

I Canadair italiani sono in mano a un monopolio

La Sardegna è in fiamme. I media generalisti stanno rimbalzando le immagini “mematiche” di cani pastore ustionati dal fuoco, altrove si discute di come la Regione, ma anche l'Italia intera, si stia dimostrando impreparata a gestire un'emergenza cronica che nel prossimo futuro potrebbe progressivamente intensificarsi.

Inadeguato, il Bel Paese ha infatti dovuto chiedere all'Europa una mano per gestire gli incendi, con Francia e Grecia che hanno provveduto a inviare una manciata di Canadair per assistere la flotta aerea italiana. La cosa ha scatenato polemiche, con testate quali *Il Manifesto* che non hanno mancato di lamentare come il Governo sia sempre pronto ad **acquistare nuovi jet militari sfruttando fondi che invece potrebbero essere usati per gestire questo genere di insidie.**

Tenendo conto che un singolo F35 costa quanto quattro Canadair CL-415, l'osservazione è lecita, tuttavia è facile non tenere da conto un problema che si muove a monte dell'intera faccenda, ovvero la **gestione dubbia dei velivoli di soccorso.**

In Italia abbiamo attualmente a disposizione [quindici Canadair](#), sette dei quali si stanno occupando di assistere i Vigili del Fuoco sardi. Gli altri sono non operativi o sono dispiegati in altre regioni. Tutti sono però in mano a un'azienda privata, la **Babcock MCS Italia**, la quale, dietro lauto compenso, sopperisce alla mancanza di piloti e di strutture e controlla di fatto il 65% del mercato italiano dell'elisoccorso e dell'antincendio.

Se già può essere controverso che un servizio tanto importante sia delegato al di fuori della Protezione Civile, ancor più preoccupante è il fatto che la ditta in questione sia la costola di un **colosso internazionale** [le cui holding si poggiano con decisione su Malta](#), nazione posta nella “grey list” dell'antiriciclaggio a causa del modo torbido con cui molte aziende gestiscono lì i loro affari.

Ovviamente l'aver sede legale in quel di Malta non è di per sé un crimine, tuttavia i lati oscuri di Babcock non si limitano alla posizione dei suoi uffici amministrativi: l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) [ha multato](#) nel 2019 l'impresa in questione per aver letteralmente **fatto cartello con le sue consociate, così da “influenzare” i costi che il Governo versa per i servizi di soccorso.**

La multa non è però che la punta dell'iceberg. La Guardia di Finanza sta facendo le pulci alla Babcock MCS Italia da parecchi anni, ovvero da quando, nel 2017, era ancora nota come Inaer Aviation Italia S.p.A.. Stando all'informativa tracciata dalle indagini, l'azienda sarebbe stata favorita dalla bontà di **Alberto Zoli**, attuale direttore generale dell'Agenzia Regionale Emergenza Urgenza (AREU), il quale si sarebbe assicurato di cucirle addosso i

bandi che le hanno offerto un vantaggio netto sulla concorrenza.

Giusto per offrire delle coordinate sul tipo di approccio che regnava tra i corridoi amministrativi, vale la pena segnalare che, stando a quanto riportato dalle intercettazioni, Zoli aveva commentato un bando sardo del 2017 relativo all'acquisto di elicotteri per l'elisoccorso [dichiarando](#): «**A me non me ne fotte un cazzo di prendere la macchina migliore**».

Anche **l'appalto relativo alla gestione dei Canadair, appalto da 388 milioni di euro, sembrerebbe stato imbastito ad hoc** subito dopo che la SOREM di Giuseppe Spadaccini, la quale ha gestito la flotta di velivoli sin dal 1997, è stata fatta fuori da guai giudiziari che hanno permesso all'allora capo della Protezione Civile, Guido Bertolaso, di stracciare il contratto siglato dallo Stato.

Per questo episodio, i pm stanno indagando, **Andrea Stolfa e Monica Mazzei** - rispettivamente l'ex CEO di Babcock MCS Italia e una manager che è stata prontamente trasferita nella sede di Londra -, nonché il capo del coordinamento del soccorso aereo dei Vigili del Fuoco, Salvatore Rogolino, e Michele Tangorra, militare che partecipò alla stesura del bando.

L'acquisto di nuovi Canadair potrebbe in effetti fare comodo al Paese, ma se poi questi vengono affidati a un'azienda monopolista dalla storia torbida, è facile che il tutto prenda una piega grottesca e non solo in senso finanziario. Nel 2019, *Report* aveva infatti suggerito che i mezzi a disposizione di Babcock MCS Italia **non siano sottoposti a regolare manutenzione**, dettaglio che snellirebbe l'effettivo numero di velivoli a disposizione andando a limitare le possibilità d'intervento dei Vigili del Fuoco.

In relazione a questa accusa, abbiamo provato a contattare l'azienda, nella speranza di capire quanti dei Canadair negli hangar italiani siano effettivamente pronti a spiccare il volo. Per ora non abbiamo ottenuto riscontro, ma nel caso non mancheremo di aggiornarvi.

[di Walter Ferri]