificata una vera paralisi programmatoria in relazione alle valutazioni già in atto con le amministrazioni subentranti. Durante il 2016 venivano di fatto annullati gli accordi tecnici che avrebbero consentito la naturale rotazione dei mezzi da consegnare in ditta per la manutenzione straordinaria pur in presena di contratti attivi e *"… lo stesso funzionario responsabile del COA, allora Reggente della Divisione 4 Servizio Aereo CFS, ogni volta che*

veniva convocato all' Ispettorato tornava dicendo che la flotta si sarebbe dovuta fermare a fine estate."

Questo abbassamento della soglia operativa, secondo il medesimo documento, dovuta ad "un intervento esterno" (non meglio precisato), avrebbe avuto immediati negativi riflessi nel seguente anno 2017 ove l'efficienza della flotta non è stata adeguata.

1.d. Effetti negativi in ambito economico

Mettendo a confronto i dati finanziari ed economici 2015 con il 2017 e 2018 – secondo quanto affermato nel documento all'esame - si registrerebbe un aumento vertiginoso della spesa pubblica: in particolare per ciascun dipendente, a fronte di una netta diminuzione di personale impiegato nei Carabinieri forestali, drasticamente ridotto per via dello smembramento della originaria dotazione organica, si constaterebbe un paradossale aumento della spesa annua procapite (2015 – totale personale CFS: 7.781 spesa pro-capite euro 63.613; 2017 – totale personale CC.: 7.013 – spesa pro-capite euro 64.166; 2018 totale personale CC.: 6.950 – spesa pro-capite euro 66.672). Dunque, meno personale e maggiori costi.

A dimostrazione della superiore economicità dell'assorbito Corpo Forestale, viene presentata anche una tabella semplificata del bilancio consolidato per il 2015 , redatta con particolare riferimento ai costi di funzionamento a quella data; in particolare, posti costi fissi per stipendi pari a 460M€ da sommare ad oneri per investimenti, operatività e *leasing* elicotteri pari a 35M€ per un costo totale di 495M, detratti i proventi da sanzioni irrogate, pari a 26 M€ ed al netto dei citati costi fissi, il costo annuale di funzionamento del Corpo Forestale, per il 2015, viene presentato pari a 9 M€.

Inoltre, nel biennio 2018-2019 sono state stanziate per spese di investimento (missione 18 – programma 17 – azione 6) 8.026.807€, mentre nella nota di aggiornamento al DEF, per il triennio 2018-2020 il fabbisogno per gli investimenti è salito a euro 15.000.000.

Nel *budget* rivisto per il 2018 il programma 17 della missione 18, presenterebbe un aumento di circa 33,5 milioni di euro.

Spese maggiori emergerebbero anche per quanto riguarda gli *ex* forestali passati nella P.d.S. ai quali è stata riconosciuta una indennità di disagio *ex* legge n. 100, ora legge n. 86/2001, di circa 15.000 euro a persona con una spesa complessiva di 1.545.000 euro. Analoga situazione riguarderebbe anche i transiti nei VVFF e G.d.F per un numero complessivo, prudenzialmente stimato di 120 unità, con una spesa per indennità di trasferimenti di 1.800.000 euro.

1.e Lotta attiva agli incendi boschivi e flotta aerea

Si è registrato un notevole aumento dei costi riguardanti le convenzioni annuali con le Regioni per quanto attiene alle attività di antincendio boschivo**,** come evidenzia il confronto annualità 2016, 2017 e 2018.

Nel 2017 in Piemonte, Puglia, Calabria, Abruzzo, Campania rispetto alla media tra le cinque Regioni è emerso un aumento del 29 per cento nel 2017 e del 40 per cento nel 2018 rispetto agli anni precedenti, a fronte di una diminuzione media del 96 per cento delle forze organiche messe in campo. (vd. tabella fascicolo Fe.r.FA a pag. 16).

1.f Flotta aerea anti - incendio boschivo (AIB) dell'*ex* Corpo Forestale dello Stato (anno 2016)

L'intera flotta, ripartita fra le due Amministrazioni riceventi, avrebbe perso almeno il 56 per cento della sua efficienza e il 65 per cento del capitale umano. La somma delle due "parti", Arma CC. e C.N.V.F. sarebbe ben lontana dall'eguagliare i risultati raggiunti dal COA – Centro Operativo Aeromobili- (vd. prospetti numerici dimostrativi e grafici all'interno del documento FERFA– pagg.17, 18 e 19).

1.g Documenti (n. 2) di approfondimento circa il servizio aereo del CFS[36]

Il Corpo Forestale dello Stato possedeva una propria flotta di elicotteri che era gestita dalla Divisione 4^ dell'Ispettorato Generale del CFS ed aveva uno dei suoi punti di forza nella catena di comando molto corta, che impediva inutili

[36] Di cui uno, dal titolo " Il centro Operativo aereo del Corpo Forestale dello Stato (ex per alcuni) prima e dopo la riforma Madia" a cura di Carmelo Guarnieri Labarile, elicotterista del Corpo Forestale dello Stato. L'altro, non attribuito, reca :"Il Reparto aereo del Corpo Forestale-(COA- centro operativo aeromobili) tra il 2016 e 2017"

sovrapposizioni e ramificazioni non controllabili: infatti il COA, una volta emanate le direttive del Governo tramite il Ministero e le conseguenti direttive di I, II e III livello, operava in autonomia sia per le azioni in campo AIB, sia per il supporto alle attività istituzionali del Corpo, interfacciandosi con le strutture territoriali dell'Amministrazione, secondo meccanismi e regole chiare.

L'organico era composto da 80 piloti e 120 specialisti (secondo il documento del fascicolo attribuito a Carmelo… [redacted], gli effettivi, al 31/10/2016, consistevano in 71 piloti e 127 specialisti, di cui 101 poi transitati ai Carabinieri – 36 piloti e 65 specialisti[37]- e 97 ai Vigili del fuoco – 35 piloti e 65 specialisti-) tutti formati presso le scuole dell'Aeronautica Militare e presso le organizzazioni aeronautiche civili, debitamente riconosciute da ENAC.

Il Corpo Forestale, al momento del suo accorpamento, aveva 33 aeromobili efficienti, o comunque in grado di volare. Di questi, 16 sono stati assegnati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e 17 all'Arma dei Carabinieri.

La struttura aerea poteva vantarsi di essere tra le prime a livello europeo (fra gli Enti di Stato) ad essere gestita secondo le norme emanate dall'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA), applicando regolamenti e direttive UE che hanno sempre consentito di operare in sicurezza e con completa copertura in ogni situazione. Ciò consentiva il raggiungimento di livelli tecnico-operativi elevati.

Dopo il d.lgs. n. 177/2016 la flotta è stata destinata al 50 per cento all'Arma dei Carabinieri ed al 50 per cento al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco e gli effetti si sono subito manifestati (vd. tragedia Rigopiano e disastrosa campagna AIB 2017).

Il sistema delle convenzioni regionali è saltato e le Regioni hanno dovuto ripiegare su convenzioni con ditte private che, come dice il termine, hanno il fine del lucro e non della tutela del patrimonio forestale per missione istituzionale.

La frammentazione delle competenze, nonchè la perdita delle qualifiche di PG e PS per il personale *ex* CFS transitato coattivamente nel CNVF, ha eliminato totalmente un altro dei punti di forza propri del CFS: la poliedricità delle funzioni e la capacità di intervenire su più fronti.

---

[37] Nel documento del FERFA vengono invece segnalati 35 piloti e 63 specialisti per l'Arma e 32 piloti e 59 specialisti per i Vigili del Fuoco per un totale di 189.

Per quanto riguarda la manutenzione di tutti gli elicotteri, il Corpo Forestale dello Stato si avvaleva del proprio personale tecnico fino al livello manutentivo dell'ispezione 300 h, mentre per quelli più gravose a partire dalla annuale, ricorreva a ditte di manutenzione aeronautiche, a standard part. 145, tramite contratti pluriennali.

La situazione attuale contempla due situazioni differenti a seconda della diversa amministrazione. Il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco opera attività manutentiva fino alla ispezione 25h e si avvale dell'operato della ditta già a partire dalla ispezione 100 h, il cui costo mediamente si aggira intorno ai 20.000 euro, mentre l'Arma, benché faccia attività manutentiva fino alla ispezione 100 h, svolge attività di volo talmente ridotta che, in realtà, si raggiungono prima le ispezioni maggiori da fare in ditta che non quelle da far eseguire al proprio personale.

E' incomprensibile, inoltre, la opportunità economica rappresentata dall'Arma nell'acquisire gli elicotteri AB 412 EP, in dotazione al CFS, che non hanno un mercato, semplicemente non sono gestibili dato che richiederebbero un ampliamento del magazzino aeronautico, i cui ricambi non sono interscambiabili con quelli della flotta in essere.

Quanto agli elicotteri NH500 D, l'Arma dei Carabinieri, non avendo mai avuto tale linea elicotteri nel proprio parco aeromobili, non ha quindi un preposto ufficio tecnico, non ha un magazzino ricambi, non ha personale sia tecnico che pilota formato, non ha una organizzazione che provveda alla aeronavigabilità continua; manca quindi di tutta quella struttura che permetta l'uso dell'elicottero; manca ciò che gergalmente è chiamata una "PTA a cappello", appunto una struttura capace di gestirla.

La struttura per il mantenimento della aeronavigabilità continua, che in Forestale era interna alla stessa amministrazione, è ora offerta in affidamento alla MAG di Monteprandone ad un costo annuale che si attesterebbe intorno i 100.000 euro/annui.

Inoltre la perdita del livello tecnico operativo è dimostrato anche con riferimento ai titoli aeronautici posseduti dal personale pilota, che prima volava attraverso licenze rilasciate dall'Enac, secondo standard EASA, riconosciuti a livello mondiale; a tale aspetto si accompagna anche un danno economico, atteso che i 90 piloti avevano licenza di pilota commerciale che comporta un costo per l'erario di circa 150.000 euro per ciascuna licenza.

1.h Hangar

Al 31/12/2016, si contavano ben 6 strutture, alcune di proprietà ed altre in affitto; le sedi staccate di Ciampino, Rieti, Pescara, Lamezia Terme, Cecina e Belluno (oltre alla sede madre di Roma Urbe).

Limitandosi alla semplice spartizione delle strutture, l'Arma avrebbe scelto le migliori e più economiche, lasciando ai Vigili del fuoco quelle più onerose, adducendo le più disparate motivazioni. In parole povere l'Arma dei Carabinieri, in tale spartizione non ha considerato che queste strutture richiederanno interventi manutentivi tali che potrebbero suggerirne la chiusura nel breve, esattamente come è avvenuto per Falconara. Inoltre risulta incomprensibile la scelta dell'Arma di monopolizzare l'asse Tirreno adriatico del Centro Italia, considerato che aveva già la sede centrale a Pratica di Mare, mentre sarebbe stato più logico assegnare le sedi di Pescara e Rieti *in toto* al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

1.i Danno ambientale prodotto dall'inefficiente sistema AIB nell' anno 2017

Nel 2017, con 7.800 incendi, sono andati in fumo 162.000 ettari di bosco: i costi economici e ambientali ammontano a € 4.860.000.000.

Nel 2016, invece, ancora operante il Corpo Forestale, gli ettari di bosco andati a fuoco erano stati 47.000, pur in presenza di un numero di incendi di poco inferiore a quelli registrati nel 2017.

Con il Corpo Forestale dello Stato funzionante a pieno regime (2015), per ogni singolo incendio boschivo bruciavano mediamente 7,6 ettari di bosco (fonte: A.F.S. - *Average Fire Size*); viceversa, senza il Corpo Forestale dello Stato (2017), per ogni singolo incendio boschivo sono bruciati mediamente 21 ettari di bosco (A.F.S. - *Average Fire Size*); l'attuale macchina organizzativa legata allo spegnimento degli incendi boschivi (Regioni + Vigili del fuoco + Carabinieri) senza il Corpo Forestale dello Stato, oltre a costare molto di più in termini economici, è molto meno efficiente perché per ogni singolo incendio bruciano più ettari di bosco, il fuoco brucia per più giorni e

arreca più danni, esponendo i cittadini a più rischi. (Fonte dati incendi: EFFIS - *European Forest Fire Information System*).

1.l Carabinieri, spesa gestione anno 2017 e 2018

Elevatissimo l'incremento dei costi di manutenzione della flotta di AB412 e NH500D assegnata ai CC, rispetto alla gestione altamente efficiente e "*low cost*" del Corpo Forestale dello Stato. L'incremento della spesa dei contratti di manutenzione riferita ad un arco temporale di 36 mesi, sarebbe aumentata rispetto al precedente del 48,16 per cento e del 141,66 per cento rispettivamente per ciascuna delle due tipologie di velivolo. A tale situazione, ovvero ad un contratto di manutenzione triennale per quattro elicotteri AB412 ed otto elicotteri NH500D eccessivamente oneroso, con un corrispettivo di oltre 4 milioni di euro - su cui viene espressamente richiamata, più volte l'attenzione della Corte - si sarebbe pervenuti a causa del fatto che nessun pilota o tecnico ex CFS ha partecipato alla gara ed è stato quindi chiamato a valutare la congruità dei prezzi .

1.m Il contenzioso

Gli effetti negativi dell'assorbimento del Corpo Forestale dello Stato in ambito giuridico sono riassunti in un quadro sinottico a pagg. 24 e 25 fascicolo FERFA, che è comunque anteriore all'esaminato pronunciamento della Corte Costituzionale del 16 aprile 2019. In sostanza, va osservato si tratta di considerazioni ed apprezzamenti già esaminati nel trattare gli aspetti del contenzioso, pregresso ed in essere.

1.n Organizzazione del servizio di gestione e tutela forestale in Europa

Fra i documenti trasmessi uno riguarda una diffusa descrizione dei modelli organizzativi del servizio di gestione e tutela forestale adottati in ambito europeo, riconducibili, essenzialmente, a due principali fattispecie organizzative rappresentate:

- dai Servizi forestali nazionali, consistenti in strutture prettamente tecniche in materia Forestale, faunistica e naturalistica, con funzioni di polizia limitate ai settori forestale e ittico- venatorio;
- dai Corpi forestali che, invece, risultano corpi tecnici autonomi con funzioni di polizia più ampie rispetto a quelle dei servizi forestali nazionali (non soli nel settore delle foreste ma nell' ambiente in generale) e svolgenti anche servizio di anti-incendio boschivo od anche veri corpi di polizia specializzati nel settore agro-forestale e ambientale.

In Europa, l'Italia e Portogallo le forze dedicate alla tutela forestale sono le uniche a dipendere dai ministeri nazionali della Difesa anziché dai ministeri nazionali dell'Ambiente o dell'Agricoltura, con le loro costosissime ed anacronistiche specialità forestali militarizzate (C.U.F.A. e S.E.P.N.A.), inspiegabilmente distanti dall' ormai consolidato modello prevalente europeo di tipo civile-tecnico o, comunque, coadiuvato da forze di polizia ad ordinamento civile.

1.o Richiesta conclusiva

Il documento del FERFA si conclude con la richiesta di un sollecito ripristino del Corpo Forestale dello Stato.

