



Unione Sindacale Italiana Finanziari

Segreteria Generale



Al Ministro dell'Economia e delle Finanze
On. Giancarlo Giorgetti
ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it
segreteria.capogabinetto@mef.gov.it

Al Comandante Generale
della Guardia di Finanza
Gen. c.a. Andrea De Gennaro
per il tramite del
VI Reparto – Ufficio R.O.R.A.S.
rm0011577p@pec.gdf.it

e per conoscenza

Al Comando Aeronavale Centrale
della Guardia di Finanza
rm0090000p@pec.gdf.it

OGGETTO: richiesta di intervento per la compensazione economica dei servizi di ordine pubblico in mare.

Egregio Signor Ministro,

Egregio Comandante Generale,

la scrivente Organizzazione Sindacale USIF desidera portare alla Vostra attenzione una questione cruciale e dalla strategica portata che riguarda la gestione e il finanziamento dei servizi di ordine pubblico (OP) svolti dalla Guardia di Finanza in mare con particolare riferimento al negativo impatto economico che tali servizi stanno producendo per il personale del Corpo.

Come noto, con il *D.Lgs. 19 Agosto 2016, n. 177*, recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia, è stato attribuito alla Guardia di Finanza,

in ragione delle competenze, esperienze e vocazioni maturate dalla componente specialistica Aero-Navale del Corpo, il ruolo di unica forza di polizia in mare.

Con il successivo *D.M. 15 agosto 2017* sono stati definiti n.10 “comparti di specialità” al fine anche di razionalizzare e ottimizzare l'impiego delle risorse nonché declinare le modalità attraverso le quali la Polizia di Stato, l'Arma dei Carabinieri e il Corpo della Guardia di Finanza esercitano i compiti nei rispettivi comparti in ossequio a due criteri alternativi: quello della preminenza e quello dell'esclusività.

Più nello specifico, il punto *1.10 del D.M. 15 agosto 2017* individua un nuovo comparto, “Sicurezza del Mare”, assegnandone la competenza, in via esclusiva, alla Guardia di Finanza che con tale previsione va ad assumere e ricomprendere, nell'alveo delle proprie potestà in mare, il completo monitoraggio sia dei tradizionali e, precedentemente già riconosciuti, poteri di tutela degli interessi economico-finanziari e repressione dei traffici illeciti che, quelli della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica attraverso la propria componente aeronavale confermando, invece, in capo alla responsabilità del Dipartimento della pubblica sicurezza e delle Autorità provinciali di PS, il livello dispositivo, gestionale e di coordinamento dei servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare.

Per consentire al Corpo di assolvere a pieno e, in misura efficace ed efficiente, il nuovo compito di “Sicurezza del Mare” e non disattendere il principio dichiarato di razionalizzazione delle risorse umane e finanziarie richiamato negli enunciati provvedimenti normativi, sono state previste (*art.4 D.lgs 177/2016*) le seguenti iniziative:

- soppressione delle squadre nautiche della Polizia di Stato;
 - soppressione dei siti navali dell'Arma dei Carabinieri e della Polizia Penitenziaria;
- cui ha fatto riscontro, per la parte di competenza della Guardia di Finanza, il necessario potenziamento della flotta per assolvere, in via esclusiva, i connessi servizi a mare prevedendo anche il:
- trasferimento alla Guardia di Finanza delle unità navali in forza nei sopprimendi reparti delle altre FF.P.;
 - supporto dei mezzi aeronavali della Guardia di Finanza per i fini istituzionali delle altre Forze di Polizia (teoricamente rimaste prive a seguito dell'entrata in vigore del presente provvedimento normativo) da regolarsi poi con specifici accordi e protocolli tra le Amministrazioni.

A seguire e, sempre a supporto del potenziamento e adeguamento della flotta della Guardia di Finanza, la norma ha previsto:

- per l'adattamento dei mezzi di cui al *comma 2* alle esigenze d'impiego del Corpo della guardia di finanza nonché per la relativa manutenzione e gestione, la spesa di euro 708.502 per l'anno 2017 e di euro 568.202 a decorrere dall'anno 2018;

Da tale, complessivo e strategico riordino dei servizi di "sicurezza del mare" è rimasta incomprensibilmente esclusa quella che rappresenta l'area più importante, il core business di questa riforma, ossia, la preventiva stima del carico dei servizi con i relativi impegni, oneri e coperture, determinanti ai fini dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo sicurezza che, qualora mancanti o in ipotesi di erronea stima, rischierebbero di trasformarsi da principale fattore di successo a elemento di maggiore criticità.

