

Il servizio aereo antincendio della Regione Toscana, dotato di dieci elicotteri, ha dovuto affrontare un'estate molto intensa.

TESTO E FOTO DI RICCARDO BRACCINI – AVIOREPORTER

La lotta antincendio boschivo in Toscana

L'estate appena trascorsa sarà ricordata come uno dei periodi più aridi e caldi che l'Italia abbia mai vissuto. La mancanza di precipitazioni ha esposto il territorio al pericolo di incendi e in tutte le regioni del

centro-sud si è creato un vero e proprio stato di emergenza. La Toscana è stata una delle regioni più colpite, non tanto da incendi di vaste dimensioni ma dal numero degli eventi che ha reso necessario l'intervento della componente

aerea regionale e nazionale. Il servizio aereo regionale in supporto all'attività AIB (Anti Incendio Boschivo) è composto, durante il periodo ad alto rischio, da dieci elicotteri Eurocopter AS350 B3 Ecureuil. Le basi operative so-

no distribuite sul territorio in modo da coprire capillarmente tutte le province e abbastanza vicine da non far trascorrere più di 15 minuti dal momento dell'allerta al decollo del primo elicottero al suo arrivo sull'evento. Le basi attual-



mente in uso sono aeroporto Cinquale (Massa), aeroporto Tassinano (Lucca), base Monte Serra (Pisa), base Il Giardino (Livorno), aeroporto La Pila presso l'Isola d'Elba, base Alberese (Grosseto), base La Pineta (Siena), base Villa Cognola (Arezzo), base Mondeggi (Firenze) e base Macchia Antonini (Pistoia).

Tutti gli interventi aerei sono coordinati dalla SOUP (Sala Operativa Unificata Permanente), attiva H24 per 365 giorni l'anno e for-

mata da un Responsabile Operativo di Sala ed un numero variabile di Addetti alla Sala, a seconda delle esigenze del momento, tra i quali è possibile trovare spesso personale dei Vigili del Fuoco e, per le segnalazioni di incendi, le rispettive sale operative sono in contatto in modo da coordinare con successo le attività sul territorio, ove operano anche personale degli enti competenti, della regione, volontari e il corpo dei Vigili del Fuoco. Naturalmente la

SOUP è in grado di coordinarsi con il COAU (Centro Operativo Aereo Unificato) di Roma per l'eventuale utilizzo dei mezzi nazionali.

Per contratto non possono passare più di dieci minuti dalla richiesta di intervento aereo al decollo dell'elicottero regionale. Per ridurre al minimo le tempistiche di intervento, al momento dell'attivazione del servizio aereo, la SOUP cerca di dare tutte le informazioni utili al pilota per una ve-

loce pianificazione della missione di volo che da lì a pochissimo è chiamato a fare: vengono passate le coordinate dell'intervento, viene data una descrizione della situazione che si troverà ad affrontare, i riferimenti radio del personale a terra e, se presenti, gli ostacoli al volo nella zona di operazione.

Negli ultimi anni è stato raggiunto un accordo tra la Regione Toscana e gli enti aeroportuali e di navigazione aerea, sia a livello lo-



cale che nazionale, per considerare i voli antincendio regionali come voli operativi BAT (Buster Air Traffic); per i non addetti ai lavori può sembrare una notizia secondaria, ma il fatto di essere considerato un velivolo operativo fa sì che si riducano al minimo i tempi di percorrenza nello spazio aereo, riuscendo ad avere la priorità nei confronti di qualsiasi altro traffico standard, senza dover seguire le rotte del volo a vista (VFR). Inoltre, sempre per migliorare il coordinamento con i controlli del traffico aereo è stato ottenuto di poter utilizzare un nominativo radio fisso a prescindere

dalle marche dell'aeromobile e di conseguenza essere riconosciuti con maggiore facilità sia dai controllori di volo sia dagli operatori a terra. Il nominativo è composto dal prefisso Eli seguito dalla provincia di appartenenza, ad esempio Eli-Pistoia, Eli-Lucca, ecc. Un'altra accortezza è stata quella di apporre sul ventre dell'elicottero l'identificativo della Provincia, così che tutti gli operatori a terra, nel caso vi siano più elicotteri impegnati nell'opera di spegnimento sappiano quale velivolo è in zona semplicemente guardandolo. L'equipaggio in partenza per un

evento è composto dal pilota e il tecnico specialista, che accompagna il pilota sul luogo dell'evento per aiutarlo nelle operazioni di attacco e distacco del bamby bucket, la benna che viene utilizzata per il carico dell'acqua dagli invasi che può caricare fino a 1.100 litri a volta.