2. Esame del fascicolo condotto dai Vigili del fuoco

Con riferimento a tali documenti il competente Dipartimento dei Vigili del fuoco, per gli aspetti di diretto riferimento, ha preliminarmente messo in rilievo che le note e gli appunti posti all'attenzione riguardano la situazione venuta a determinarsi tra la fine dell'anno 2016 e gli inizi del 2018 e segnalano, in particolare, alcune delle difficoltà e dei problemi verificatisi nel settore aereo nell'immediatezza dell'accorpamento fra Corpo Forestale ed Arma dei Carabinieri.

Soggiunge, al riguardo, che si è trattato di una fase transitoria, al 90% superata già nel 2017 per quanto riguarda la componente aerea del Corpo trasferita ai Vigili del fuoco, grazie alle azioni sviluppate, in parte già prima del 31 dicembre 2016, come

evidenziato anche in un allegato del *fascicolo*, ad esempio con il supporto finanziario dato alla linea Erickson S-64F.

Secondo il Dipartimento, tuttavia, un trasferimento unitario della flotta e dell'organizzazione aerea dell'ex CFS al CNVF avrebbe consentito di mantenere una maggiore efficacia e capacità del dispositivo AIB ed avrebbe attenuato i problemi legati alla ripartizione del personale pilota e specialista, degli aeromobili, delle basi e delle altre risorse strumentali e di quelli finanziari tra Arma dei Carabinieri e il CNVF.

La quota della flotta trasferita al CNVF, ad ogni modo – puntualizza poi il Dipartimento - comprendeva tutti gli elementi più importanti per l'AIB: la linea elicotteri pesanti Erickson S-64F al completo, con tutto il personale, le basi e le attrezzature, magazzino parti di ricambio, una porzione importante (13 su 18) della linea elicotteri medi AB 4l2 con relativa quota del personale aeronavigante, nonché di quello necessario per l'acquisizione in ambito civile ENAC/EASA delle certificazioni di lavoro aereo e di organizzazione di manutenzione Part 145 (già possedute dal Corpo Forestale dello Stato).

Non è stata trasferita, invece, la flotta NH500, composta da elicotteri che l'Arma dei Carabinieri ha comunque posto a disposizione del COAU per le campagne AIB estive.

All'inizio della campagna AIB 2017 il CNVF ha conseguito, attraverso la struttura *ex* CFS trasferita, le certificazioni ENAC/EASA e ha schierato per la campagna AIB, oltre alla linea aerei Canadair CI.415, la linea elicotteri Erickson S-64F come negli anni precedenti (3 più 1 di riserva), oltre a circa un terzo della flotta elicotteri AB 412 *ex* CFS (4 su 13). Gli aeromobili, come flotta dello Stato, sono stati posti sotto il coordinamento del Dipartimento della protezione civile – Centro Operativo Aereo Unificato (COAU).

I fattori che, a quel momento, hanno inciso negativamente, causando la parziale indisponibilità della flotta elicotteri AB 412 sono diversi. Il decreto in data 21 luglio 2017 del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali relativo al trasferimento delle risorse ai sensi del d. lgs. n.177/2016 è stato pubblicato all'inizio di novembre 2017, dopo la campagna AIB. Solo successivamente è stato possibile

completare il trasferimento delle risorse strumentali e finanziarie della linea AB 412 (parti di ricambio, accesso alla quota del contratto triennale di manutenzione del CFS, attrezzature ecc.).

Gli elicotteri AB 412 dopo la campagna AIB 2016, sia per le scadenze orarie e calendariali sia per il prelevamento delle parti da alcuni elicotteri per mantenere in efficienza gli altri, presentavano la necessità di interventi manutentivi importanti, che non si è potuto avviare con tempestività per il ritardo accennato nella pubblicazione del decreto e quindi del perfezionamento nel loro passaggio di mano. Trattandosi di elicotteri tutti costruiti tra il 1987 e il 2004, gli AB 412 del CNVVF erano peraltro affetti da tipici problemi di vetustà che determinanavano il prolungamento delle schedulate manutenzioni, oltre il previsto, soprattutto per indisponibilità delle parti di ricambio. In più, gli elicotteri AB 412, versione Q008 a matricola militare di più recente acquisizione, che avevano sostenuto la campagna AIB 2016 erano rimasti all'Arma.

Il personale pilota e specialista trasferito non era sufficiente a garantire un maggior numero di aeromobili complessivo tra S-64F e AB4l 2, tenendo conto anche delle carenze organiche del personale aeronavigante del CNVF.

Il Dipartimento, a riscontro delle ulteriori, puntuali annotazioni contenute nei documenti all'esame, ha altresì rappresentato che, superata la fase transitoria, a tutt'oggi la situazione nel settore, è la seguente:

1) l'Ufficio Coordinamento Servizio Aereo e Soccorso Aeroportuale è stato riorganizzato istituendo, tra l'altro, l'Ufficio per l'impiego AIB della flotta aerea;

2) è stato avviato il ruolo del personale aeronavigante, che comprende anche il personale pilota e specialista *ex* CFS;

3) è ormai in via di completamento, al fine di assicurare la maggiore flessibilità di impiego del personale pilota e specialista *ex* CFS nonchè l'incremento dell'attività delle basi acquisite (Ciampino, Lamezia Terme e Cecina), la standardizzazione su tutti i tipi di operazioni di volo effettuate dai CNVF, incluse quelle relative all' AIB;

4) il personale pilota e specialista già appartenente al CFS è stato coinvolto in tutte le attività formative e addestrative, conseguenti al potenziamento della flotta con l'introduzione della nuova linea di elicotteri medi per il soccorso AW139 ed all' acquisto di due ulteriori elicotteri Erickson S-64F, in modo da rafforzare l'impiego dei mezzi aerei ad "ala rotante" rispetto alla linea di volo ad ala fissa Canadair CL415, tenuto conto del previsto aggravamento del fenomeno degli incendi boschivi;

5) le licenze di volo e manutentive civili del personale ex CFS sono state mantenute e le abilitazioni sono state ampliate sia all'elicottero AW139 sia all'elicottero S-64F;

6) la qualificazione di un maggior numero di piloti e specialisti ha consentito di schierare in linea operativa tutti e quattro gli elicotteri Erickson S64F, su quattro basi distinte, durante la scorsa campagna AIB;

7) per garantire una maggiore efficienza della flotta sono stati stipulati, anche con il contributo delle professionalità trasferite dal CFS, accordi quadro e contratti centralizzati pluriennali per la manutenzione degli elicotteri e dei motori, per l'approvvigionamento delle parti di ricambio e di servizi ingegneristici. Inoltre, per l' intera flotta è stato stipulato un contratto pluriennale in più lotti per il rifornimento di carburante;

8) l'organizzazione di gestione dell'elicottero Erickson S64F, inoltre, è stata strutturata e abilitata secondo la normativa EASA per le attività di lavoro aereo e soccorso (operazioni con il gancio baricentrico);

9) particolare attenzione è stata posta al reclutamento e alla formazione di nuovi piloti e specialisti nei prossimi anni, in modo da colmare le attuali carenze di organico; nelle more, per assicurare il massimo dispiegamento di elicotteri AB 412 dedicati alla campagna AIB, sono stati stipulati accordi con il Ministero della Difesa e con l'Arma di Carabinieri per ottenere il supporto di equipaggi di volo;

10) l'introduzione della nuova linea AW139 per il soccorso ha già consentito progressivamente di disporre di un maggior numero di elicotteri AB 412,

da dedicare all'attività AIB, al netto di quelli più vetusti.

Ha concluso sull'argomento affermando che, nel medio periodo, la sinergia determinata dall' unione di parte della struttura aeronautica dell'*ex* CFS con la propria presistente, analoga struttura ha prodotto risultati ed effetti positivi per la gestione e il potenziamento del settore aereo dei Vigili del fuoco.

Con riferimento, invece, agli effetti economici e giuridici del decreto n. 177, esaminati nel fascicolo, il Dipartimento ha fatto conoscere che la progressione di carriera per la componente del ruolo ad esaurimento del personale proveniente dal corpo Forestale, è stata progressivamente assicurata attraverso promozioni all'interno dei ruoli, previste dall'ordinamento, sia attraverso i concorsi con i passaggi a Dirigente, Dirigente Superiore e Caposquadra. Il citato d.lgs. prevedeva, inoltre, l'obbligo di garantire al personale transitato nel ruolo AIB ad esaurimento la permanenza nell'ambito della provincia in cui operava anteriormente al 1^ gennaio 2017. Il CNVF ha affermato di aver prestato particolare attenzione a questo aspetto, anche al fine di non aggiungere difficoltà al personale transitato. Durante il 2020 è stata garantita altresì la mobilità fuori Regione al personale del ruolo AIB che ne ha fatto richiesta.

Il Dipartimento ha anche precisato che, pur se con tempi diversi, scanditi anche dal quadro delle convenzioni con le Regioni, il personale del ruolo AIB già titolato dal CPS nel ruolo di DOS é stato progressivamente coinvolto nella lotta agli incendi boschivi con l'assegnazione dello specifico codice identificativo previsto per i Direttori delle Operazioni del CNVF, ed impiegato in questa attività compatibilimente con gli accordi di programma stipulati con le medesime Regioni.

Il simulatore per l'addestramento alla lotta agli incendi boschivi realizzato dall'ex CFS a Castel Volturno è effettivamente rimasto all'Arma dei Carabinieri ed il Dipartimento ha specificato che non sono stati formalizzati accordi tra Arma e CNVF per l'utilizzo congiunto di questa struttura di formazione. Il Corpo Nazionale ha comunque formulato una richiesta in tal senso secondo le previsioni dell'art. 9, comma 3 del D.Lgs n. 177/2016.

Gli automezzi trasferiti al CNVF dal Corpo Forestale dello Stato risultano quelli previsti dal decreto interministeriale del 21 luglio 2017, emanato ai sensi dell'articolo

13 del decreto legislativo n.°177 del 19 agosto 2016.

Con riguardo alle sedi infrastrutturali, il Dipartimento ha reso noto che alcune, al momento, sono operative, mentre, per la maggior parte di esse è in corso di valutazione la loro possibile idoneità ai fini del servizio del Corpo Nazionale.

Quanto al tema degli incendi boschivi e segnatamente circa l'aumento delle superfici percorse dal fuoco nel 2017, il Dipartimento ha replicato che il fascicolo prodotto da Rinascita Forestale parla di un aumento della superficie media bruciata per incendio evidenziando un dato di 80 ettari per evento, mentre i dati ufficiali per il 2017, forniti dai Carabinieri forestali, e pubblicati nel *report* prodotto da EFFIS (*European Forest Fires Information System*), evidenziano invece una media per evento pari a circa 21 ettari. Si tratta, all'incirca, dello stesso dato registrato nel 2007, altro *annus horribilis* per il sistema AlB nazionale che, dal punto di vista climatico, è effettivamente paragonabile al 2017 quanto alle condizioni predisponenti per gli incendi boschivi. Nel 2007 il CFS svolgeva il proprio ruolo ma i dati, all'incirca, sono gli stessi. Evidentemente quando si verificano determinate condizioni climatiche, quali quelle del 2007 e del 2017, viene superata la capacità di spegnimento del sistema. Del resto, le analisi sull' andamento del fenomeno incendi boschivi – ha ribadito il Dipartimento- non si possono fare su singole annate ma devono tenere conto di un adeguato periodo di osservazione ed ha rimarcato come nel 2017 non sia stata solo l'Italia a subire in maniera molto pesante il fenomeno degli incendi boschivi: per rimanere all'area mediterranea, anche Francia, Spagna, Croazia, e Slovenia hanno visto quasi raddoppiare le superfici percorse dal fuoco, con il Portogallo che addirittura ha visto sestuplicare il medesimo dato.

Per ultimo, in relazione alla articolata disamina inerente l'organizzazione del Servizio di gestione e tutela forestale in Europa, ha premesso di non voler entrare nel merito delle competenze dei Servizi e Corpi Forestali in termini di gestione tecnica e di polizia, in quanto argomento non di interesse dei Vigili del fuoco, ed asserito di voler prendere in considerazione, in questa sede, le sole proprie competenze in termini di lotta attiva agli incendi boschivi.

A tal proposito il Dipartimento ha rammentato che il Corpo Nazionale (CNVF) è presente con le sue strutture in 18 delle 20 Regioni italiane: solo in Valle d'Aosta e

Trentino Alto Adige sono presenti Corpi Regionali e/o Provinciali che sono comunque in stretto rapporto con il CNVF. Nelle 18 Regioni in cui è presente, il Corpo Nazionale ha rapporti convenzionati con le Strutture regionali in diversi settori di attività.

Lo stesso documento prodotto dalla Federazione Rinascita Forestale ed Ambientale, ed allegato all'intervento, osserva il Dipartimento, evidenzia come nella maggior parte delle nazioni europee la lotta attiva sia affidata ai Vigili del fuoco (indipendentemente dal fatto che questi dipendano da Municipalità, Dipartimenti, Regioni o dallo Stato). Solo in Portogallo, in alcune Comunidad Spagnole ed a Cipro, i servizi forestali partecipano alla lotta attiva, coordinandosi con i Pompieri e la Protezione Civile. In Francia, *l'Office national dè Foret* si occupa, invece, dello progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture per la lotta agli incendi boschivi quali viali tagliafuoco, zone di appoggio alla lotta (ZAL), punti d'acqua e viabilità Forestale ed antincendio, e partecipando alle attività di fuoco prescritte per la gestione preventiva dei combustibili forestali.

ln questo senso, quindi, ferme restando le competenze primarie delle Regioni in materia di lotta agli incendi boschivi, l'attuale partecipazione della componente statale alle operazioni di spegnimento, secondo la prefata Autorità, è in linea con quella generalmente adottate negli altri Paesi europei.

Tali comunicazioni, provenienti dalla struttura che, ai sensi del d. lgs. n. 177 ha assunto la responsabilità - ferma la primazia delle Regioni - della lotta agli incendi boschivi, riunendola a quella già esercitata su tutto il rimanente territorio nazionale, inducono ad alcune riflessioni.

Sul piano concettuale, infatti, le valutazioni dei Vigili del fuoco tornano a sottolineare, senza circonlocuzioni, che una diversa e più consistente ripartizione dei mezzi e delle risorse antincendio a favore delle loro nuove funzioni, avrebbe potuto evitare il problematico avvio del nuovo assetto organizzativo che, oggettivamente, ha stentato a conseguire un adeguato livello di efficienza nel corso del 2017 e per una parte del 2018. Depongono in tal senso anche le considerazioni che giudicano insufficiente il numero del personale *ex* Forestale assegnato alle funzioni.

Tali circostanze, unitamente:

- all'eccessivo ritardo con cui è stato emanato il decreto per il transito delle risorse, più

volte sottolineato;

- alle riscontrate, mediocri condizioni di manutenzione e dunque di efficienza della flotta, anche a seguito della riferita stasi di tali attività nel corso del 2016 (circostanza questa invero non meglio esplicata e dunque non agevolmente comprensibile);
- all' intrinseca difficoltà a ricreare in tempi brevissimi una funzionale amalgama fra le diverse componenti specialistiche del personale;
- alla contingente, critica situazione metereologica del 2017,

hanno determinato, nell'avvio del nuovo assetto, una risposta organizzativa ed operativa certamente migliorabile.