Su tale aspetto, infatti, la norma nulla dice se non, limitatamente alla parte riguardante i servizi che la Guardia di Finanza deve assicurare a supporto delle altre FF.P per cui, il *D.lgs 177/2016* enuncia che dovranno gestirsi "nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente".

il successivo D.M. del 2017, orientato all'attuazione, razionalizzazione e modalità di esecuzione dei servizi, sul punto, più propriamente stabilisce:

"Il Corpo della Guardia di Finanza assicura con i propri mezzi navali il supporto alla Polizia di Stato, all'Arma dei Carabinieri ed al Corpo di polizia penitenziaria per le attività connesse all'assolvimento dei rispettivi compiti d'istituto, secondo le modalità stabilite nei protocolli d'intesa adottati nell'ambito Dipartimento della pubblica sicurezza, Ufficio per il coordinamento e la pianificazione delle Forze di polizia, previo assenso del Ministero dell'economia e delle finanze".

In ragione di tale disposizione, sono quindi derivati dedicati protocolli d'intesa di cui si cita, in particolare, quello con la Polizia Penitenziaria, in forza del quale, ogni singolo "volo di traduzione" richiesto è stato pre-definito e parametrato in termini di ore volo e costi in analogia a quanto già attuato per l'impiego, ad esempio, degli assetti operativi aero-navali del Corpo a favore dell'Agenzia Frontex nell'ambito delle missioni internazionali.

Differentemente e di difficile davvero comprensione appare, invece, la completa assenza di analoga previsione per la ben più rilevante, per portata e impegni, attività di Ordine Pubblico in mare che, ormai quotidianamente, l'intero comparto aeronavale esercita su tutto l'arco costiero del territorio nazionale e che, mentre prima veniva effettuata da tutte le Amministrazioni interessate ora, certamente in

maniera più razionale ed efficiente, viene svolta esclusivamente dalla Guardia di Finanza senza, però, poter contare sul relativo contributo economico necessario per lo svolgimento dei servizi che, comunque, sono a favore dell'intera comunità e, come da norma, non sono stabiliti d'iniziativa ma disposti dall'Autorità di PS ai vari livelli.

In tale quadro, la mancata preventiva stima di un possibile, almeno iniziale, livello d'impegno ha determinato, complice anche il forte, costante e, probabilmente inaspettato (a maggior ragione quando a monte non lo si è proprio mai previsto) elevato numero di servizi in di OP in mare che hanno, nel tempo, determinato un forte squilibrio tra: ore uomo straordinarie maturate ed ore effettivamente pagate.

Il rapporto ore maturate-ore pagate è, oggi, riportato in totale deficit in tutti i Reparti. Questo aspetto, che non vogliamo ritenersi attribuibile a una tenue sensibilità nei confronti delle tematiche afferenti il benessere del personale bensì, più probabilmente, a una scarsa iniziativa da parte di chi, internamente, al pari degli aspetti manutentivi avrebbe dovuto, coerentemente e compiutamente, rappresentare anche gli aspetti qualificanti gli impegni in termini di ore volo/moto e risorse umane che, l'assegnazione delle nuove funzioni avrebbe comportato per il Corpo consentendo così, all'autorità politica *pro-tempore*, di inserire, in analogia alle altre previsioni fatte ad esempio per i servizi a supporto delle altre FF.PP., i dovuti provvedimenti normativi, compensazioni economiche e dedicati stanziamenti necessari a garantire l'effettuazione dei servizi di "Polizia del Mare".

A supporto di quanto detto e, a scopo meramente indicativo e non certo esaustivo, si citano i recenti casi in cui, i Reparti aeronavali, a seguito dei numerosi servizi di OP quali i grandi eventi "G8", hanno riferito aumenti di straordinari fino al 50% della media oraria mensile dell'intero Reparto senza ricevere, di contro, alcun incremento nello stanziamento fondi per il pagamento delle ore maturate¹.

Dai dati in nostro possesso, inoltre, presso i reparti operativi aeronavali (ROAN – quelli che di fatto svolgono con i loro mezzi aero-navali i servizi di Ordine Pubblico in mare) l'incidenza attuale dei servizi di O.P., rispetto al complessivo ore moto annuo (parametro principale di misurazione dell'attività dei reparti aeronavali in quanto, dovendosi le attività aeronavali necessariamente svolgersi con l'uso dei mezzi, la mancanza di disponibilità di ore, non renderebbe possibile l'effettuazione di alcuna attività operativa) ha raggiunto, nel solo 2023, una percentuale che si attesta all'incirca attorno al 40% del totale dei servizi svolti nell'ambito del comparto "Sicurezza del Mare".

