

Quando l'aiuto arriva dal cielo: le missioni dei canadair italiani all'estero nell'ambito del sistema di Protezione civile europeo

Invito i nostri lettori a leggere questo servizio sulle nostre missioni internazionali AIB, a partire dalla più recente svolta in Svezia la scorsa estate. Interventi che, oltre a mettere in luce gli aspetti tecnico-operativi delle 'trasferte', evidenziano la necessità di rafforzare ulteriormente la cooperazione tra Unione Europea e Stati membri, specie in virtù dei cambiamenti climatici che da qualche anno stanno causando importanti incendi boschivi estivi un tempo impensabili in Nord Europa (Franco Pasargiklian)



di Giulio Bernabei, Matteo Monterosso* e Gianfilippo Micillo**

Quando si verifica un evento disastroso che un paese non è in grado di fronteggiare si parla di catastrofe e la situazione emergenziale che ne consegue può essere risolta con successo solo con un'organizzazione e una gestione delle risorse e delle responsabilità che consenta di affrontare tutti gli aspetti umanitari e di Protezione civile, in particolare la resilienza (attenuazione, prevenzione e preparazione), la risposta (soccorso e ripresa rapida) e la rinascita (riabilitazione e ricostruzione).
Con la Decisione n. 1313/2013/UE l'Unione

Europea ha istituito, dal 1° gennaio 2014, il Meccanismo Unionale di Protezione civile (UCPM) con l'obiettivo di rafforzare la cooperazione fra l'UE e gli Stati partecipanti, per facilitare il coordinamento nel settore della Protezione civile al fine di accrescere l'efficacia dei sistemi di prevenzione, preparazione e risposta alle calamità naturali o dovute all'uomo.

Questi principi basilari sono stati anche ribaditi durante il recente European Civil Protection Forum tenutosi a Bruxelles nel corso del 2018 che ha sottolineato l'importanza dei



Canadair italiani in missione nei cieli svedesi

quattro pilastri strategici:

- 1-Rafforzamento della preparazione
- 2-Semplificazione delle risposte alle emergenze
- 3-Incremento della prevenzione
- 4-Aumento della resilienza tra stati membri

In particolare il dispositivo europeo di risposta emergenziale (o 'pool volontario') mette a disposizione una serie di risorse provenienti da diversi paesi dell'UE; tali risorse sono costituite da squadre, esperti e attrezzature di soccorso. Esse sono messe a disposizione (su base volontaria), non appena se ne presenti la necessità, per missioni UE all'interno dei confini europei e nel resto del mondo, a seguito della richiesta effettuata dalle nazioni colpite.

Proprio in questo ambito si collocano i velivoli Canadair del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, inseriti nel pool volontario in una configurazione che prevede, in caso di incendi boschivi, che venga inviato all'estero un 'modulo' composto da:

- due velivoli Canadair CL-415 (completo di equipaggi di volo, tecnici e materiali di ricambio);

- un Fire Technical Expert (Funzionario del CNVVF);

- un ufficiale di collegamento (Funzionario del Dipartimento di Protezione civile).

Al meccanismo volontario si aggiungono le 'Buffer Capacities', un altro braccio operativo del Meccanismo Unionale di Protezione civile, ovvero dei moduli a completa disposizione dell'Unione Europea (e da essa finanziati).

Più in particolare, con il termine Buffer-IT si indica lo specifico 'Better Use of Forest Fire Extinguishing Resources by Italy', ovvero il progetto che fissa l'obiettivo di garantire, in caso di richiesta, un rapido dispiegamento di 2 Canadair CL 415 italiani. Nell'ambito del progetto Buffer-IT sono state organizzate anche attività formative e di standardizzazione degli esperti europei provenienti dai paesi maggiormente esposti al rischio di incendi boschivi. Queste attività consentono la condivisione del meccanismo di attivazione del modulo e delle procedure operative; quest'ultima attività è di fondamentale importanza per consentire la piena interoperabilità sul campo tra le risorse del paese richiedente e i





I canadair italiani presso l'aeroporto di Örebro

moduli inviati dall'Europa.

In questo contesto l'Italia ha contribuito negli ultimi anni a diverse missioni di supporto per incendio di bosco:

- 2014: Svezia;
- 2016: Cipro, Francia, Portogallo, Israele;
- 2017: Cipro, Portogallo;
- 2018: Svezia, Grecia.