Ed in questa direzione emerge l'attività del Dipartimento che, nel corso del triennio in esame, oltre ad aver avviato il potenziamento della propria flotta aerea ha elaborato e posto in essere gli interventi precedentemente descritti coordinandoli, al fine di accrescere l'efficienza complessiva del dispositivo, con risultati tali da far ritenere in via di possibile superamento la conclamata isteresi iniziale.

Residua, oggettivamente, il tema del ridotto numero di personale addetto all'AIB – già precedentemente emerso- che, unitamente alla imperfetta distribuzione dello stesso sul territorio, è suscettibile di provocare ritardi e disservizi in punto di primo intervento sui luoghi degli incendi e che andrebbe pertanto, come già accennato, affrontato e risolto.

3. Esame del fascicolo condotto dall'Arma dei Carabinieri

L'Arma dei Carabinieri, circa la prospettata riorganizzazione, nel proprio interno, della componente forestale in violazione dei criteri di legge posti a salvaguardia delle professionalità esistenti e dell'unitarietà delle funzioni, ha sostenuto, in dissenso dalle affermazioni all'esame che, in esecuzione di quanto stabilito dalla legge 7 agosto 2015, n. 124, recante "*Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche*", il Governo ha emanato il decreto legislativo del 19 agosto 2016, n. 177, "*Disposizioni in materia di riorganizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo Forestale dello Stato*", con il quale ha disposto, tra l'altro, l'unificazione del Corpo Forestale dello Stato con l'Arma dei Carabinieri, secondo i criteri di preservazione della "*garanzia*

degli attuali livelli di presidio dell'ambiente, del territorio e del mare e della sicurezza agroalimentare" e "*salvaguardia delle professionalità esistenti, delle specialità e dell'unitarietà delle funzioni da attribuire, assicurando la necessaria corrispondenza tra le funzioni trasferite e il transito del relativo personale*".

Il legislatore delegato ha dedicato l'intero Capo II del D.Lgs. n. 177/2016 - non a caso antecedente al Capo dedicato all'assorbimento del Corpo Forestale dello Stato - alla "*Razionalizzazione delle funzioni di polizia e dei servizi strumentali*" fissando, con norma di rango primario, i comparti di specialità delle Forze di polizia.

All'Arma dei Carabinieri è stata attribuita la sicurezza in materia di sanità, igiene e sofisticazioni alimentari; la sicurezza in materia forestale, ambientale e agroalimentare; la sicurezza in materia di lavoro e legislazione sociale.

In coerenza con tale principio il Governo, al Capo III, ha scelto di non attribuire tutte le funzioni proprie del Corpo, né tutto il suo personale e le sue dotazioni strumentali, all'Arma dei Carabinieri, bensì di trasferirle a più amministrazioni, fermo restando la rigorosa salvaguardia dell'unitarietà della funzione a tutela ambientale, forestale ed agroalimentare.

In particolare, all'Arma dei Carabinieri, sono state attribuite le funzioni già esercitate dal Corpo in materia forestale, ambientale e agroalimentare; al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco le competenze in materia di lotta attiva contro gli incendi boschivi e spegnimento con mezzi aerei; la Polizia di Stato ha acquisito le funzioni nel settore dell'ordine e della sicurezza pubblica e di prevenzione e contrasto della criminalità organizzata in ambito interforze; il Corpo della Guardia di Finanza ha assorbito le competenze per il soccorso in montagna, la sorveglianza delle acque marine confinanti con le aree naturali protette e il controllo doganale del commercio illegale delle specie di flora e fauna in via di estinzione; il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, infine, provvede alla rappresentanza e tutela degli interessi forestali nazionali in sede europea e internazionale e al raccordo con le politiche forestali regionali, alla certificazione in materia di commercio internazionale e di detenzione di esemplari di fauna e di flora minacciati di estinzione, nonché alla tenuta dell'elenco degli alberi monumentali e delle relative incombenze amministrative/istruttorie.

Sulla base di tali premesse normative, secondo la ricostruzione dell'Arma, è stata prima sviluppata l'attività di analisi e valutazione per assegnare le risorse necessarie a ciascuna amministrazione per l'esercizio delle nuove funzioni e, successivamente, ciascuna amministrazione ha inserito queste risorse nel proprio, preesistente dispositivo organizzativo.

I Carabinieri hanno ripreso, a questo punto del loro riscontro alle richieste istruttorie, la narrazione di tutti i concreti provvedimenti assunti per integrare la componente forestale nella propria configurazione – in sostanza riproponendo i dati già sintetizzati e compendiati nel precedente Capitolo IV - per poi affermare conclusivamente quanto segue:

"*La manovra di riorganizzazione del Corpo Forestale dello Stato, nel suo complesso, ha posto a sistema consolidate specialità per conferire assoluta centralità all'azione di polizia preordinata alla tutela dell'ambiente.*

Nel pieno rispetto del dettato normativo, le professionalità esistenti nel Corpo Forestale dello Stato all'atto dell'unificazione hanno continuato a operare nella difesa delle risorse naturali e, grazie al raffittimento dei reparti sul territorio, hanno garantito un livello di presidio superiore a quello raggiunto nell'ambito del disciolto CFS.

Il conseguimento degli obiettivi prefissati e il miglioramento complessivo degli standard di tutela ambientale sono stati raggiunti dalla nuova Organizzazione per la tutela forestale, ambientale ed agroalimentare, così come configurata all'interno dell'Arma, in assoluta aderenza a quanto previsto normativamente anche in tema di salvaguardia della unitarietà delle funzioni attribuite.

Il CFS nell'Arma ha continuato a vivere, peraltro potenziato mediante le costanti assunzioni previste annualmente, preservando integralmente le tradizionali specialità operative e aumentando la propria capacità di risposta alle emergenze ambientali in virtù di un significativo incremento delle specifiche attività di controllo. Ciò è avvenuto peraltro, in ossequio al principio nodale dell'economicità, in concomitanza con una forte razionalizzazione della propria compagine logistica, mediante l'ottimizzazione delle manovre di approvvigionamento, la condivisione del parco infrastrutturale e l'unificazione delle principali procedure amministrative.

L'integrazione delle esperienze e delle professionalità delle due organizzazioni di polizia, sostanzialmente affini nella capillare presenza sul territorio e funzionalmente contigue nei

compiti di tutela ambientale e agroalimentare, ha reso possibile la generazione di una forza di polizia d'eccellenza, a livello europeo, in materia di sicurezza ambientale oltreché uno strumento moderno di enforcement per la prevenzione e il contrasto dei crimini ambientali, anche nell'ottica di una futura proiezione internazionale".

In relazione al prospettato *deficit* di efficacia ed efficienza del sistema di controllo ambientale e di lotta attiva gli incendi boschivi i Carabinieri hanno replicato che l'impegno di pianificazione e di sostegno dei Reparti forestali, a partire dal 1° gennaio 2017, si è tradotto in un significativo e costante incremento dei risultati operativi rispetto alla media dei tre anni precedenti all'unificazione del CFS all'Arma. Hanno nuovamente evidenziato che tale *trend* è desumibile dalla procedura di rilevazione statistica sull'attività operativa denominata "*RilPol - Rilevazione Dati di Polizia*", già utilizzata dal Corpo Forestale dello Stato per la raccolta dei dati afferenti alle matrici ambientali, elencate dall'art. 7, comma 2 del D.Lgs. n. 177/2016. A supporto di tali affermazioni hanno richiamato il sensibile aumento percentuale, sovente a due cifre, dei controlli eseguiti, dei reati perseguiti, degli illeciti amministrativi accertati.

In sostanza, anche per tale argomento hanno confermato i medesimi dati già compendiati nel precedente CapitoloVIII.

Con riferimento a quanto esposto nei documenti del FERFA rispetto al dispositivo AIB, l'Arma ha inteso evidenziare, preliminarmente, che il decreto legislativo n. 177 del 2016, nel confermare il ruolo preminente delle Regioni e delle Province Autonome rispetto alla competenza concorrente degli assetti dello Stato, ha attribuito all'Arma dei Carabinieri le attività di "*prevenzione e repressione delle violazioni*" e di "*perimetrazione delle aree percorse dal fuoco*" e al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco la "*lotta attiva*" e lo "*spegnimento anche con mezzi aerei*".

La previsione si è tradotta, sul piano operativo:

- nella cessione ai reparti dei Vigili del fuoco da parte dell'Arma di 186 automezzi specializzati per l'antincendio, 951 radio terra-base-terra per le comunicazioni con i mezzi aerei di spegnimento e 16 elicotteri con le annesse dotazioni antincendio: 12 AB412 e 4 S64F, questi ultimi espressamente concepiti per lo svolgimento delle funzioni antincendio;

– nella sottoscrizione di due Protocolli d'intesa tra l'Arma dei Carabinieri e il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, rispettivamente il 5 aprile 2017 e il 9 luglio 2018 (il contenuto dei due protocolli non viene qui replicato in quanto esposto nel Capitolo VI della presente relazione) ed un discendente accordo tecnico-operativo volto a disciplinare la condivisione dei dati inerenti agli interventi sugli incendi boschivi tra i sistemi informativi dell'Arma e dei Vigili del fuoco[38].

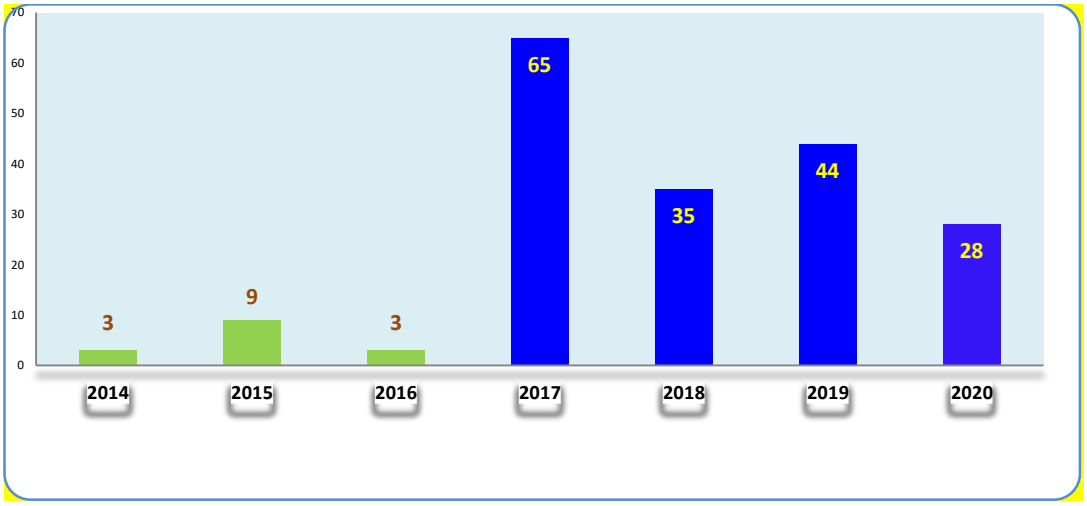
In particolare, l'Arma dei Carabinieri, in materia di incendi boschivi, ha segnalato che alla luce delle nuove disposizioni:

- realizza l'attività di prevenzione attraverso i servizi di controllo del territorio, anche aerei, nonché di verifica degli adempimenti da parte dei soggetti pubblici e privati tenuti ad osservare le disposizioni normative di settore;
- acquisisce le segnalazioni di incendi boschivi e conduce le relative attività investigative, avvalendosi delle proprie componenti specializzate che operano a sostegno o con il supporto dei reparti dell'Organizzazione territoriale, intervenendo nelle zone interessate.

I Carabinieri hanno poi conclusivamente, di nuovo affermato come il loro impegno sul territorio, in aderenza alle disposizioni di conseguenza impartite, si sia tradotto nell'incremento dei servizi e dei risultati operativi. In particolare, l'azione di contrasto al fenomeno ha condotto, nel triennio 2017/2020, alla denuncia in stato di libertà di 1.596 persone e all'arresto di ulteriori 172 soggetti per il reato di incendio boschivo, a fronte delle 502 denunce e dei 15 arresti segnalati nel triennio 2014/2016. Si vedano al riguardo, i seguenti grafici 23 e 24.

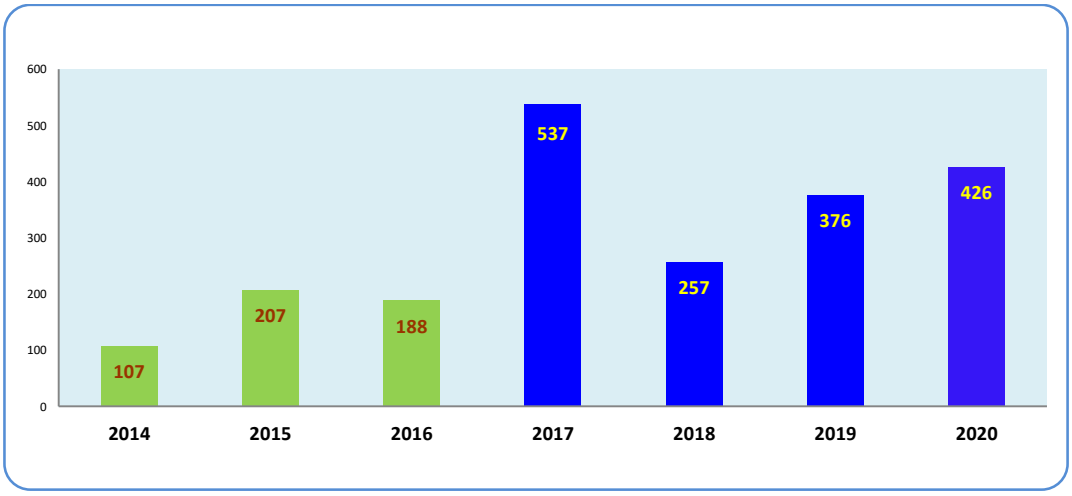
[38] In particolare, ha sviluppato una apposito *client* per il servizio *web* dell'Arma, che consente l'invio di messaggi c.d. *Common Alerting Protocol* (CAP) relativi ai dati oggetto di interscambio generati dalle Sale Operative dei Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco sul territorio nazionale e fornendo le indicazioni necessarie alla corretta interpretazione dei dati. L'Arma ha realizzato una struttura in grado di inviare, con le stesse modalità telematiche, alle citate Sale Operative le informazioni acquisite dalle chiamate pervenute al numero di emergenza 112 e di rendere disponibili al Corpo i dati contenuti nel " *Sistema informativo della Montagna*" connessi con il fascicolo degli eventi incendi.