Una volta in zona operativa l'elicottero, pur rimanendo in contatto con gli enti aeronautici per qualsiasi evenienza, entra in contatto radio con gli enti preposti sulle frequenze AIB della Regione. La rete radio della Regione Toscana copre il 95% del territorio, ma nel caso la zona sia particolar-

mente sfavorevole è possibile usufruire anche di un ponte mobile trasportabile con mezzi 4x4. La figura responsabile delle operazioni è il Direttore delle Operazioni (DO), di cui la Toscana dispone in 180 unità. Il DO è costantemente in contatto con gli elicotteri operanti su un incendio boschivo per cercare di massimizzare l'efficacia degli sganci e per risolvere eventuali criticità che possono crearsi al momento. Oltretutto la Regione Toscana dispone, nel Comune di Monticiano (Siena), di una scuola di addestramento e di formazione a livello nazionale di per tutti i DO di spegnimento e per il personale AIB.

Come è facilmente intuibile, i piloti coinvolti nello spegnimento di un incendio sono oggetto di un certo carico di informazioni: separarsi da altri traffici in zona, pescare e lanciare acqua, seguire le indicazioni da terra, coordinarsi eventualmente con i mezzi nazionali, il tutto alla massima velocità di esecuzione possibile per poter contribuire a estinguere le fiamme e non far estendere l'incendio. Formalmente gli elicotteri sono di proprietà di un raggruppamento di imprese private che su base quinquennale partecipano al bando di gara della Regione Toscana.

Quando si parla di interazioni tra aziende private ed enti pubblici, è facile cadere in qualsiasi o, se vogliamo aggiornare il nostro





vocabolario rendendolo attuale, in "fake news" che soprattutto con i social si divulgano senza controllo e molto velocemente. Una di queste notizie è il sospetto interesse che ci sarebbe a far intervenire i mezzi aerei sempre e comunque a prescindere dalla reale necessità, con lo scopo di rimpinguare le casse delle compagnie private. Sta di fatto che la Regione Toscana è sempre stata oculata nella compilazione della gara di appalto dando il parametro di 1.100 ore annue come tetto massimo di ore volate e pagate. Queste ore sono eventualmente cumulabili di anno in anno, così che se ci sono delle stagioni più tranquille, le ore avanzate posso-

no essere utilizzate in periodo di maggiore stress. Questo è proprio il caso dei primi otto mesi del 2017, durante i quali sono state volate quasi 1.500 ore sfruttando le rimanenze degli anni precedenti a cui vanno aggiunte circa 140 ore di volo svolte dai mezzi della flotta nazionale, composte maggiormente da interventi di Canadair CL-415 dei Vigili del Fuoco e, in un caso, da S-64F Sky-crane. La stagione critica, da metà giugno a metà settembre, ha visto otto eventi di un certo rilievo in termini di impegno e di ettari bruciati e la giornata più impegnativa è stata quella di domenica 16 luglio, per la contemporaneità di 33 incendi boschivi e 12 incendi

di vegetazione.

Avendo potuto seguire in prima persona l'operato della SOUP e alcuni interventi sul campo, abbiamo potuto constatare che il fattore vincente per la lotta agli incendi è il lavoro di team tra enti, sala operativa, personale di terra e navigante, d'altronde la differenza tra avere il controllo o meno di un incendio si gioca nei primi 15 minuti dalla segnalazione all'intervento e solo un'organizzazione ben roduta può raggiungere questi standard qualitativi. ■

Si desidera ringraziare per il supporto il Dott. Ottanelli e la Dott.ssa Cacciatore per il supporto fornito.