Un supporto non solo tecnico ma anche strategico, vista l'esperienza notevole della nostra nazione in termini di incendi boschivi. Guardando l'elenco delle missioni all'estero dei nostri Canadair degli ultimi anni, colpisce l'anomala ricorrenza della Svezia. Se da un lato gli interventi a Cipro, In Francia, Portogallo, Grecia e Israele, rientrano oramai nella prassi consolidata di operazioni di supporto reciproco tra i paesi del mediterraneo, che si prestano aiuto a vicenda a seconda dell'andamento climatico, colpiscono, invece, le missioni prolungate nel nord Europa. Solo 10 anni fa sarebbe stato impensabile che i canadair italiani lasciassero il nostro territorio, in piena campagna AIB estiva, per andare a spegnere incendi boschivi in Svezia. Negli ul-

timi anni abbiamo assistito all'espandersi del problema incendi in zone che, storicamente, ne erano interessate in maniera molto marginale. E forse è proprio a partire dal 2014 che si può far risalire la svolta più significativa in questo senso. Sin dal suo inizio il 2014 riserva, infatti, anomalie climatiche notevoli: a gennaio, mentre la Slovenia viene colpita da una galaverna (brina ghiacciata, ndr.) incredibilmente distruttiva, negli stessi giorni una considerevole serie di incendi interessa le coste della Norvegia. E a seguire anche Irlanda, Scozia, Belgio, Svezia si trovano ad affrontare un problema cui non sono preparate.

Ed è sempre nel corso del 2014 che viene effettuata la prima missione italiana in supporto della Svezia per incendi boschivi. A dire la verità l'incendio boschivo è uno solo, ma molto esteso; partito il 31 luglio nella Contea di Vastmanland, a nord ovest di Stoccolma, sarà messo sotto controllo solo l'11 agosto. Alla richiesta di aiuto rispondono Francia e Italia che inviano 2 canadair ciascuna con tutto il personale e i materiali di supporto. La missione prende il via secondo uno schema



L'intervento dei Canadair italiani su un incendio a Stoccolma

tipico per la lotta agli incendi boschivi: un paese è in difficoltà per un evento in corso, chiede aiuto e gli stati vicini forniscono assistenza che, di solito, arriva in poche ore e si limita a poche missioni operative. Ma in questo caso la prima difficoltà è la distanza: i Canadair, aerei non propriamente veloci, devono superare una distanza di oltre 2.000 chilometri prima di arrivare in zona di operazioni. Oltretutto proprio in quei giorni la catena alpina era interessata da una perturbazione talmente intensa da costringere i nostri aerei AIB ad aggirarla verso ovest allungando di molto la rotta.

Il 6 agosto i canadair italiani arrivano in zona operativa. Le attività cominciano tra notevoli difficoltà dovute alla frammentazione delle competenze dell'organizzazione locale e alla mancanza di esperienza nel settore incendi boschivi, in particolare nelle attività con i mezzi aerei AIB. Tra le tante criticità anche alcune pratiche: la foratura di un pneumatico di un canadair, evento piuttosto insolito che può, però, rappresentare un serio problema in un paese estero, a maggior ragione se non

utilizza questo tipo di velivoli. Per fortuna tra le dotazioni dei velivoli del nostro modulo, in queste missioni, è prevista anche la 'ruota di scorta'!

Dopo le difficoltà iniziali, grazie al lavoro organizzativo degli Ufficiali di collegamento italiani e francesi, i canadair cominciano a operare con metodo e continuità e la loro attività prosegue sino al 10 agosto.

Pesante il bilancio finale dell'incendio: una vittima, 15.000 ettari percorsi dal fuoco che era stato originato da un evento colposo legato all'utilizzo di macchine forestali.