Grafico n. 23 - Arresti per reato incendio boschivo – anni 2014-2020



Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

Grafico n. 24 -. Denunce per il reato di incendio boschivo – anni 2014-2020

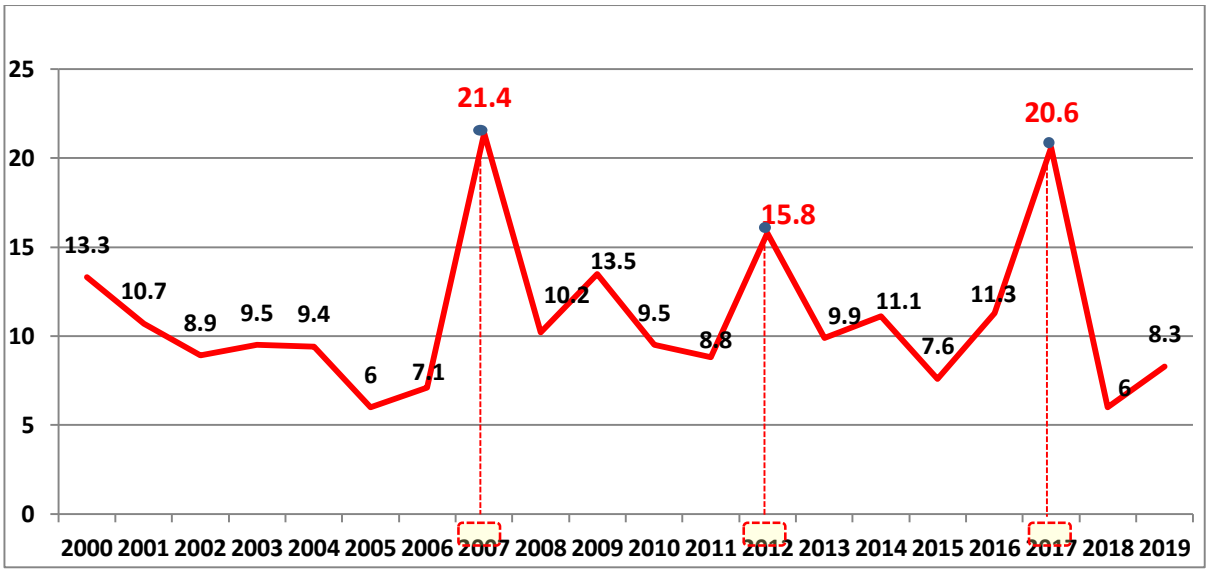


Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

Infine, con riferimento alla campagna estiva AIB del 2017, per la parte di competenza, hanno soggiunto che si è trattato della prima attuata nel nuovo assetto, e che è stata caratterizzata da una contingenza ambientale molto critica, tale da favorire l'innesco e la propagazione degli incendi in Italia come in altri Paesi europei, segnatamente Francia e Portogallo. Gli eventi di incendio boschivo sono stati 7.855 ed hanno interessato 161.986 ettari di superficie bruciata (mediamente 20,6 Ha per evento, come da successivo grafico 25).

Pari accadimenti si sono verificati, con cadenza quinquennale, nel 2007 e nel 2012, allorquando le superfici percorse dal fuoco raggiunsero estensioni analoghe a quelle del 2017, pur sussistendo allora gli assetti del Corpo Forestale dello Stato.

Grafico n. 25 – Superficie media percorsa dal fuoco – anni 2000-2019



Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

Nel 2018, hanno poi segnalato i Carabinieri, si è registrata una drastica riduzione del numero degli eventi (-59%), accompagnata da una ancor più evidente contrazione delle aree percorse dal fuoco (-88%), passando, inoltre, da una superficie media per incendio di circa 20,6 ettari a 6 ettari.

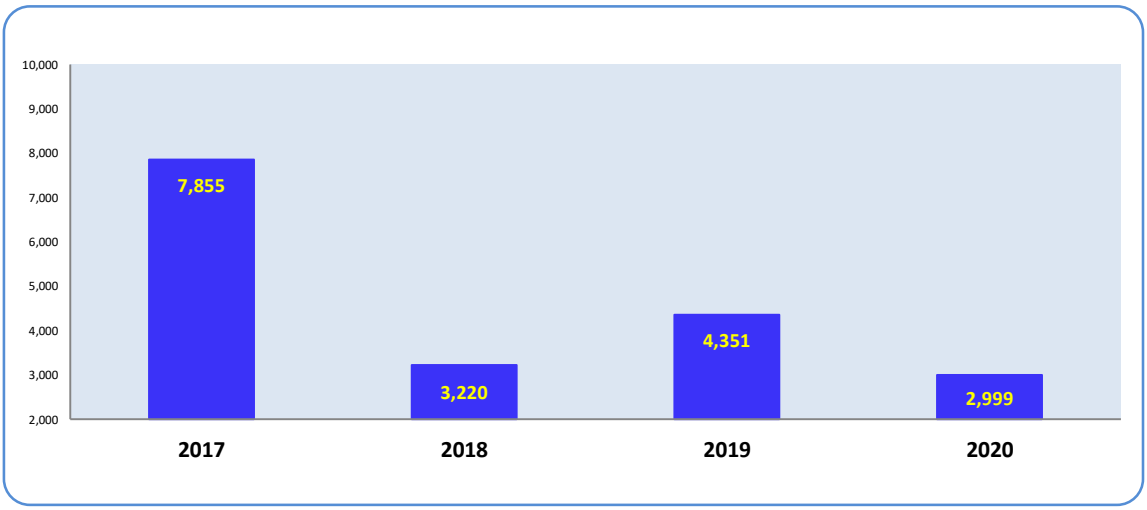
Il 2019 ha segnato un aumento rispetto al 2018 (+34%), con una superficie media boschiva bruciata di 9,2 Ha., comunque di gran lunga inferiore al picco raggiunto nel 2017.

L'incremento del fenomeno, come precedentemente esplicato è, secondo il loro avviso, riconducibile al significativo scostamento delle temperature e delle precipitazioni rispetto alle serie storiche statistiche pregresse. In particolare, nei mesi invernali (gennaio – marzo), soprattutto le Regioni del centro-nord Italia sono state caratterizzate da situazioni di deficit idrico e di anomalo innalzamento delle temperature. In primavera (aprile - giugno), le piogge diffuse, anche di elevata intensità, hanno comportato un aumento della vegetazione al suolo.

Tale situazione ha favorito le condizioni per l'innesco e per la propagazione degli incendi boschivi, contribuendo a far registrare, in particolare durante la stagione estiva, un elevato numero di incendi.

Nel 2020, infine, come risulta dai seguenti grafici 26 e 27, sono risultati nuovamente in diminuizione sia il numero complessivo degli eventi di incendio boschivo che le superfici, in ettari, percorse dal fuoco

Grafico 26 – Eventi di incendio boschivo – anni 2017-2020



Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

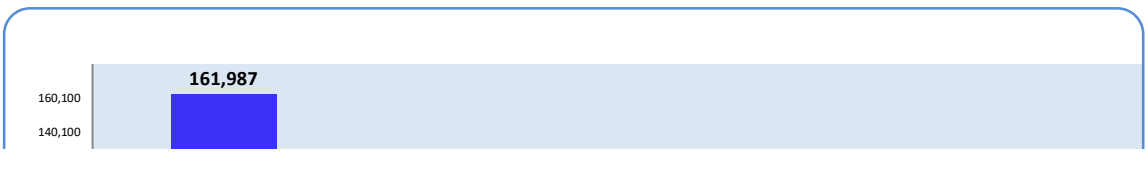
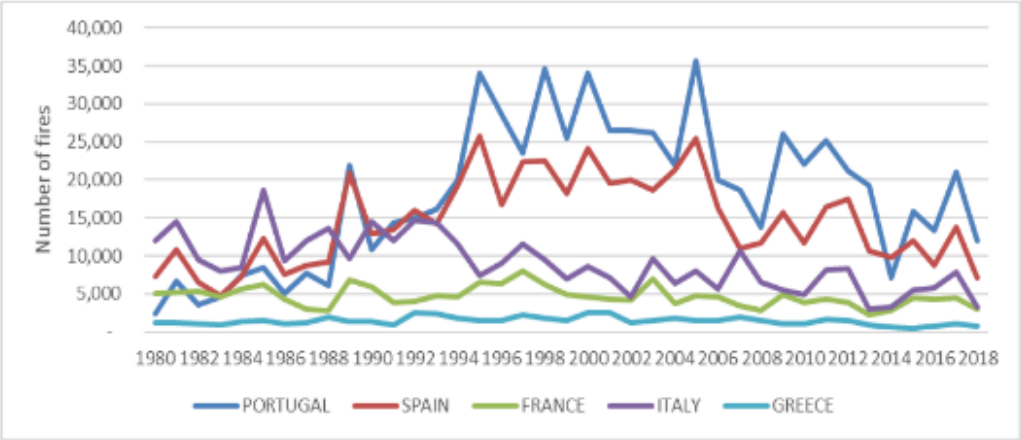


Grafico 27 – Superfici in ettari percorse dal fuoco – anni 2017-2020

Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

Sul piano comparativo rispetto agli Stati membri collocati nell'area sud dell'UE (*Portogallo, Spagna, Francia e Grecia*), dal 1980 al 2018, come da grafico 28, gli eventi registrati in Italia sono stati superiori alla Francia e alla Grecia, ma inferiori al Portogallo e alla Spagna[39]. Analoghe considerazioni valgono per le superfici percorse dal fuoco.

Grafico 28 – Comparazione incendi con altri Stati europei – anni 1980-2018



Fonte: dati Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

[39] Dati estratti dal report "*Forest Fires in Europe, Middle East and North Africa 2018*".

Tale andamento, secondo quanto rappresentato dai Carabinieri, è stato costante a partire dal 1980, ben prima dell'assorbimento del CFS nell'Arma, quando si sono registrati, come accennato, dei picchi anche superiori rispetto a quelli del 2017 (da ultimo, nel 2007 e nel 2012).

Nel triennio 2017/2019, nel corso delle campagne AIB, a richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, l'Arma ha precisato di aver fornito la disponibilità a rischierare n. 3 elicotteri NH500, transitati dal Corpo Forestale dello Stato e allestiti con gancio baricentrico cui poter ancorare i dispositivi AIB, di cui 1 in favore della Regione Siciliana, per l'impiego, in via esclusiva, nella lotta attiva agli incendi boschivi .

Al riguardo, il concorso del velivolo dell'Arma è stato disciplinato con una convenzione a titolo oneroso siglata con il Dipartimento della Protezione Civile e la Regione Siciliana, impegnata a rimborsare gli oneri per il funzionamento dell'elicottero e le spese del personale. Nel periodo di riferimento sono state eseguite 54 missioni con 1.337 lanci.

Sempre nel triennio 2017/2019, l' Arma ha comunicato di aver proseguita l'attività di monitoraggio delle aree percorse dal fuoco, al fine di verificare lo stato di attuazione e l'aggiornamento, ai sensi dell'art.10 della legge n.353 del 2000, del "Catasto dei soprassuoli boschivi percorsi dal fuoco" presso i Comuni e l'eventuale utilizzo improprio delle aree (divieto di modificare la destinazione preesistente all'incendio, di realizzare edifici e infrastrutture, di pascolo e di caccia, nonché di usufruire di finanziamenti pubblici per attività di rimboschimento e ingegneria ambientale). Al riguardo, sono stati eseguiti 29.705 controlli, riscontrando 7.391 violazioni.

Circa i numerosi, ulteriori rilievi critici, prevalentemente di natura tecnica, mossi nei documenti FERFA alla gestione della parte di flotta transitata all'Arma, quest'ultima ha formulato le proprie considerazioni al riguardo inserendole nella tabella 40 di seguito trascritta, che, per una più agevole lettura, ha affiancato i primi alle seconde:

Tabella 40 - Osservazioni sull'asserita inefficienza della flotta aerea AIB dell'Arma dei Carabinieri.

RILIEVI CRITICI FERFA	CONSIDERAZIONI ARMA

Per quanto attiene la manutenzione di tutti gli elicotteri, il Corpo Forestale dello Stato si avvaleva del proprio personale tecnico fino al livello manutentivo dell'ispezione 300h, mentre per quelli più gravi a partire dalla annuale, si avvaleva di ditte di manutenzione aeronautiche a standard part. 145 tramite contratti pluriennali. Una di queste Aziende è la MAG (Mecaer Aviation Group) di Monteprandone (AP), che per giunta è titolare dei disegni e progetti dell'elicottero NH500. Al 31 dicembre 2016, vi erano in essere presso la suddetta azienda due contratti di manutenzione: uno per gli elicotteri NH500 (contratto n. 981 in data 22/12/2014 che, per la manutenzione di 9 elicotteri era di 600.000 euro/annui) e uno per gli elicotteri AB412 (contratto n. 980 in data 22/12/2014 che, per la manutenzione di 17 elicotteri era di 2.300.000 euro/annui). Quest'ultimo in particolare, è un contratto triennale scadente il 31 dicembre 2017 e che aveva una capienza residua ferma al 31/12/2016 di poco più di 2.200.000 euro e riguardava la manutenzione di tutti gli elicotteri AB412, quindi sia quelli destinati all'Arma dei Carabinieri e sia quelli destinati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Mantenendo ferme le suddette assegnazioni, la quota parte del contratto manutentivo relativa agli elicotteri assegnati al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco era pari a poco più di 1.700.000 euro, mentre i residui 500.000 euro erano per la manutenzione dei cinque elicotteri a matricola militare assegnati all'Arma dei Carabinieri.	Il mantenimento dell'efficienza degli aeromobili dell'Arma è assicurato attraverso il personale e i mezzi a supporto dell'attività manutentiva, nonché con il ricorso all'industria di settore. Nello specifico: • flotta AB 412: - ispezioni 100 ore e multipli (*fino alla 300 ore*) eseguite *in house* dal personale del RAC; - ispezioni 300 ore (*ispezione maggiore*) eseguite *in house* presso il RAC o presso stabilimenti Ditta in funzione della capacità recettiva e di mano d'opera del personale specialista del Raggruppamento. • flotta A 109: - fino all'ispezione 200 ore eseguita *in house* dal personale del RAC; - ispezioni 200 ore (*ispezione maggiore*) e successive eseguite presso stabilimenti Ditta. • flotta NH 500: - fino all'ispezione 100 ore eseguita *in house* dal personale transitato all'Arma già in possesso di titoli civili (*già in possesso della Licenza di Manutentore Aeronautico Militare rilasciato dalla DAAA*), e gestito sotto i privilegi di CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) della ditta MAG già operante con normativa EASA 145, del tutto analoga alla normativa militare (*AER(EP).P-145*); - dall'ispezione 100 ore e successive eseguita presso stabilimenti Ditta. • flotta P180: - attività di pre-volo, post-volo eseguita *in house* dal personale del RAC; - tutte le altre ispezioni eseguite presso HUB manutentivo Piaggio sulla base di Pratica di Mare. Ciò posto, la capacità manutentiva dell'Arma è analoga a quella già espressa dal Corpo Forestale dello Stato. Nel merito dei contratti di supporto del CFS, ai sensi dell'art. 18 "Disposizioni transitorie e finali" del citato D. Lgs. n. 177/2016, l'Arma dei Carabinieri è subentrata nei rapporti giuridici attivi e passivi del CFS. Conseguentemente, sono transitati all'Arma i contratti manutentivi pluriennali (2014-2017) per le flotte elicotteri AB 412 e NH 500 , con risorse tuttavia insufficienti per il mantenimento operativo dei mezzi per l'esercizio finanziario 2017. In merito ai contratti di supporto per gli elicotteri: • AB412 (*cont. 980/rep. del 22.12.2014 sottoscritto dal CFS con la RTI*), al 31/12/2016 residuava per l'Arma un importo di € 325.866. A seguito dell'analisi delle attività manutentive necessarie per il mantenimento operativo dei 5 elicotteri transitati,

La situazione attuale contempla due situazioni differenti a seconda della diversa amministrazione. Il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco opera attività manutentiva fino alla ispezione 25h e si avvale dell'operato della ditta già dalla ispezione 100h il cui costo mediamente si aggira intorno ai 20.000 euro (come da preventivo allegato a pagina 15), mentre l'arma benché faccia attività manutentiva fino alla ispezione 100h, l'attività di volo è
talmente ridotta che in realtà si raggiungono prima le ispezioni maggiori da fare in ditta che non quelle da far eseguire al proprio personale.