Come noto, i servizi di Ordine Pubblico sono un'esigenza incompressibile che va, quindi, necessariamente onorata ma che, in questo caso, vive un paradosso, ossia quello di essere disposto – come tecnicamente e giuridicamente giustamente dev'essere, dall'autorità di PS preposta ma che poi è diretta verso un dispositivo su cui non vi è, da parte del "dispositore", alcun onere di rendicontazione né tecnica né finanziaria che genera due effetti in coloro che devono effettuare il servizio: l'alterazione delle pianificazioni operative, con forte – ordinario – ricorso allo strumento della pianificazione in straordinario; la riduzione della possibilità di fruizione dei "recuperi ore" da parte del personale e, la seconda, la contrazione (di circa il 40%) delle ore moto destinate ad altri settori in mare, quali i servizi d'iniziativa di Polizia Economico-Finanziaria, cuore della nostra mission istituzionale.

Tale aspetto, a quasi 9 anni dall'istituzione della "Polizia del Mare", riveste ormai un carattere non più trascurabile né rinviabile, la programmazione, rendicontazione e copertura, sono aspetti, la cui assenza non può più essere ritenuta e trattata nel novero della "ordinarietà", dello "sforzo" necessario e momentaneo per assicurare un'esigenza improvvisa perché porta con sé rilevanti implicazioni sul generale servizio e obiettivo della norma oltre che sul personale. Di seguito, se ne sintetizzano i punti principali:

1. il personale aeronavigante subisce un aggravio dovuto alla sensibile riduzione delle ore pagate per l'effettuazione dei servizi di OP rispetto a quelle maturate e a cui avrebbe diritto;
2. il personale, sempre per gli impegni connessi al punto supra 1, può fruire solo parzialmente dei recuperi derivanti dalle eccedenze maturate e non pagate;
3. il personale, di tutti gli altri comparti del Corpo subisce, di conseguenza e per l'assenza di dedicati appostamenti, la medesima riduzione delle, già insufficienti, ore di straordinario pagate in quanto, la mancata previsione di strumenti di compensazione e copertura finanziaria, il pagamento delle ore di straordinario di OP in mare gravano sul bilancio generale ordinario della Guardia di Finanza generando così, anche nei confronti del restante personale, la decurtazione degli straordinari;
4. sempre sotto il profilo della gestione del personale, si ingenera l'ulteriore spiacevole criticità, questa volta in capo ai Comandanti dei Reparti che, a seguito delle problematiche economiche esposte, si vedono costretti ad operare

sempre maggiori tagli lineari con conseguenti lamentele, malcontento e demotivazione del personale;

5. in un momento di grande attenzione ai temi della fedeltà fiscale e dell'attento monitoraggio delle entrate, la mancata previsione di una semplice stima e iniziale compensazione fondi, ha determinato oggi la distrazione di fondi dedicati alle attività di polizia economico-finanziaria e traffici illeciti in generale, a compensazione (parziale) delle necessità di OP che dovrebbero essere imputate a carico del bilancio dello Stato dedicato a tali finalità.

In sintesi, quindi, se da un punto di vista tecnico-logistico adeguate risulterebbero essere, allo stato, le iniziative intraprese e attinenti la gestione della flotta molto, invece, è da segnalare per quanto attiene la rappresentazione, gestione e previsione dei connessi profili afferenti l'impiego delle risorse umane del comparto aeronavale necessario a comporre gli equipaggi e svolgerne i servizi.

Numerose risultano infatti le segnalazioni giunte all' USIF circa il forte e crescente disallineamento tra il carico di servizi di OP in mare (in costante aumento dal 2019 sia negli eventi ordinari che per i grandi eventi quali i G.8) e la corrispondente copertura finanziaria per lo svolgimento dei servizi andando a determinare così una forte e, in costante trend di crescita, forbice tra le ore prodotte in servizio, le ore pagate e le ore potenzialmente recuperabili.

In sintesi, abbiamo acquisito i mezzi necessari e ad assumerci la responsabilità connessa dei servizi, senza riceverne i fondi per lo svolgimento né un associato piano (pluriennale) per sostenerli e svilupparli.