Il governo svedese si rende conto della propria impreparazione a questo tipo di eventi. Così nel 2015 la Protezione civile svedese (MSB), il DPC italiano, unitamente all'allora Corpo Forestale dello Stato, organizzano un seminario di una settimana per i tecnici svedesi che dovranno imparare a confrontarsi con questo nuovo problema partendo dalle basi: da un lato modificare l'esistente organizzazione AIB, soprattutto in termini di coordinamento delle risorse e individuare una catena di comando ben delineata e dall'altro





Lo scooping in uno degli innumerevoli laghi svedesi; il rifornimento d'acqua non è certo un problema in questi territori

utilizzare gli strumenti disponibili per prevedere il rischio e quindi anticipare le decisioni in modo da arrivare il più preparati possibile all'emergenza. Sviluppare la cooperazione in sicurezza tra mezzi aerei e squadre a terra è il primo passo successivo per lo sviluppo di una sorta di rapporto continuo tra i due paesi in questa materia. A seguire nel 2016, la partecipazione degli svedesi ai corsi previsti dal progetto Buffer Capacity presso la scuola dei Vigili del Fuoco di Lamezia Terme. Si arriva così al 2018; gli svedesi hanno ap-

preso la lezione e tratto insegnamento dall'esperienza degli altri stati. Sulla base degli indici di rischio, che segnalano una situazione potenzialmente molto pericolosa, nel mese di giugno la Svezia chiede una prima attivazione del Meccanismo Unionale di Protezione civile. I Canadair italiani prendono ancora il volo (10 giugno) per la Svezia e vi resteranno fino al 17 giugno con base a Örebro. Questa volta all'arrivo degli aerei la situazione non è così grave e c'è il tempo di organizzarsi; rispetto al 2014 l'organizzazione svedese è cresciuta, soprattutto dal punto di vista del coordinamento che beneficia ora di una catena di comando chiara e univoca (cosa che non esisteva nel 2014 quando i vigili del fuoco svedesi operavano coordinandosi a livello di municipalità). Nella prima missione del mese di giugno 2018 sono stati effettuati pochi voli operativi; in presenza di indici di rischio alti, gli eventi erano pochi e gestibili con le risorse locali. E' questo il periodo fondamentale per portare avanti un addestramento mirato a sviluppare migliori sinergie e



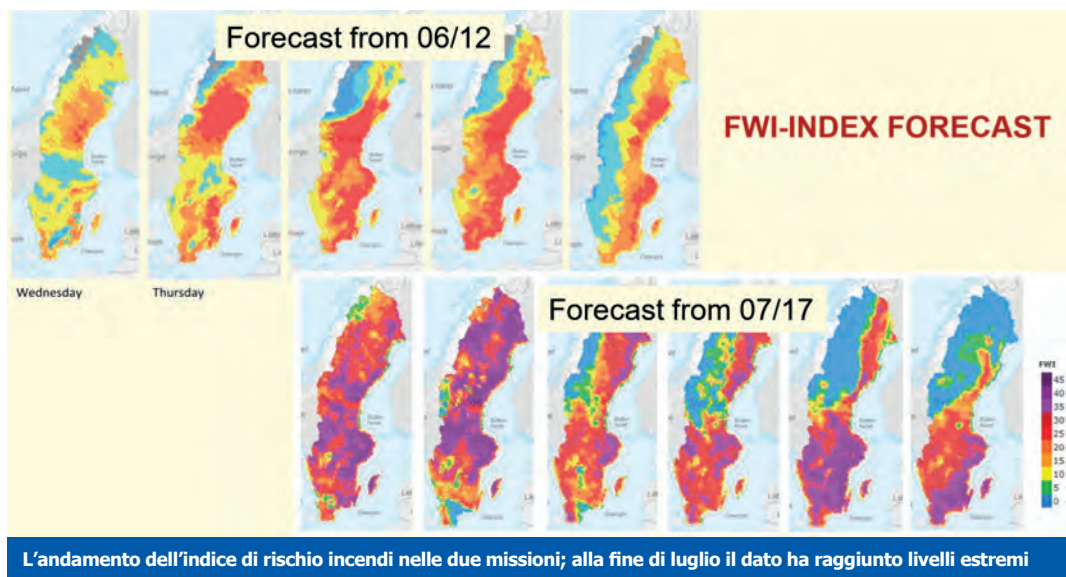
Il briefing prima della missione

	FH	DROPS	WATERS (tons)
7/17	TRANSFER		
7/18	14:13	50	300
7/19	21:48	294	1764
7/20	20:25	213	1278
7/21	14:31	114	684
7/22	17:41	130	780
7/23	18:33	91	546
7/24	21:42	142	852
7/25	21:49	241	1446
7/26	10:22	87	522
7/27	TRANSFER		
TOT	161:04	1362	8172