è stato necessario la sottoscrizione di un "atto aggiuntivo" n. 10685 di Rep del 11.10.2017 con l'incremento di € 360.772 (*totale per 2017 € 686.638*).

- NH 500 (*cont. 981/rep. del 22.12.2014 sottoscritto dal CFS con la MAG*), al 31/12/2016 residuava per l'Arma un importo di € 600.000. A seguito dell'analisi delle attività manutentive necessarie per il mantenimento operativo dei 8 elicotteri transitati, è stato necessario la sottoscrizione di un "atto aggiuntivo" n. 10653 di Rep del 19.07.2017 con l'incremento di € 596.733 (*totale per 2017 € 1.196.733*).

L'Arma ha acquisito dal CFS una situazione di efficienza delle flotte deficitaria, nello specifico:

Aeromobile	M.M.	Data Inefficienza	Motivazione	Ripristino efficienza
AB 412	81692	20/04/2013	avaria al motore e cannibalizzato c/o la base di Rieti	
AB 412	81693	03/11/2016	raggiungimento alla scadenza di manutenzioni programmate tipo 3000h/5 anni c/o la base di Roma Urbe	27/06/2017
AB 412	81694	03/11/2016	raggiungimento alla scadenza di manutenzioni programmate tipo 3000h/5 anni c/o la base di Rieti	27/07/2017
NH 500	81920	31/07/2016	inefficiente a seguito di incivolo dal 31/07/2016 c/o ditta MAG di Monteprandone	13/09/2020
NH 500	81916	31/12/2016	Inefficiente e preservato per raggiungimento della scadenza di manutenzioni programmate c/o Pescara	27/01/2017
NH 500	81921	18/11/2016	inefficiente dal 18/11/2016 per raggiungimento della scadenza di manutenzioni programmate c/o ditta MAG di Monteprandone	20/07/2017
A109N	81686	01/04/2014	inefficiente dal 01/04/2014 c/o base Roma Urbe per insufficienza di risorse finanziarie del disciolto Corpo destinate al suo riefficientamento	07/08/2020
A109N	81687	01/04/2014	inefficiente dal 01/04/2014 c/o base Roma Urbe per insufficienza di risorse finanziarie del disciolto CFS	
A109N	81688	01/04/2014	inefficiente dal 01/04/2014 c/o base Roma Urbe per insufficienza di risorse finanziarie del disciolto CFS	28/10/2019
P 180 AVANTI	62304	20/12/2016	inefficiente dal 20/12/2016 per raggiungimento alla scadenza di manutenzioni programmate c/o ditta Piaggio	14/01/2018

Dalla data dall'accorpamento il volato degli aeromobili transitati all'Arma, è stato:

Aeromobile	M.M.	Volato totale 2017	Media mese	01/01/2017 al	Media mese

			anno 2017	20/10/2020	
AB 412	81692	0	0	0	0
AB 412	81693	99	17	493	12
AB 412	81694	79	16	374	10
AB 412	81695	96	24	499	13
AB 412	81696	81	16	400	10
NH 500	81914	154	13	532	12
NH 500	81915	90	8	392	9
NH 500	81916	102	9	473	10
NH 500	81917	69	6	495	11
NH 500	81918	5	0.40	382	8
NH 500	81919	83	7	483	11
NH 500	81920	0	0	20	30
NH 500	81921	101	20	452	10
A109N	81686	0	0	103	51
A109N	81687	0	0	0	0
A109N	81688	0	0	383	27
P 180 AVANTI	62304	0	0	502	16

I nuovi contratti di manutenzione sottoscritti dall'arma dei Carabinieri hanno costi lievitati rispetto a quelli del CFS e più precisamente:

- per quattro elicotteri AB412, il contratto triennale (escluso aumento di 1/5) è di € 2.235.00 che diviso il numero di macchine fa € 558.750 ad elicottero, contro i 380.350 al tempo della Forestale.
- per 8 elicotteri NH500 il contratto triennale, inizialmente di € 4.050.000, è € 4.370.000 che diviso il numero delle macchine fa € 546.250, contro i 150.000 al tempo della Forestale.

La struttura di un contratto di manutenzione pluriennale si basa sull'analisi delle scadenze manutentive pianificate negli anni di previsto supporto, quantificate sul valore dei costi unitari delle singole attività. Dall'analisi comparata dei citati contratti, si evidenzia la corrispondenza degli importi posti a base di gara, con la conseguente rivalutazione monetaria.

Tipologia	cont. 98001 CFS AB 412	Cont. 10888 Arma AB 412
100 ore/12 mesi	€ 73.571	€ 75.500
3000 ore/5 anni	€ 161.714	€ 166.000
Speciale 600 ore	€ 3.809	€ 3.809
Ispezione comandi volo	€ 2.020	€ 2.020
Pesata a/m	€ 554	€ 554
Ispezione 600 ore mot.	€ 8.482	€ 8.482
Ispezione 600 ore mot.	€ 4.042	€ 4.042

Tipologia	cont. 98101 CFS NH 500	Cont. 10888 Arma NH 500
300 ore/12 mesi	€ 100.673	€ 116.500
300 ore/6 mesi	€ 5.883	€ 6.250
Revisione piatto oscillante	€ 3.719	€ 5.700
Revisione Mozzo Rotore princ.	€ 44.832	€ 50.949
Revisione trasmissione	€ 6.942	€ 7.497,18
Revisione ruota libera	€ 4.724	€ 5.394,60
Revisione Starter generatore	€ 2.665	€ 3.096,90
Revisione Giunto albero	€ 6.946	€ 9.890,10
Revisione gancio baricentrico	€ 10.430	€ 12.087,90

Ciò posto, si può osservare come i costi critici siano analoghi e tuttavia l'importo complessivo del contratto dipende dal numero di interventi richiesti.

Tale spropositata lievitazione di costo contrattuale è dipesa dal fatto che nessun pilota o tecnico ex CFS ha partecipato alla Gara e quindi è stato chiamato a fare la congruità prezzi di un contratto di ben 4.000.000 di euro. Ciò fa nascere una riflessione: dato che nessun CC è in possesso di nessuna abilitazione aeronautica EASA, o di Armaereo sull'NH500D, chi stato in grado di firmare una congruità prezzi. Ciò

I contratti di supporto logistico degli aeromobili in argomento, sono stati sottoscritti agli esiti di una procedura "*ristretta*", ai sensi degli artt. 59 e 61 del D.Lgs. 18/04/2016, n.50, con "*rito accelerato*" e aggiudicazione con il criterio del "*minor prezzo*", ai sensi dell'art. 95, comma 4 del D.Lgs. 18/04/2016, n.50, anche in presenza di una sola offerta valida.

lascerebbe pensare che la congruità sia stata fatta dalla ditta ...allora si spiegano i quasi 4.400.000 di euro (da Corte dei Conti). Se da un lato bisogna riconoscere la fattiva opera dei Vigili del Fuoco nell'essersi attivati in tempi lontani per risolvere quanto prima questa questione burocratica, bisogna tenere presente che il D. L.vo dispone le assegnazioni di personale, beni e strutture mediante l'emanazione di decreti interministeriali per le assegnazione. Per quanto attiene l'aspetto del mantenimento dell'aeronavigabilità continua della flotta ex Corpo Forestale dello Stato, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nei mesi di novembre e dicembre 2016 aveva incontrato il personale aeronavigante del Corpo Forestale dello Stato per esporre fattivamente la loro volontà a che questi nuovi aeromobili fossero prontamente disponibile. L'esito di tali riunioni sono poi state riportate in un documento a data 28/12/2016 a mo' di prime indicazioni. In data 11/01/2017 il personale tecnico veniva formalmente autorizzato ad effettuare l'attività manutentiva e, per una pura coincidenza, in data 21/01/2017 tutto il personale veniva autorizzato all'espletamento dell'attività operativa e manutentiva. Conferma INCONFUTABILE che la data del 21/01/2017 è una semplice coincidenza, è dimostrata dal fatto che in data 24/01/2017 l'Ente Nazionale Aviazione Civile, attribuiva il numero di approvazione IT.145.0389 istituendo così una organizzazione di manutenzione aeronautica. Elemento imprescindibile per l'attività di lavoro aereo. Solitamente una tale autorizzazione non la si ottiene in cinque giorni, ma i tempi necessari a che si ottemperi a tutti i requisiti richiesti può richiedere anche un anno di tempo. Averla ottenuta in quattro mesi, ovvero a decorrere dalla data di pubblicazione del D. L.vo n. 177/2016, evidenzia l'assoluta volontà espressa da tutte le parti in causa a che si superassero celermente tutti gli elementi frenanti. Mi permetto ora una considerazione sull'opportunità che gli altri aeromobili siano transitati all'Arma dei Carabinieri, dato il loro trascorso aeronautico. Negli ultimi venti anni si è assistito ad una drastica diminuzione del numero di ore annue volate, passando da un numero elevatissimo negli anni antecedenti il 2000, per poi scendere a 150 prima e 90 poi, pro capite, fin quasi ad "azzerare" ad oggi, le ore minime per il mantenimento della capacità operativa di ciascun aeronavigante, con chiusura anche di alcuni Nuclei elicotteri, come ad esempio quello di Ancona-Falconara, riassegnando il personale ad altri Nuclei elicotteri o disperdendo la professionalità del personale assegnandolo ad altri reparti territoriali.	Pertanto, non è stato necessario procedere alle attività volte a congruire l'offerta emessa dalla ditta che comunque ha condotto ai medesimi costi sopra descritti. Minimi scostamenti che non possono essere considerate "spropositate lievitazioni". Nel giugno del 2011, a seguito di determinazioni assunte, il Servizio Aereo dell'Arma è stato ricompreso nel complesso della manovra di

Sulla scorta di questa parabola discendente, non si comprende quale sia stata la ratio che abbia mosso l'Arma dei Carabinieri ad acquisire degli aeromobili dell'accoppato Corpo Forestale dello Stato. Analizziamo adesso, per sommi capi, quanto accadrà alla flotta aerea del Corpo Forestale dello Stato acquisita dall'Arma dei Carabinieri.	razionalizzazione dell'Arma, per ciò che attiene i mezzi, i siti e il personale. La soppressione del 5° NEC di Falconara Marittima (AN) ha tenuto conto: • della sostenibilità del servizio aereo a fronte delle risorse finanziarie all'epoca disponibili; • dei rilevanti interventi manutentivi infrastrutturali del sito e in particolare dell'Hangar; • della copertura areale fornita comunque dai NEC di Bari e Forlì. Il reimpiego delle 23 unità interessate (*7 non specializzate e 16 specializzate*), ha tenuto conto della sede di gradimento.
Aereo Piaggio P180 "AvantiI". L'Arma dei Carabinieri, acquisendo il possesso di questo aereo che era stato acquistato in *leasing,* si è anche accollato l'onere del pagamento delle rate residue, scadenti in marzo 2018 per un importo di circa 1.300.000 euro. In pratica, abbiamo degli incompetenti che volontariamente scelgono di prendere un bene di proprietà di una banca che, se vorranno riscattarlo, avranno da pagare una bella sommetta. Questo aereo ha matricole civili e, benché sia un modello superato, potrebbe ancora essere rivenduto, ad esempio sul mercato americano, in una qualunque scuola di volo. Per le sue criticità dettate anche dal carrello triciclico stretto, se sai atterrare col P180, lo sai fare con qualunque aereo. A parte la battuta di campanilismo, il P180, benché è un aereo superato, ha comunque una immatricolazione civile. Qualora questa dovesse venir convertita in militare, sarà quasi impossibile ritornare a quella civile, quando i Carabinieri si renderanno conto che, gestirlo, avrà dei costi importanti. L'Arma dei Carabinieri sta creando un rottame che non avrà mercato!	Il velivolo P180 fu acquistato dal CFS in trattativa privata con la Ditta Piaggio ed è entrato in servizio nel 2005, sviluppando nel periodo operativo un totale di **1500** ore di volo (*P180 dell'Arma entrato in servizio nel 2006 ha totalizzato circa **4100** h/o*). L'aeromobile, pur essendo un modello "Avanti I" precedente a quello fornito all'Arma ("Avanti II"), aveva un potenziale di utilizzo considerevole in considerazione del limitato utilizzo fatto dal Corpo. Per quanto concerne il contratto di l*easing* n. 157 di Rep. datato 15/11/2004, stipulato dal CFS con la banca OPI S.p.a. e transitato all'Arma, era previsto nell'art. 8, alla scadenza della locazione finanziaria, l'opzione del conduttore utilizzatore di acquisire in proprietà il velivolo mediante il pagamento dell'importo di € 200.000, da corrispondersi alla naturale scadenza della locazione finanziaria. Pertanto, a seguito delle 3 rate residue (*24^, 25^ e 26^*) per un ammontare di € 821.979, si è provveduto all'operazione di riscatto del bene per ulteriori € 200.000,00 attingendo dai fondi di finanziamento dell'Arma. L'aeromobile originariamente era iscritto nel Registro Aeronautico Nazionale, ed è stato amministrato e gestito dal CFS, in accordo alle normative aeronautiche civili. Transitato nell'Arma, si è reso indispensabile procedere all'immatricolazione e rilascio del Certificato di Omologazione di Tipo Militare (*COTAM*), per la successiva registrazione al Registro Aeronautico Militare (*RAM – nuova Matricola Militare 62304*), sottoscrivendo in tal senso l'obbligazione commerciale 5/2017 con la ditta Piaggio per un ammontare di € 134.950,00. Il velivolo è rientrato in linea efficiente in data 14/01/2018, dopo il completamento delle attività

