Campagna AIB 2018

La campagna antincendio boschivo 2018 ha avuto quest'anno una doppia faccia: tranquilla in Italia e con molti impegni oltre confine.

Ricky Filippi

Un CL-415 dei Vigili del Fuoco in volo al tramonto sul panorama svedese. Gli aerei antincendio hanno cambiato nome per la terza volta: nati come Canadair, sono poi passati sotto la Bombardier e adesso la Viking Air ne ha rilevato tutti i diritti insieme ad altri modelli delle ditta canadese.

FOTO IGNAZIO SIDDU

Mai (o quasi) così poco in Italia, mai così tanto all'estero. Questa l'estrema sintesi della stagione antincendio estiva 2018, periodo ormai tradizionalmente fissato tra il 15 giugno e il 30 settembre. Con appena 234 richieste di concorso aereo effettuate al Centro Operativo Aereo Unificato del Dipartimento della Protezione Civile, contro le 2.227 dello scorso anno, la statistica evidenzia un decremento del 90%, praticamente un crollo. A prima vista potremmo quindi definire l'estate trascorsa una stagione tranquilla per la flotta antincendio nazionale, composta da 31 aeromobili, tra cui la flotta dei 16 Viking Air 415, meglio noti come Canadair, di proprietà dei Vigili del Fuoco (operati da Babcock MCS Italia), quattro elicotteri Erickson S.64 e altri undici elicotteri di media o grande portata (AB412, AB212, AB205 e CH47) messi a disposizione da Esercito, Marina Militare e Capitaneria di Porto.
E in effetti, se ci fermiamo ai confini del Bel Paese, nella stagione 2018 l'intera flotta nazionale ha effettuato appena 1.542 ore di volo, mentre nel corso della campagna 2017 solo gli aeromobili ad ala fissa - i Canadair - avevano volato sul fuoco per ben 8.590 ore, effettuando oltre 35.000 lanci di liquido estinguente. Scendendo nel dettaglio territoriale, per quanto riguarda l'attività riferita alle singole regioni, il maggior numero di richieste, 108, è arrivato dalla Sicilia (sono state 406 nel 2017), seguita dalla Calabria con 51 e dalla Campania con solo 15 richieste di concorso aereo.
Buone notizie quindi sul fronte nazionale, anche a causa di un'estate meteorologicamente instabile, ma evidentemente anche grazie a una migliore organizzazione a terra nel campo della prevenzione e nell'efficacia della soppressione. Tuttavia l'estate appena trascorsa verrà ricordata non solo per la relativa tranquillità sul fronte interno degli incendi boschivi, ma anche per il maggior numero di interventi all'estero per la nostra flotta.
Anche quest'anno due Canadair sono stati dedicati a coprire eventuali esigenze nell'area comunitaria, nell'ambito del progetto europeo "BUFFER-EU" (Better Use of ForestFire Extinguishing Resources), giunto ormai al terzo anno di operatività. Schierati sull'aeroporto di Ciampino, il 10 giugno (quindi ancora prima dell'inizio del periodo prefissato per la disponibilità del BUFFER-EU), due CL-415 sono decollati alla volta della Svezia, dove sono stati rischierati nella base di Örebro - 80 miglia a est di Stoccolma - per la soppressione di incendi boschivi, scoppiati anche a causa di temperature anomale per la stagione, picchi di ben 32 °C contro la media stagionale di 20 °C.
Spenti gli incendi, tra attestazioni di gratitudine e stima delle comunità locali nei confronti della spedizione italiana, con grande eco dai social network ai media nazionali, i due mezzi sono rientrati sulla base di Ciampino, non senza avere coperto ancora qualche giorno in prontezza sullo scalo svedese. Esattamente un mese dopo, il 19 luglio, il copione si ripete, stavolta con incendi di maggior virulenza, che porteranno i due Canadair della BUFFER-EU ad effettuare 57 missioni e 1.366 lanci in terra scandinava. Ma il 24 luglio, mentre i due CL-415 della BUFFER-EU sono ancora impegnati in Svezia, giunge una disperata richiesta di aiuto dalla Grecia, flagellata da fulminei, disastrosi incendi in Attica, che porteranno al tragico bilancio di oltre 90 vittime. Ancora una volta l'Italia dà prova di efficienza e disponibilità, rispondendo con l'immediato invio alla base di Elefsis di due aeromobili della flotta nazionale, sotto la formula di "Voluntary pool", mezzi che opereranno fino al 27 luglio.
Con un totale di circa 270 ore volate in ambito europeo, l'Italia si è dunque confermata protagonista nella soppressione aerea ad ala fissa e questo grazie anche a un meccanismo ormai ben rodato,

*Nella foto grande: uno dei CL-415 dislocati in Grecia sorvola il golfo di Corinto con il ponte Rion-Antirion che collega la città di Rion nel Peloponneso con quella di Antirion nella Grecia continentale. **A sinistra**: piloti della Babcock MCS Italia nella loro trasferta in Svezia; la società gestisce l'intera flotta dei CL-415 in carico ai Vigili del Fuoco,*

Foto dei componenti della spedizione italiana in Svezia ritratti insieme ai colleghi scandinavi.

fatto di procedure flessibili, che si sono tradotte in una migliorata capacità di rischieramento del dispositivo AIB, che è riuscito a contrarre ulteriormente i tempi di approntamento, dispiegamento e ripiegamento.