I dati delle missioni sono impressionanti; quella verificatasi verso la fine del mese di luglio 2018, in 9 giorni ha registrato oltre 160 ore di volo e 1.362 drop per più di 8.000 tonnellate di acqua lanciate sul fuoco

il coordinamento delle operazioni aeree. E in effetti questa attività risulterà molto utile in occasione della seconda missione, verificatasi verso la fine del mese di luglio, più precisamente dal 17 al 27. Questa volta il problema è molto grave: oltre ai 7 canadair provenienti

da Italia, Francia e Portogallo, intervengono anche elicotteri dalla Norvegia, Germania e Lituania. Attraverso il Meccanismo Unionale di Protezione civile intervengono anche squadre di terra provenienti da Francia, Finlandia, Danimarca, Polonia e Germania.



Durissimo il lavoro dei nostri equipaggi e dei velivoli. Al di là del gran numero di incendi, va segnalato che, operando a quelle latitudini, in estate le giornate sono lunghissime; i nostri velivoli hanno volato anche per 11 ore al giorno: un lavoro massacrante sia per i piloti che per gli aerei. Impressionanti i dati della missione: in 9 giorni di effettiva operatività sul posto i nostri Canadair hanno operato sul fuoco per più di 160 ore effettuando 1.360 lanci per una totale di oltre 8.000 tonnellate di acqua lanciate sulle fiamme. Per garantire la sicurezza di aerei e squadre a terra a bordo dei Canadair volava anche un ufficiale pilota dell'aeronautica svedese.

All'interno di quello che è stato probabilmente il dispositivo più imponente messo in campo dal Meccanismo Unionale nel territorio europeo, i Canadair del modulo italiano hanno portato un importante contributo al superamento dell'emergenza che ha colpito la Svezia nel 2018; l'apprezzamento per il lavoro svolto è stato testimoniato da Dan Eliasson, direttore generale del MSB (Prote-



Gli incendi boschivi con superficie superiore ai 30 ettari registrati nel mese di luglio 2018 in Svezia; (fonte EFFIS-European Forest Fires Information System)



Fine missione a Örebro con foto di gruppo del team italo-svedese





Anche i Canadair possono forare una gomma; la 'ruota di scorta' fa parte della dotazione dei Canadair nelle missioni all'estero per le quali devono essere previsti anche inconvenienti banali che potrebbero, però, rischiare di inficiarne i risultati

zione civile svedese), in occasione della sua visita alla missione italiana presso la base di Örebro, ma soprattutto dalla popolazione che è stata molto colpita dall'emergenza incendi boschivi che hanno interessato da vicino anche la capitale Stoccolma.

Nel 2018 la Svezia è stata molto attenta nel seguire l'andamento dell'indice di rischio incendi boschivi e attivare per tempo il Meccanismo Unionale richiedendo un preposizionamento dei velivoli AIB sul proprio territorio.

Non va dimenticato che tutto questo è stato possibile perché il 2018 è stato un anno poco impegnativo sul fronte incendi boschivi per i paesi del mediterraneo che, in virtù di un andamento meteo favorevole, hanno potuto privarsi di assetti aerei per un periodo prolungato. In realtà, però, non si può fare affidamento su questo tipo di combinazioni favorevoli: le previsioni di lungo periodo, in questo senso, sono allarmanti con una progressiva espansione verso nord del fenomeno incendi boschivi. Ma anche per l'area mediterranea è prevista un'evoluzione negativa del problema; i paesi del mediterraneo, quelli storicamente interessati dagli incendi boschivi, che nel tempo si sono dotati delle risorse aeree per la lotta agli incendi boschivi, non potranno coprire, se non occasionalmente, un territorio esposto che si allarga sempre di più. Ed è proprio l'Unione Europea, oramai toccata dal problema in tutti i suoi stati membri, a portare avanti un'iniziativa di più ampio respiro con il progetto RescUE. ■

**Funzionari del Servizio Aereo
del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco*

***Dirigente Servizio Antincendio Boschivo
del CNVVF*