In ultimo, corre l'obbligo evidenziare un ulteriore aspetto che, seppur apparentemente non direttamente collegato alla trattazione di cui all'oggetto potrebbe però, di riflesso, tradursi in ulteriore criticità ed aggravare la già precaria situazione, ossia, la recente introduzione, anche per il comparto aeronavale regionale, del servizio esclusivo, quotidiano, provinciale, h24 del "117" a mare che richiama, ancor più, la necessità di un intervento immediato e dedicata attenzione alla presente trattazione, ancor più, nella prospettiva rappresentata della sua evoluzione da "servizio di pubblica utilità" a "servizio d'emergenza" con l'integrazione nel numero e dispositivo del "112".

Chiediamo quindi e riteniamo essenziale, proprio nel rispetto del dettato e ratio normativa di riferimento anzitutto un preliminare incontro di approfondimento con i rappresentanti di questa sigla sindacale sul tema oggetto della presente trattazione e diretto a:

1. richiedere al Ministero degli Interni - Dipartimento della Pubblica Sicurezza, i dati del 2016 riferiti ai complessivi servizi (svolti da tutte le FF.P.) e ore di Ordine Pubblico svolti in mare;
2. richiedere, al Comando Generale della Guardia di Finanza di rendicontare e rendere disponibile le ore moto/uomo e relative ore di straordinario prodotte nel 2023/2024 e pagate al personale del Corpo impiegato in servizi di OP in mare;
3. prevedere, al pari delle modalità di compensazione attualmente previste per i servizi resi a favore di altre Amministrazioni dello Stato, o estere, quali l'Agenzia Frontex o il Corpo della Polizia Penitenziaria, uno specifico protocollo con il Ministero degli Interni – Dipartimento della Pubblica Sicurezza, per la definizione e ristoro delle voci di costo compendianti le ore maturate dal personale e le ore moto/volo effettuate dai mezzi per l'effettuazione degli esclusivi servizi di OP del comparto aeronavale resi su richiesta (atteso che la GdiF non può avviare d'iniziativa nessun servizio di O.P. mentre ha l'obbligo di eseguire – a proprie spese – quelli disposti) dell'Autorità di PS disposti sia a mezzo ordinanza del Questore che, quelli regolamentati dai c.d. piani nazionali come ad esempio il piano aeroportuale denominato "Cristoforo Colombo";
4. In attuazione del più volte richiamato principio ispiratore della normativa, ossia la razionalizzazione delle risorse, un incontro con il Ministero degli Interni Dipartimento della Pubblica Sicurezza diretto alla verifica dell'eventuale idoneità di ex-siti/strutture logistiche precedentemente destinate a "caserme" per il personale della Polizia di Stato impiegato nei servizi di OP a mare che potrebbero, oggi, costituire i naturali e necessari presidi sul mare per i reparti aeronavali del Corpo e valorizzare così il concetto di "Polizia del Mare" e migliorare il presidio del territorio a beneficio della prevenzione e del concetto di "polizia di prossimità" esigenza questa, sentita, come confermato dallo stesso ministero proprio con il piano estivo (sperimentale nel 2023 e generale nell'annualità 2024) con cui, il Ministero degli Interni, ha disposto l'intensificazione dei presidi in mare nelle zone a maggiore vocazione turistica nazionale e disponendo per la Guardia di Finanza (e appostandone i relativi fondi) il dedicato presidio in mare, nei mesi da Giugno a Settembre, con "rischieramento mezzi" a cui il Corpo ha fatto fronte spesso con ingenti, addizionali, costi dovuti alla mancata disponibilità di sedi e/o strutture d'appoggio presso le prefate località;

Per quanto sopra esposto, questa sigla sindacale, fornisce la massima disponibilità, collaborazione e contributo fiduciosi che la Vostra sensibilità, volontà e autorevolezza d'intervento, possa consentire di affrontare questa problematica nel senso indicato e con il duplice obiettivo di: supportare il personale della Guardia di Finanza del comparto aeronavale nel garantire continuità, qualità e efficacia del servizio svolto; garantire la massima tutela della risorsa naturale, dei suoi fruitori e, degli operatori economici ivi operanti.

Destinare risorse, in gran parte già disponibili, a chi effettivamente le impiega è azione a vantaggio di tutti e strumento essenziale di efficienza, razionalizzazione e spendig review per svolgere servizio senza ricorrere a ulteriori depauperamenti di risorse a disposizione dei reparti e finalizzato ad aumentare la qualità dei servizi e delle condizioni di lavoro.

In attesa di un cortese riscontro, nel restare a disposizione per qualsiasi confronto in merito alla tematica in argomento, l'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Roma, 24 gennaio 2025

IL SEGRETARIO GENERALE
Vincenzo Piscozzo