	manutentive necessarie, eseguite presso gli stabilimenti della ditta (*revisione carrelli di atterraggio e corrosione pavimentazione cabina passeggeri*). In data 13/07/2017 è stato sottoscritto un Atto Aggiuntivo n. 835 al contratto 801 di Rep. del 29/12/2015 con la ditta Piaggio, al fine di garantire il Supporto Logistico Integrato (SLI) per la flotta P180 dell'Arma (1 P180 dell'Arma + 1 P180 ex CFS), per un totale di € 1.229.812,29.
Elicotteri AB 412 EP. Se gli elicotteri, pur mantenendo la stessa linea di progetto (AB412), hanno delle lettere distintive di progetto, significa che differiscono gli uni dagli altri. L'arma dei Carabinieri ha elicotteri AB412HP che hanno motori differenti dagli elicotteri AB412EP del Corpo Forestale dello Stato. Ciò determina che i ricambi sono differenti e quindi si dovranno incrementare i Magazzini Speciali Aeronautici (MSA) e quindi, i Carabinieri hanno acquisito una flotta non "cannibalizzabile". A tutto ciò non bisogna non correlare il fatto che gli AB412 acquisiti, sono aeromobili che sono stati immatricolati nel 2007 e quindi erano prossimi alla seconda ispezione quinquennale al momento dell'acquisizione. Ispezione approfondita che prevede anche la sverniciatura della cellula. Se da un lato, in tale intervento manutentivo, si ovvierà al costo pro capite di circa 160.000 per il cambio della livrea (riverniciatura con nuovi colori□, bisognerà vedere se l'Arma sarà capace di affrontare una simile spesa, dato che dagli anni 2000 fino al 2009 – 2010 ha rivisto la sua capacità di spesa al punto da chiudere il Nucleo Elicotteri di Ancona – Falconara e mantenere aperto il distaccamento di Abbasanta – Cagliari solo in senso figurato e azzerare le ore di volo pro capite fino alle minime per il mantenimento delle capacità operative. Ma non solo, e in tal senso facciamo un parallelo con le autovetture. Oggi, possono ancora circolare autovetture immatricolate anche diversi decenni fa, pur non essendo rispondenti alle normative attuali ma se queste, per una qualunquissima ragione venissero radiate e quindi private delle targhe, non potrebbero più essere reimmatricolate. Analogamente accade con gli elicotteri. Gli elicotteri AB412, sono macchine iniziate ad entrare in servizio nel 1981. Progetti vecchi che quindi l'Agusta Westland, oggi Leonardo, non ha nessun interesse a mantenere in essere, eccezion fatta per il mercato africano. Non si comprende quindi la opportunità economica rappresentata dall'Arma nell'acquisire tali elicotteri che, non hanno un mercato, non sono	Per quanto attiene il Materiale Speciale Aeronautico, l'Arma, al fine di dare anticipata attuazione all'art. 18 comma 4 del D.lgs. 177/2016 ha, congiuntamente con il CNVVF, redatto un verbale per la ripartizione del materiali a supporto alle attività manutentive direttamente riconducibili agli elicotteri ceduti dal Corpo, e ha provveduto alla parziale cessione contabile dei beni mobili per il tramite dei rispettivi consegnatari. L'Arma ha rielaborato le livree dei mezzi acquisiti "*in house*" presso il Raggruppamento Aeromobili Carabinieri, limitatamente alla scritta "Carabinieri" e all'identificativo dell'aeromobile, contenendo spesa e tempi di realizzazione. L'attività è stata intrapresa ad acquisito nulla osta tecnico di fattibilità emesso dalla Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità (DAAA). Gli elicotteri AB 412 transiti all'Arma dal disciolto CFS, sono aeromobili di nuova costruzione (*immatricolati nel 2007*) e con un considerevole potenziale di utilizzo, atteso il limitato impiego

semplicemente gestibili dato che richiederebbero un ampliamento del magazzino aeronautico, i cui ricambi, ripeto, non sono interscambiabili con quelli della flotta in essere all'Arma. Elicotteri NH500 D, la cui azienda titolare dei progetti e disegni è la MAG di Monteprandone (AP), avendoli a suo tempo acquisiti dalla Breda Nardi. Tale elicottero, che in Forestale aveva matricole civili, è un qualcosa di fantastico. E' un elicottero multi-ruolo, caratterizzato da consumi bassissimi e costi di gestione contenuti, con una discreta capacità di carico al gancio baricentrico e che in Forestale era fattivamente utilizzato per l'antincendio boschivo in territori "difficili". Ha una struttura semplice che richiede pochissima manutenzione, benché segua i planner manutentivi degli altri elicotteri. Per le sue caratteristiche e dimensioni è maneggevolissimo, può atterrare in spazi ridottissimi e il suo rotore genera un flusso d'aria di basso impatto che gli permette di essere usato anche in ambienti polverosi o di neve fresca. È l'elicottero scuola per eccellenza, col quale tutti i piloti delle scuole militari hanno iniziato ad addestrarsi. Per una forma di nostalgia in voga tra i piloti, credo che sia stato proprio questo elicottero che ha spinto l'Arma ad acquisire una quota parte della flotta aerea del Corpo Forestale dello Stato. Credo che questo elicottero lo si sia inteso come la panacea a tutti i mali e che la sua economicità avrebbe permesso a tutti di fare le ore di mantenimento a costi irrisori. Peccato che la Forestale usava questo elicottero proprio e prioritariamente per il servizio antincendio. Come già accennato, gli interventi manutentivi maggiori venivano espletati presso la ditta MAG per effetto di un contratto di manutenzione triennale scadente il 30/6/2017 che, al momento dell'accorpamento, aveva ancora una capienza residua di poco superiore a 1.000.000 di euro.	operativo da parte del CFS (*circa 1600 ore velivolo* – al *netto dell'elicottero MM 81692 in Riserva Logistica*). La flotta AB 412 del Servizio Aereo è entrata in servizio dal 1991, con un impiego medio di circa 2800 ore macchina. Gli elicotteri NH 500 sono allestiti con gancio baricentrico e funzionali all'assolvimento di molteplici attività comprese quelle AIB. A tal riguardo nel 2017, a fronte di una contingenza ambientale molto critica, che ha favorito l'innesco e la propagazione degli incendi boschivi, in Italia come in altri Paesi europei, segnatamente Francia e Portogallo, il Dipartimento della Protezione Civile ha richiesto all'Arma l'impiego di velivoli NH500, transitati dal Corpo Forestale dello Stato e allestiti con gancio baricentrico cui poter ancorare i dispositivi AIB. Conseguentemente, l'Arma ha sottratto alle ordinarie funzioni di monitoraggio ambientale 4 NH500, impegnandoli in 113 missioni di spegnimento, nelle Regioni Lazio, Abruzzo, Molise e Sicilia, nel periodo dal 15.06.2017 al 22.08.2017. Nel corso della campagna AIB 2018 e 2019, a richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, l'Arma ha fornito nuovamente la disponibilità a rischierare n. 3 elicotteri NH500, di cui 1 in favore della Regione Siciliana, per l'impiego, in via esclusiva, nella lotta attiva agli incendi boschivi.
Peccato anche che all'Arma sia sfuggito che questo elicottero ha matricole civili e non militari.	Gli NH 500 sono stati reimmatricolati e iscritti nel Registro degli Aeromobili Militari (RAM) il 20/01/2017, a cura della Direzione degli Armamenti

	Aeronautici e per l'Aeronavigabilità del Segretariato Generale della Difesa, senza oneri per l'Amministrazione.
L'Arma dei Carabinieri, non avendo mai avuto tale linea elicotteri nel proprio parco aeromobili, non ha quindi un preposto ufficiale tecnico, non ha un magazzino ricambi, non ha personale sia tecnico che pilota formato, non ha una organizzazione che provveda alla aeronavigabilità continua.	Per quanto attiene il Materiale Speciale Aeronautico, l'Arma, al fine di dare anticipata attuazione all'art. 18 comma 4 del D.lgs. 177/2016 ha, congiuntamente con il CNVVF, redatto un verbale per la suddivisione del materiali a supporto alle attività manutentive direttamente riconducibili agli elicotteri ceduti dal Corpo, e ha provveduto alla parziale cessione contabile dei beni mobili per il tramite dei rispettivi consegnatari
Manca quindi di tutta quella struttura che permetta l'uso dell'elicottero. Manca ciò che gergalmente è chiamata una "PTA a cappello", appunto una struttura capace di gestirla.	Le Prescrizioni Tecniche Applicative (PTA) ad "ombrello", (*e non a "cappello"*), sono le prescrizioni che stabiliscono l'applicabilità delle Pubblicazioni Tecniche emesse dalla Ditta, impiegabili in ambito civile, che forniscono istruzioni relative all'uso, alla manutenzione, alla revisione e conservazione degli aeromobili, loro parti ed equipaggiamenti. Nel febbraio del 2017 la Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità ha emesso una serie di Prescrizioni Tecniche Applicative "*ad ombrello*" per la flotta NH500.
La struttura per il mantenimento della aeronavigabilità continua, che in Forestale era interna alla stessa amministrazione, è ora offerta dalla MAG di Monteprandone ad un costo annuale che, da indiscrezioni, si attesta intorno i 100.000 euro/annui.	Per il mantenimento dell'aeronavigabilità degli NH500 su indicazioni della DAAA, si è fatto ricorso all'ausilio delle capacità di CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) della ditta MAG già operante con normativa EASA 145, del tutto analoga alla normativa militare (*AER(EP).P-145*), nonché all'impiego del personale transitato all'Arma già in possesso di titoli civili (*dopo un adeguato iter addestrativo teorico/pratico*).
Tralasciamo l'AW109 NEXUS in quanto prettamente militare con predisposizione per i sistemi d'arma tipici di un elicottero militare.	
HANGAR	
Esaminati gli aeromobili, provo adesso a offrire qualche spunto di riflessione sulle strutture del Centro Operativo Aereo del Corpo Forestale dello Stato, altrimenti chiamati hangar. Al 31/12/2016, si contavano ben 6 strutture, ovvero la sede madre di Roma Urbe e le sedi staccate di Ciampino, Rieti, Pescara, Lamezia Terme, Cecina e Belluno. Roma Urbe, Rieti, Pescara, Cecina e Belluno sono strutture di proprietà del Corpo Forestale dello	Delle n. 7 basi su cui era articolato il Centro Operativo Aereo (COA) del CFS, sono state trasferiti all'Arma n. 4 reparti: • Roma Urbe, strategicamente posizionata per le attività operative della Capitale; • Belluno, per consentirvi la ridislocazione del 14° NEC di Treviso, gravato da problemi infrastrutturali; • Pescara, per il controllo della costa medio-adriatica;

Stato mentre Lamezia terme e Ciampino sono strutture in affitto.
L'hangar di Lamezia Terme, essendo in affitto, ha un costo di 60.000 euro annui. L'hangar di Cecina è una struttura piccola prevalentemente in legno lamellare, capace di ospitare comodamente un AB412 e con estreme difficoltà di manovra, due. L'hangar di Pescara è una struttura realizzata per ospitare l'elicottero Sikorsky S64, alta 9 mt., fiore all'occhiello delle nostre strutture perché di recente realizzazione e dotata di palazzina alloggi e foresterie.
L'hangar di Belluno, anch'essa dotata di foresterie, è una ex base aeromobili dell'Esercito Italiano.
Limitandosi alla semplice spartizione delle strutture, sembrerebbe che l'Arma dei Carabinieri abbia scelto le strutture migliori e più economiche, lasciando ai Vigili del Fuoco quelle più onerose, adducendo le più disparate motivazioni.
Incomprensibile è invece la scelta di monopolizzare l'asse Tirreno Adriatico del Centro Italia perpetrato dai Carabinieri con le basi di Roma Urbe, Rieti e Pescara. L'arma dei Carabinieri ha un suo Nucleo Elicotteri presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare. Geograficamente
parlando, dire Pratica di Mare è come dire Fiumicino. Se Fiumicino è l'aeroporto internazionale di Roma, non si comprende quindi il senso di avere il possesso di due basi elicotteri al massimo a 10 minuti di volo di distanza tra loro, se non che quello che risulta essere comodo per
raggiungere Viale Romania, ovvero il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri in Roma. Se a ciò si aggiungesse anche l'hangar di Rieti, ne vien presto fuori che l'Arma dei Carabinieri si troverebbe ad avere ben tre strutture aeronautiche nella regione Lazio a 10 – 15 minuti di volo
tra loro. Ad onor del vero, la struttura di Rieti, al momento è condivisa coi Vigili del Fuoco e necessita di importanti interventi manutentivi. Interventi manutentivi di grave importanza li richiede anche la struttura di Roma Urbe. In parole povere l'Arma dei Carabinieri, in tale
spartizione, si è appropriata delle strutture logisticamente più appetibili senza considerare che richiederanno interventi manutentivi tali che potrebbero suggerirne la chiusura nel breve, esattamente come è avvenuto per Falconara. In merito alla sede di Belluno, corre l'obbligo rappresentare che è intenzione trasferire lì il Nucleo elicotteri di Treviso, attualmente ospitato
presso una base dell'aeronautica militare. La base di Belluno, essendo una *ex* base dell'esercito, ha le dimensioni idonee ad ospitare l'elicottero Sikorsky S64, che si ricorda essere stato assegnato ai Vigili del Fuoco. Analogamente, stesso discorso vale per la

- Rieti, avamposto sulla dorsale appenninica centrale nonché sede del simulatore di volo dell'elicottero AB412.

La manovra ha consentito di ridefinire le competenze areali dei Nuclei Elicotteri, migliorando i tempi d'intervento, nonché la copertura delle provincie della dorsale appenninica centrale (PG, RI e AQ), assegnata al NEC di Rieti, e quella del versante adriatico (AN, MC, AP, TE, PE, CH e CB), attribuita al NEC di Pescara.
In queste aree sono posti **630** presidi territoriali:

- PG,RI e AQ - totali **252**
  - Cdi Prov. 3;
  - Cdi Compagnia 17;
  - Cdi Stazione 159;
  - Gr. Forestali 3;
  - Rep. Parco 2;
  - Staz. Forestali 55;
  - Staz. Parco 13,
- AN, MC,AP,TE,PE,CH e CB – totali **378**
  - Cdi Prov. 7;
  - Cdi Compagnia 27;
  - Cdi Stazione 248;
  - Gr. Forestali 7;
  - Rep. Parco 2;
  - Staz. Forestali 61;
  - Staz. Parco 26,

che operano per lo più come unico presidio di polizia, ben comprendendosi la scelta di sostenerli anche nella terza dimensione con interventi a breve raggio.
Gli oneri sostenuti per la conversione delle basi si riferiscono alle sole attività di rimozione delle insegne del CFS, e la contestuale collocazione delle insegne "Carabinieri" per una spesa di € 2.200.

base di Pescara, progettata per ospitare l'elicottero Sikorsky S64. Molto più logico sarebbe stato il valutare l'assegnazione della base di Pescara e Rieti in toto al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e con essa anche l'assegnazione del personale, al fine di ripristinare gli alti livelli di efficienza manutentiva, facendo diventare gli stessi, dei veri poli manutentivi e logistici al fine proprio di implementare il mondo del soccorso. Roma Urbe non la prendo assolutamente in considerazione in quanto il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ha comunque una sua sede presso l'aeroporto di Ciampino, fatto salvo che questa non sia a titolo oneroso e nel qual caso si potrebbe rivedere a quale amministrazione destinarla, anche rimettendo in discussione gli hangar di Rieti, perché una distanza di 30 minuti di volo sposerebbe meglio il concetto di revisione della spesa pubblica. PERSONALE Il personale aeronavigante del Corpo Forestale dello Stato al 31/10/2016 era rappresentato da 71 piloti e 127 specialisti per un totale di 198, ovvero alla data dei decreti di assegnazione del personale. Di questi 101 transitati ai Carabinieri e 97 ai Vigili del Fuoco. Aeronaviganti dei Vigili: 35 piloti e 62 specialisti Aeronaviganti dei Carabinieri: 36 piloti 65 specialisti Dei 36 piloti passati ai Carabinieri, 23 hanno la licenza di pilota commerciale dei quali 3 (adesso comunque 2 perché uno ha scelto la mobilità in altra amministrazione) hanno l'ATPL, ovvero la licenza da pilota di linea perché piloti dell'aereo. 13 piloti non hanno avuto il tempo di completare l'iter formativo. Mediamente, ogni pilota Forestale, come solo costo di formazione presso la scuola dell'Aeronautica Militare, rappresenta una spesa scolastica intorno ai 50.000 euro con sole 80/90 ore volative, ai quali si devono sommare le spese di vitto e alloggio che, per una durata di 7 mesi, ammontano orientativamente a 21.000 a persona. Una volta in reparto, al raggiungimento delle 400 ore di volo (90 di scuola militare + 310 in Forestale) con l'elicottero NH500 (il cui consumo orario del solo combustibile è di 90 lt/h al costo di 1,20 – 1,30 €/lt. per un totale di € 35.000), con un corso di 50 ore il pilota diventava "operativo" al gancio baricentrico con una spesa del solo combustibile di € 6.000. Ulteriori 60 ore di volo sull'AB412, il cui consumo orario è di 300 lt/h, erano necessarie per diventare copilota, con un ulteriore spesa di quasi € 25.000.	