L'ottimizzazione di quanto disponibile è in fase avanzata: considerando le limitate risorse in forza ai singoli stati, l'impiego dei mezzi della BUFFER-EU, strumento EU attivabile dall'ERCC (Emergency Response Coordination Center), consente all'Unione di impiegare direttamente i mezzi disponibili attraverso il progetto BUFFER nelle regioni interessate dagli incendi. Inoltre, per quanto riguarda l'organizzazione, si continua ad affinare la nostra macchina operativa estera, con una composizione standard della

*Uno degli incendi in Svezia su cui hanno operato gli aerei italiani. **Sopra**: un equipaggio di Babcock MCS Italia al lavoro nel paese scandinavo con al centro l'osservatore locale.*

Una coppia di Viking Air 415 dei Vigili del Fuoco in sosta sull'aeroporto di Elefsis a nord-ovest di Atene.

delegazione, che anche quest'anno ha incluso il liaison officer del dipartimento della Protezione Civile e il fire technical expert dei Vigili del Fuoco, figure che consentono la pronta soluzione di problematiche formali, organizzative, operative e di rappresentanza all'estero.
Tornando all'interno dei confini nazionali, occorre riflettere su come il fenomeno degli incendi boschivi si rifiuti di riconoscere non solo i confini nazionali, ma anche le date prefissate per l'attivazione del "PMax", il periodo di 62 giorni nel quale il livello di schieramento di aeromobili in prontezza è maggiore: nei primi giorni di ottobre, complici condizioni meteorologiche straordinarie, l'incendio del Monte Serra, nel pisano, ha dato per molti giorni da fare ai nostri aeromobili, Canadair in primis. Contemporaneamente, sempre a causa di forti venti settentrionali, scoppiavano grossi incendi in Calabria. Questo dimostra, come recita il comunicato di fine stagione della Protezione Civile sugli incendi boschivi, *«quanto sia necessario il raccordo continuo fra tutte le risorse, regionali e statali, disponibili sul territorio nell'ambito del Servizio Nazionale della Protezione Civile»*. E che *«I numeri decisamente bassi di questa stagione non devono far dimenticare quanto sia fondamentale continuare ad investire in tutte le attività di prevenzione e di sensibilizzazione»*.
È proprio così: la stagione "debole" non deve fare abbassare la guardia. Il prolungamento delle stagioni dei fuochi a livello globale e la comparsa di incendi boschivi in paesi "no fire", mai prima interessati dal fenomeno - in agosto anche in Germania - deve necessariamente portare a un modello di contrasto che non solo massimizzi l'interoperabilità delle flotte e la collaborazione a livello normativo/procedurale, ma che porti anche adeguati investimenti - peraltro già in corso - destinati all'allestimento di una flotta antincendio europea, che si schieri a integrazione di quelle nazionali.
Come ha commentato nel corso dei tragici incendi in Attica il professor Johann Goldammer: *«Gli anni e i decenni a venire non ci daranno pace. I fenomeni meteorologici estremi, che stanno accelerando e diventando più violenti e impegnativi, continueranno, alimentando una nuova tipologia di incendi boschivi, dalla diffusione estremamente rapida e ubicati spesso in aree che non avevano conosciuto il fenomeno in precedenza»*. Ed è sulle conclusioni del direttore del Global Fire Monitoring Center, che prevede *«molto lavoro per la comunità antincendio internazionale nei prossimi anni»* che anche l'Italia dovrà riflettere, ma pur sempre con la consapevolezza della propria leadership.

Un CL-415 rientra alla base alla fine della giornata di lotta agli incendi in Svezia.

I due CL-415 dislocati ad Elefsis durante un momento di pausa tra un intervento e l'altro.

Un CL-415 ancora in volo sul paesaggio svedese.

ENGLISH SUMMARY

2018 firefighting campaign

There have never been so few forest fires in Italy, so many abroad. The Unified Air Operations Center of the Civil Protection Department received just 234 calls, versus 2,227 last year. It might have been a quiet summer for the Italian fleet, consisting of 16 Canadair of Vigili del Fuoco (Firemen), operated by Babcock MCS Italy, four S.64 and eleven helicopters provided by the armed forces, and they flew just 1,542 hours. In 2017 the Canadairs alone had flown 8,590 hours performing water drops. This evolution was due to weather and to a better organization on the ground preventing fires.
Two Canadairs based at Ciampino are permanently assigned to the European program BUFFER-EU (Better Use of ForestFire Extinguishing Resources) and on 10 June they flew to Sweden, where forest fires were raging. One month later, bigger fires erupted and the two aircraft of BUFFER-EU performed 1,366 drops. A few days later, on July 24, Greece asked for help, as fires were raging, claiming 90 lives, and two more Canadairs flew to Elefsis, operating until July 27.
Italy provided 270 flight hours to its neighbors thanks to flexible procedures and good organization, allowing immediate deployment of fire-fighting aircraft. The BUFFER program is under the control of the Emergency Response Coordination Center of the European Union, where Italy is represented by the liaison officer of the Department of Civil Protection and the fire technical expert of the Vigili del Fuoco, who can quickly solve any problem of organization, bureaucracy and operations.
In Italy the season of fires is formally from June 15 to September 30, with a peak period of 62 days but weather did not comply and the worst fire were in early October, affecting Mount Serra, near Pisa, while at the same time strong winds stoked forest fires in Calabria. Civil Protection stressed the importance of coordinating all resources, of the state and of the regions, and of enhancing prevention. The season of fires is now longer at global level, and forest fires appeared even in countries that were considered "no fire" such a Germany. The interoperability of fleets at the European level must be enhanced, like the cooperation in the sector of rules and procedures, and a European fire-fighting fleet should be funded. Italy is leading the world in fire fighting resources and preparedness but it must get ready to face new challenges.