Tra i costi vivi, devono essere aggiunti anche gli interventi di manutenzione programmata che si operano sugli elicotteri. Se da un lato si omettono le ispezioni 25h perché pur rappresentando un costo tra fermo macchina e impiego di personale qualificato che si attesta intorno a € 3-4000 ad intervento, rappresentano interventi manutentivi marginali in quanto vi è utilizzo di materiali di rapido consumo e solitamente non vi è sostituzione di componentistica fatto salvo nei casi di usura, non si può non considerare il prezzo di mercato di un ispezione 100h il cui costo è mediamente di € 15.000 per gli NH500 ed € 20.000 per gli AB412. Come dire che ogni pilota, dei 36 transitati ai Carabinieri, ha rappresentato un costo compreso tra 120 e 130.000 euro ai quali vanno aggiunti pari costi manutentivi per un cifra complessiva ragionevolmente indicata in € 250.000. I nostri piloti vengono formati presso le scuole dell'aeronautica militare dove conseguono il brevetto militare di pilota di elicottero. Una volta assegnati ai reparti, sulla scorta di quanto imparato alla scuola militare, sostengono nuovamente lo stesso esame presso l'ENAC. Qualche integrazione presso scuole civili, li porta poi a poter sostenere l'esame pel il conseguimento della Licenza di Pilota Commerciale. Per i piloti di aereo, una parte della formazione è prevista in America ma ad ogni modo i costi finali sono pressoché simili. La Licenza di pilota commerciale è quella che consente di poter lavorare come pilota e questo è lo standard che era richiesto al personale del Corpo Forestale dello Stato anche per una questione di professionalità. Tale licenza, può essere implementata con ulteriori corsi per arrivare ad avere l'abilitazione al volo notturno, strumentale, istruttore, esaminatore. Per quelle che sono le esigenze di lavoro aereo del Corpo Forestale dello Stato, non era necessario l'abilitazione al volo strumentale, in quanto si effettuava solo volo a vista. In caso di incendi o in caso di ricerca dispersi o di trasporto viveri per persone e/o animali, si vola a quote basse e si ha la necessità di osservare ogni ostacolo, anche il semplice elettrodotto. Da notare però, che gli AB412 sono elicotteri dotati di strumentazione per il volo strumentale mentre ne sono sprovvisti gli nh500. O meglio, la strumentazione ci sarebbe a bordo ma è incompleta a tal punto da considerarlo privo di idonea strumentazione. Ovviamente, tutto si può installare. Filosofia diversa è quella del volo del soccorso, come quello operato dai Vigili del Fuoco dove l'abilitazione al volo strumentale diventa molto più opportuna.	Per quanto riguarda i piloti di elicottero, tutti formati presso la Scuola del 72° Stormo dell'Aeronautica Militare, l'iter di conversione dei brevetti civili in "Brevetti di Pilota Militare di Elicottero", si è concluso in data 20.04.2017, non comportando oneri. Per quanto riguarda i piloti di aeroplano analogo iter di conversione dei brevetti, si è concluso in data 05.07.2018, non comportando oneri. Per quanto attiene invece il riconoscimento dei titoli aeronautici del personale specialista, si è reso necessario il riconoscimento delle abilitazioni per la conversione della Licenza di Manutentore Aeronautico civili, rilasciata dall'ENAC nella Licenza di Manutentore Aeromobili Militare (*MAML – Military Aircraft Maintenance License*). Le attività sono terminate 24.04.2018, non comportando oneri.

Un po' più contenuti sono i costi di formazione del personale tecnico. Si inizia con un corso di 11 mesi presso l'Aeronautica Militare del costo di € 3000 ai quali si aggiungono € 35.000 di vitto e alloggio e ulteriori € 2000 per viaggi. Si prosegue con i corsi per il conseguimento della Licenza di Manutentore Aeronautico (LMA) presso scuole di formazione part 147 riconosciute ENAC – EASA, il cui costo per parte teorica ed elemento pratico si attesta a € 15.000 per una durata di 8 mesi ai quali si aggiungono 24/25.000 per vitto, alloggio e viaggi. Seguono i corsi macchina presso l'azienda costruttrice dell'aeromobile i cui costi sono di € 5.000 al mese, ai quali vanno aggiungi € 3.000 al mese per vitto e alloggio. Il corso per un AB412 dura due mesi e quello per un NH500 dura un mese. Si deduce come la formazione di uno specialista si attesti tra € 110.000 e 120.000 Insolito appare come i 6 istruttori/esaminatori di volo siano stati ripartiti in numero di 5 ai Carabinieri e solo uno ai Vigili del Fuoco. Il numero del personale a cui ho fatto riferimento, è quello alla data della pubblicazione dei decreti di assegnazione del personale. Da tale data, alcuni sono andati in quiescenza. Tutta questa professionalità, nell'Arma dei Carabinieri e nel Corpo nazionale dei Vigili del fuoco viene così vanificata.	

Osservazioni sul COA – Centro Operativo Aeromobili	
OSSERVAZIONI FERFA	**RISPOSTA ARMA**
E' bene premettere che la valutazione dell'efficienza della flotta aerea del COA /CFS non può essere fatta a prescindere dai molteplici aspetti in termini di numero, personale addetto e costi comparati con altre analoghe flotte ma soprattutto senza considerare la specifica attività ed il valore aggiunto delle capacità professionali di spegnimento degli incendi boschivi, che rappresentano in sé una tipizzazione uomo/macchina/organizzazione particolare delle svariate emergenze affrontabili con L'ausilio degli aeromobili. In termini di efficienza e di pronto impiego, statisticamente il COA CFS ha sempre mantenuto livelli di efficienza medi del 60%, intesi come numero di elicotteri efficienti sul totale dei disponibili. Questo perché le manutenzioni che questo tipo di mezzi richiedono ed i tempi di esecuzione delle stesse, fanno si che non si possa prescindere dallo "scalamento" degli elicotteri, ovvero quel tipo di pianifica ione programmata della rotazione	

manutentiva stabilita di concerto tra i vari settori, quello operativo e quello manutentivo interno, e con le Ditte esterne interessate dalle convenzioni per gli interventi non eseguibili in house. Gli obbligatori interventi manutentori sugli aeromobili quindi non potranno mai permettere che tutti siano disponibili contemporaneamente. L'obiettivo strategico del COA CFS, sempre ragionando in termini di poliedricità del sistema Corpo Forestale dello Stato, è stato sempre comunque orientato a garantire la massima efficienza nel periodo estivo (oltre l'80% dei mezzi in efficienza operativa), destinando poi le stagioni autunno/inverno al recupero tecnico dei mezzi e riducendo a circa il 40% l'efficienza in relazione agli incendi boschivi delle aree settentrionali del Paese caratterizzate da una stagione antincendio invernale. Nelle stagioni antincendio del 2015 e 2016, nonostante l'iter dei provvedimenti di cui alla legge 124/2015 ed il D Lgs 177/16 avessero già di fatto prodotto una pesante destabilizzazione della struttura e del personale in relazione all'incertezza delle prospettive, fu comunque chiesto al COA di continuare (come se nulla stesse succedendo) sul collaudato percorso della stipula annuale di convenzioni con le Regioni a fini AIB ed in tal modo furono mantenuti gli impegni presi programmando l'apertura 2015 e 2016 di ben 13 Sedi temporanee utilizzando 3 NH500 e 10 AB412 (oltre agli Erickson S64 su due Sedi). Tra l'altro, la capacità operativa, tecnica e di impiego di personale dimostrò in pieno la propria forza dell'impiego dei mezzi nel terremoto di Amatrice del 24 agosto 2016. Nel frattempo però, gli elicotteri che scadevano in termini di limiti di impiego e destinati alle manutenzioni venivano di fatto fermati e non sottoposti a lavorazioni proprio in virtù dell'imminente ed epocale svolta intervenuta con la L. 124/2015 e dal successivo decreto attuativo, anche e soprattutto in relazione alle valutazioni già in atto con le amministrazioni subentranti nella gestione del Corpo Forestale dello Stato e ad una evidente situazione di paralisi programmatoria, deleteria per un settore che sulla capacità pianificatoria fonda l'essenza stessa della efficienza, della efficacia e della economicità della propria missione. Durante il 2016 vennero di fatto annullati gli accordi tecnici che avrebbero consentito la naturale rotazione dei mezzi che entravano in ditta per la manutenzione straordinaria, pur in presenza di contratti attivi e lo stesso Funzionario responsabile del COA, allora	

Reggente della Divisione 4 Servizio Aereo CFS, ogni volta che veniva convocato all'Ispettorato tornava dicendo che la flotta si sarebbe dovuta fermare a fine estate. Si venne così a creare una sorta di abbassamento della soglia operativa sia negli hangar che presso le Ditte a causa di elicotteri che non potevano più essere sottoposti agli interventi programmati. Questa paralisi, dovuta unicamente all'interruzione della prassi consolidata ed ordinata dell'assistenza a causa di un intervento esterno all'organizzazione, al personale ed alle macchine, ha avuto ovvii ed immediati riflessi nel seguente anno 2017 che, almeno per la parte di flotta passata ai VF (12 AB412) con compiti specifici antincendio, non ha consentito di avere livelli di efficienza sufficienti (in media circa 4 elicotteri su 12) per una decorosa funzione di concorso. La flotta di fatto è stata fermata ad arte e la ripresa della normalità richiede ancora tempi lunghi. L'efficienza della flotta e dell'organizzazione del CFS sono quindi facilmente dimostrabili analizzando l'operatività della campagna AIB 2016 e precedenti. Quella del 2016 è stata particolarmente impegnativa per gestione mezzi e per la difficile condizione psicologica del personale che viveva l'incubo di non sapere quale sarebbe stato il suo futuro. Nel 2017, solo grazie ad una stagione estiva particolarmente piovosa e quindi ad una campagna AIB praticamente inesistente non sono emesse queste problematiche. **Aeromobili transitati al CNVVF** Dopo il passaggio, ai tempi medi di fermo macchina per le manutenzioni annuali e quinquennali si sono poi sommate lungaggini burocratiche causate: • dal mancato decreto di assegnazione dei mezzi al CNVVF, e conseguente necessità di autorizzazioni da parte dell'Arma e presenza di personale Arma in commissioni di ritiro (non risulta che sia ancora stata formalizzata con decreto l'assegnazione degli aeromobili al CNVVF) • adeguamento degli apparati radio agli standard VF • sostituzione scritta cfs con VF (circa 10.000 euro a macchina) Erickson S64-F: dopo il passaggio è stato cambiato lo scalamento. Con il CFS anche per questi aeromobili l'organizzazione aveva fatto in modo che le manutenzioni che comportavano	

lunghi fermi macchina avvenissero durante il periodo invernale. Dopo il passaggio i due elicotteri in gestione vvf sono rimasti in abbandono per circa 6 mesi. Nella campagna AIB 2017 l'S64 denominato "nuvola rossa" è diventata "nuvola rotta". Nel 2018 il periodo di massima attività manutentiva è ricaduto nel periodo che dovrebbe essere di maggior attività operativa di agosto. **Aeromobili transitati ad Arma CC** 5 AB 412 : • CFS 28 inefficiente (motori bruciati ed alcuni danni. Troppo costoso rimetterlo in linea) 1. CFS 29 efficiente 2. CFS 30 inefficiente x avaria rotore principale 3. CFS 31 efficiente a dicembre in uso a Comiso (CT) 4. CFS 32 efficiente 8 NH500D: • al 15 dicembre 2016: 3 efficienti - 1 incidentato - 1 in semestrale 10 gg di fermo - 3 in manutenzione annuale con 30 gg di fermo macchina • a inizio 2016 il Gen. Orsini dell'Aeronautica Militare fece presente che la militarizzazione degli NH500 era fattibile ma con dei costi elevatissimi e tempi molti lunghi. Di fatto le macchine non sono state militarizzate e Arma ha stipulato un contratto, costosissimo, per la manutenzione della flotta, anche per quelle ispezioni che venivano fatte dal personale tecnico del CFS. 3 AW109: • fermi dal 2014 per ordine Capo del Corpo (documento spending review CFS). L'Amministrazione aveva cercato di cederli alla GdF che sembrava interessata ma poi non se ne fece nulla. Piaggio P180: sorte sconosciuta	Gli NH 500 sono stati reimmatricolati ed iscritti nel Registro degli Aeromobili Militari (RAM) il 20/01/2017, a cura della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità del Segretariato Generale della Difesa, senza oneri per l'Amministrazione. Al 1 gennaio del 2017 l'Arma ha acquisito 3 AW109N del disciolto CFS inefficienti dal 01/04/2014, su disposizione del Capo del Corpo a seguito della *spending review* CFS. Le attività di ripristino delle loro capacità operative sono attualmente in corso, e ricadono sul contratto pluriennale di manutenzione 10.853 di rep. del 13/06/2018. Ad oggi gli elicotteri CC 58 (MM81686) e CC 60 (*MM81688*) sono ritornati in linea di volo rispettivamente il 07/08/2020 e il 28/10/2019. Residua l'elicottero CC 59 (*MM81687*) attualmente presso il Raggruppamento Aeromobili Carabinieri per il cambio della livrea. Il velivolo P180 fu acquistato dal CFS in trattativa privata con la Ditta Piaggio ed è entrato in servizio nel 2005, sviluppando nel periodo operativo un totale di

	1500 ore di volo (P180 dell'Arma entrato in servizio nel 2006 ha totalizzato circa 4100 h/v). Per quanto concerne il contratto di *leasing* n. 157 di Rep. datato 15/11/2004, stipulato dal CFS con la banca OPI S.p.a. e transitato all'Arma, era previsto nell'art. 8, alla scadenza della locazione finanziaria, l'opzione del conduttore utilizzatore di acquisire in proprietà il velivolo mediante il pagamento dell'importo di € 200.000, da corrispondersi alla naturale scadenza della locazione finanziaria. Pertanto, a seguito delle 3 rate residue (24^, 25^ e 26^) per un ammontare di € 821.979, si è provveduto all'operazione di riscatto del bene per ulteriori € 200.000,00 attingendo dai fondi di finanziamento dell'Arma. L'aeromobile originariamente era iscritto nel Registro Aeronautico Nazionale, ed è stato amministrato e gestito dal CFS, in accordo alle normative aeronautiche civili. Transitato nell'Arma si è reso indispensabile procedere all'immatricolazione, e rilascio del Certificato di Omologazione di Tipo Militare (COTAM), per la successiva registrazione al Registro Aeronautico Militare (RAM – nuova Matricola Militare 62304), sottoscrivendo in tal senso l'obbligazione commerciale 5/2017 con la ditta Piaggio per un ammontare di € 134.950,00. Successivamente a seguito di importanti ed improcrastinabili scadenze manutentive calendariali (revisione carrelli d'atterraggio 31/12/2016), il velivolo è stato trasferito dal CFS presso gli stabilimenti Piaggio in data 20/12/2016 prima dell'accorpamento. Il velivolo è rientrato in linea efficiente in data 14/01/2018. In data 13/07/2017 è stato sottoscritto un Atto Aggiuntivo n. 835 al contratto 801 di Rep. del 29/12/2015 con la ditta Piaggio, al fine di garantire il Supporto Logistico Integrato (SLI) per la flotta P180 dell'Arma (1 P180 dell'Arma + 1 P180 ex CFS), per un totale di € 1.229.812,29.
Nei nuclei CC gli equipaggi paiono gravemente inattivi. I 412 sono stati tutti fermi per anni a causa del problema amianto. I 109 volavano pochissimo. Anche sull'operatività si bleffa nei numeri. Dire che 3 o 4 elicotteri erano a disposizione AIB non vuol dire nulla. Davano solo due ore (a Palermo 4) di operatività al giorno. Appunto sui contratti di manutenzione: • Il CFS aveva un contratto per la manutenzione triennale degli elicotteri in oggetto e per 9 macchine per un importo pari a 600.000 euro annui con un totale per i 3 anni di € 1.800.000. • I CC hanno fatto un contratto, per 8 macchine (quella che ha fatto atterraggio	

duro a luglio 2016 hanno deciso di tenerla in stand by) per tre anni per un importo totale .....di udite bene € 4.050.000. • I CC non sono in grado di gestirli ed hanno affidato la gestione flotta NH500D alla ditta Mag dal gennaio 2017 con altri costi che attualmente non si è in grado di quantificare comunque tra 60.000 e 100.000 euro. Questo perché non conoscendo la macchina non sapevano dove mettere le mani. • Molto interessante, visto che nessun pilota o tecnico ex CFS ha partecipato alla Gara e quindi è stato chiamato a fare la congruità prezzi di un contratto di ben 4.000.000 di euro, sarebbe interessante sapere se, non essendo nessun CC in possesso di nessuna abilitazione aeronautica EASA , o di Armaereo sull'NH500D , come sia stato in grado di firmare una congruità prezzi. Praticamente la congruità l'ha fatta la ditta ... allora si spiegano i 4.000.000 di euro.	Nel febbraio del 2017 la Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità ha emesso una serie di Prescrizioni Tecniche Applicative "*ad ombrello*" che fornivano istruzioni relative all'uso, alla manutenzione, alla revisione e conservazione degli aeromobili in titolo. A seguito della ripartizione delle risorse in ossequio al D.Lgs. n. 177/2016, si è avuta la destrutturazione della gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili in argomento, in quanto gran parte del personale del Corpo, preposto per tale attività, è transitata al CNVVF insieme alla consolidata esperienza acquisita. A questo punto carenti dell'adeguato *know how* gestionale della macchina e della sua manutenzione, e su indicazioni della DAAA, si è fatto ricorso all'ausilio delle capacità di CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisation*) della ditta MAG già operante con normativa EASA 145, del tutto analoga alla normativa militare (*AER(EP).P-145*) e l'impiego del personale transitato all'Arma già in possesso di titoli civili (*dopo un adeguato iter addestrativo teorico/pratico*). I contratti di supporto logistico degli aeromobili in argomento, sono stati sottoscritti agli esiti di una procedura "*ristretta*", ai sensi degli artt. 59 e 61 del D.Lgs. 18/04/2016, n.50, con "*rito accelerato*" e aggiudicazione con il criterio del "*minor prezzo*", ai sensi dell'art. 95, comma 4 del D.Lgs. 18/04/2016, n.50, anche in presenza di una sola offerta valida. Pertanto, non è stato necessario procedere alle attività volte a congruire l'offerta emessa dalla ditta che comunque ha condotto ai medesimi costi sopra descritti. Minimi scostamenti che non possono essere considerate "spropositate lievitazioni".

Fonte: Ministero della difesa – Arma dei Carabinieri

4. Incremento della spesa pubblica, in antitesi con gli obiettivi di risparmio prefissati.

L'Arma, nel rinviare agli elementi informativi già comunicati – e che sono stati compendiati e commentati nel precedente Capitolo IX - in ordine a quanto ulteriormente segnalato nei *report* all'esame circa gli incrementi della spesa pubblica:

– con riguardo all' assegnazione ricevuta di € 1.450.000 (provvedimento ritenuto dagli esponenti in netta antitesi con gli obiettivi di risparmio), argomenta che tali risorse sono state stanziate dal MEF per far fronte ai costi di *start-up* (vestiario, attrezzature, etc.), da considerarsi, invero, in qualunque contesto organizzativo, assolutamente essenziali/imprescindibili in caso di cambi di attività ovvero di costituzione di nuove aziende;

– con riferimento all'analisi degli stanziamenti consolidati, concessi nel 2016 al CFS rispetto a quelli asseritamente superiori affluiti all'Arma nel triennio successivo (2017-2019) rileva, diversamente. una riduzione degli stanziamenti del settore esercizio nel triennio 2017-2019, rispetto al 2016 (ultimo anno prima dell'assorbimento), pari a 46,65M€;

  • l'incremento nel settore investimenti (per 1,81 M€), impiegato per potenziare il settore della tutela ambientale, senza per questo influire sull'andamento complessivo dei risparmi ottenuti, previsti dalla norma.

Per quanto attiene, infine, all'analisi dei costi illustrata nei citati *report,* osserva che, alla luce della legge n. 196/2009, recante la riforma del bilancio statale, ogni fase del processo di formazione del bilancio è accompagnata da un *budget* dei costi, con la formulazione di previsioni economiche in coerenza con gli stanziamenti finanziari approvati dal Parlamento. Conseguentemente i costi, espressi in termini di "contabilità economico-analitica", sono riferibili al volume delle risorse umane, finanziarie e strumentali utilizzate da un'Amministrazione per perseguire i propri obiettivi istituzionali.

In tale quadro, secondo i Carabinieri, il prospetto di riconciliazione dei costi nel "*Budget* rivisto dell'anno 2018", riportato nel documento "Fascicolo sugli effetti economici e giuridici dovuti dallo scioglimento del Corpo Forestale dello Stato", ed assunto a dimostrazione dell'aumento di spesa, non è tecnicamente idoneo per rappresentarla. Infatti le cd. operazioni di riconciliazione sono solo funzionali a superare i disallineamenti,

temporali o strutturali, tra l'elaborazione del bilancio finanziario e la previsione economica di *budget*.

Invece, operando invece un confronto tra il *budget* consuntivo *2016* (ultimo anno di dipendenza del CFS dal Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali) e gli omologhi documenti economici degli anni 2017 e 2018 (gestione Arma Carabinieri e oneri a carico del bilancio del Ministero della Difesa), contrariamente a quanto sostenuto nel *report,* si evidenzia una chiara contrazione degli stanziamenti, basata su documenti riportanti dati definitivi.

I dati di dettaglio, a riscontro di quanto affermato in punto di risparmi dall'Arma dei Carabinieri sono stati peraltro riportati, valutati ed in buona parte validati, in maniera analitica, nel Capitolo IX della presente relazione.

5. Conclusioni

Anche in questo caso, in relazione all'ampio confronto ed approfondimento sviluppatosi a seguito dell'intervento all'esame, si rende opportuno riassumere le seguenti considerazioni:

– l'Arma, in dissenso dalle affermazioni all'esame , ritiene rispettati i criteri di legge formulati per regolare la transizione, tutelare le professionalità e l' unitarietà delle funzioni, nonché il livello delle prestazioni rese a protezione del patrimonio agro-forestale, asserendo di averli applicati anche nella distribuzione interna delle risorse ricevute; ciò, osserva la Sezione, può essere formalmente vero ma, secondo quanto emerso in più passaggi dell'istruttoria, pur in quadro di generale equilibrio fra tali assegnazioni ed i diversi carichi di lavoro conseguenti alle nuove competenze, in particolare si è rivelata distonica la scelta legislativa di assegnare una pari percentuale di flotta aerea e relative risorse umane e strumentali all'Arma ed ai Vigili del fuoco. Anche in conseguenza di tale decisione, assunta in sede politica, il Dipartimento dei Vigili del fuoco ha dovuto intervenire con urgenti misure di potenziamento della flotta ed organizzative (ed a tutt'oggi segnala l'opportunità di un incremento del numero dei preposti all'antincendio boschivo), e si è determinato un iniziale calo di efficienza nel

settore[40] che, verosimilmente, sarebbe stato mitigato da una assegnazione maggiormente favorevole alle esigenze operative dei Vigili del fuoco; di contro i Carabinieri, che dai rinforzi ricevuti hanno tratto maggior profitto, non hanno avuto difficoltà a farsi carico, con rilevanti risultati, dell'esecuzione di compiti congeniali al proprio assetto di Forza di polizia quali la prevenzione ed il contrasto al fenomeno degli incendi nonché ad avviare una robusta azione di vigilanza e di impulso circa il tema della perimetrazione delle aree percorse dal fuoco, direttamente connesso al catasto dei soprassuoli;

- non è particolarmente significativa la constatazione che l' attuale organigramma della componente Forestale, rispetto al precedente, risulti più complesso e dunque, per *default* meno efficiente, nella considerazione che tale componente è stata inserita in una struttura oggettivamente più articolata di quella di provenienza ma, certamente, non meno incisiva;

- il calo di efficienza della flotta, a quel periodo governata dal COA / CFS, è risultato connesso, in parte, anche alla prolungata stasi del ciclo manutentivo nei mesi antecedenti la sua cessione, come riferito dal FERFA, senza che l'interlocuzione con l'Arma (e con i Vigili del fuoco) abbia introdotto, al riguardo, nuovi elementi conoscitivi, rendendosi in tal modo necessario approfondire la tematica;

- a fronte del prospettato *deficit* di efficacia ed efficienza del sistema di controllo ambientale e della parte del dispositivo AIB loro affidata, i Carabinieri hanno replicato che il loro impegno, a far data dal 1° gennaio 2017, in ambedue i settori, ha prodotto un significativo incremento dei risultati operativi rispetto alla media dei tre anni precedenti all'unificazione, sostenendo tale affermazione con dati che superano, in maniera oggettiva, i pertinenti rilievi mossi nel fascicolo, in parte anche con riguardo alle specifiche attività di contrasto AIB (controlli e indagini), a proposito delle quali, in via più generale, hanno affermato - al pari dei Vigili del fuoco- che un giudizio tanto negativo non può basarsi su di un solo anno, per lo più caratterizzato da eccezionali situazioni atmosferiche. Quanto ai segnalati, residui profili di minore coordinamento

[40] Un calo di efficienza che- oltre a risultare in minore armonia, sia pure in via transitoria con la prevista tutela del livello delle prestazioni- si è anche tradotto, in alcune circostanze, in un temporaneo sotto-impiego del personale specializzato che, già provato dalla decisione dell'assorbimento della propria Istituzione, può averlo percepito come un demansionamento.

con i Vigili del fuoco – oltre a valorizzare il concorso aereo fornito su richiesta della protezione civile nel triennio 2017/2019, specie in Sicilia- hanno indicato tre intese con il citato interlocutore istituzionale, a tal fine stilate fra il 2017 e il 2018, e che pongono impegni utili ad ottimizzare il settore;

– i numerosi dubbi tecnici espressi nei *report* del FERFA circa la gestione della flotta, diversi dei quali incentrati su situazioni in atto al più, alla fine del 2018 e nei primi mesi del 2019, possono ritenersi mitigati e in buona parte superati, alle luce delle novità riferite e dei chiarimenti forniti (anche se la stessa mole di tali annotazione, da sola, testimonia della complessità della materia e convalida la legittimità delle preoccupazioni espresse, indicando la necessità di proseguire nell'impegno sin qui posto per ottimizzare, alla fine, un complicato transito di competenze nel settore che avrebbe potuto essere meno traumatico); ci si riferisce in particolare alle annotazioni ed alle risposte sul parere di congruità per i nuovi contratti di manutenzione elicotteri, effettivamente non acquisito alla stregua della normativa vigente in applicazione della procedura stabilita *ex* art. li 59, 61 e 95, comma 4 del d.lgs. n. 50 del 14/4/2016, alla dichiarata capacità manutentiva dell'Arma, paragonabile a quella già espressa dal Corpo Forestale, all'avvenuta conversione senza oneri dei brevetti di piloti civili in militari sia per gli elicotteri che per gli aerei, alla logica che ha informato l'acquisizione delle nuove sedi (hangar), finalizzata a ridefinire, con limitatissime spese, le competenze areali dei Nuclei Elicotteri migliorando i tempi d'intervento, nonché a meglio assicurare la copertura delle provincie della dorsale appenninica centrale, all'avvenuta emanazione delle Prescrizioni Tecniche Applicative (PTA), alla sopravvenuta disponibilità dei materiali speciali aeronautici, alla ottenuta reimmatricolazione, senza oneri, della flotta N 500 ed alla conseguente iscrizione di tali mezzi nel Registro Aeronautico Militare, ai motivi dell'acquisizione dell'aereo P180 I , da collegare al suo residuo potenziale di utilizzo, ancora considerevole a causa del pregresso, limitato impiego di tale mezzo da parte del Corpo;

– l'incremento della spesa pubblica presentato nel *report* FERFA, in asserita antitesi con gli obiettivi di risparmio previsti dal decreto n. 177 del 2016, trascura che questi sono, normativamente, riferiti alle sole spese di funzionamento (costi di gestione) rimanendo in tal modo esclusi tutti i restanti, eventuali oneri connessi alla retribuzione del

personale, ivi compresa, ad es. l'indennità di trasferimento; né, anche prescindendo da tale ostativa considerazione, sembra di pregio il cenno contenuto nel medesimo documento all'incremento, negli anni 2017 e 2018, degli oneri per retribuzione del personale, atteso che tale fenomeno, lungi dal porsi come espressione dell'antieconomicità della riforma, sembra diretta ed univoca conseguenza dei miglioramenti economici concessi, nel medesimo biennio di riferimento, a tutti gli appartenenti al comparto Sicurezza – Difesa, sia per il rinnovo del contratto triennale 2016-2018 sia per l'entrata in vigore del provvedimento legislativo correntemente denominato " Riordino delle carriere"; e neppure, infine, può essere convalidata la rappresentazione schematica del bilancio consolidato relativo al 2015 del Corpo Forestale, riportante 460 M per costi fissi (stipendi), 35 M per investimenti ed operatività, a fronte di proventi da sanzioni irrogate pari a 26 M , per un costo netto di funzionamento annuo del Corpo pari a 9 M (= investimenti – sanzioni, esclusi i costi fissi). Infatti, a tal riguardo l'Ufficio Centrale del Bilancio presso il MIPAAF è intervenuto per rettificare i valori appena riportati, precisando che le spese di personale, per il 2015 ammontavano a M 421.009.640,01, le altre spese di funzionamento e di investimento a M 60.320.987, 75, le spese totali a M 481.330.627,76 ed i proventi (ricomprendenti tutte le entrate a qualsiasi titolo realizzate) a M 19.645.194,80, con spese nette di funzionamento in quell'anno pari, quindi, a M 40.675.792,95 e non a 9 milioni di euro.