

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE  
COMANDO CORPO FORESTALE



Corpo Forestale

**SERVIZIO 4 - ANTINCENDIO BOSCHIVO**

PROCEDURE OPERATIVE PER IL CONCORSO DELLA FLOTTA  
AEREA NELLA REPRESSIONE DI INCENDI BOSCHIVI  
CAMPAGNA A.I.B. ANNO 2023



PAGINA  
VOLUTAMENTE  
BIANCA

---

## GENERALITÀ

Il Servizio 4 - Antincendio Boschivo (S.A.B.) del Corpo Forestale della Regione Siciliana, garantisce e coordina sull'intero territorio regionale il "Servizio di lavoro aereo per la prevenzione e lotta attiva agli incendi boschivi e di vegetazione e per le attività connesse ai servizi d'istituto del Corpo Forestale della Regione Siciliana, quali le attività di ricognizione, sorveglianza, avvistamento, allarme e spegnimento degli incendi boschivi, avvalendosi della flotta aerea del Corpo Forestale della Regione Siciliana, nonché, della flotta aerea dello Stato, attraverso il Centro Operativo Aereo Unificato (C.O.A.U).

Per le finalità di che trattasi, il S.A.B., tenuto conto anche di quanto statuito dalla disposizioni attuative di cui all'art. 7 del D.D.G 2513 del 28/10/2022, nonché, della Direttiva prot. n. 38280 del 29/04/2022, si avvale del **Centro Operativo Regionale (C.O.R.)**, il quale svolge la funzione d'interfaccia con il Dipartimento della Protezione Civile - Ufficio Attività Aeronautica - C.O.A.U., coordinando il flusso di notizie trasmesse dai Centri Operativi Provinciali (CC.OO.PP.), finalizzate alla gestione delle "Richieste d'Intervento Aereo" (R.I.A.).

Detti interventi sono assicurati dalla Flotta Aerea Regionale, costituita attraverso apposito contratto di servizio (biennio 2022/2023) stipulato con un RTI, costituito dalle Società "E+S Air Srl" e "Helixcom Srl", mediante l'impiego di dieci elicotteri monomotore, il cui compito è quello di assicurare la prevenzione e la repressione degli incendi boschivi e/o di vegetazione. Durante la campagna AIB 2023, prevista per il periodo 15 giugno/15 ottobre, la flotta aerea regionale, per la conduzione delle attività di che trattasi, sarà coadiuvata dalla flotta aerea dello Stato, in misura e articolazione stabilita dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile, con apposito provvedimento.

Per tutto quanto sopra esposto, tenuto conto del D.D.G. 2513 del 28/10/2022, istitutivo del C.O.R. - Sicilia, delle disposizioni A.I.B. e delle "Indicazioni Operative 2023 del DPC" già emanate, nonché, del manuale DPC-MEV-Manuale Utente COAU2.0 e delle Raccomandazioni del Ministero per la Protezione Civile e delle Politiche del Mare, pervenute con nota prot n. 0000956-P del 09/05/2023, con la presente, si procede alla declinazione di alcune procedure, che dovranno trovare generale applicazione operativa a cura degli organi e strutture competenti, a partire dalla imminente campagna antincendio 2023.

In linea con l'evoluzione della normativa vigente, sono confermate tutte le indicazioni operative, precedentemente rese dal Dipartimento della Protezione Civile ed in particolare, le responsabilità demandate agli organi regionali (Centro Operativo Regionale) a quelli statali (Centro Operativo Aereo Unificato) e agli Enti e Società che gestiscono i velivoli, nonché, quelle attribuite al Direttore delle Operazioni di Spegnimento (D.O.S. - C.F.R.S.) e/o al Responsabile delle Operazioni di Soccorso (R.O.S. - C.N.VV.F.)

## MODALITÀ DI RICHIESTA DI CONCORSO AEREO

Rimane sostanzialmente invariato il procedimento formale e gli adempimenti propedeutici all'attivazione della RIA con il concorso del COAU, per la quale ci si dovrà attenere anche ai contenuti del "DPC-MEV - Manuale Utente COAU 2.0" recentemente diramato da Servizi di Information Technology - Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile e al quale l'utente di Coau 2.0 è tenuto a fare riferimento autenticandosi per accedere alla sezione Operatività quotidiana, che raccoglie le funzionalità di coordinamento delle attività AIB.

La richiesta di intervento aereo (**R.I.A.**), come previsto, deve essere formulata da parte del Direttore delle Operazioni di Spegnimento (**D.O.S.**), cui compete la gestione e il coordinamento delle operazioni di spegnimento con le risorse di terra e i mezzi aerei, direttamente al Centro Operativo Provinciale (**C.O.P.**). Tale richiesta va formulata soltanto quando lo stesso DOS, presente sul luogo dell'incendio, valutate le condizioni generali e la possibile evoluzione dello stesso, ritenga di non poterlo efficacemente contrastare con i mezzi di terra a sua disposizione.

Il DOS, quindi, tenuto conto della struttura A.I.B. in campo e delle risorse di cui dispone, nonché delle caratteristiche di missione da effettuare, dovrà valutare la necessità di richiedere l'intervento aereo, distinguendo fra mezzi ad ala fissa, ovvero, ad ala rotante.

Quanto sopra appare necessario al fine di evitare spreco di risorse e consentire al COP e al COR una più organica valutazione delle priorità nella gestione dei mezzi aerei disponibili sull'intero territorio

regionale; dette priorità devono essere rappresentate al COAU all'atto della richiesta d'intervento di mezzi della flotta nazionale.

A tal riguardo è opportuno sottolineare che l'intervento aereo con l'ausilio dei mezzi dello Stato, nella attività A.I.B., deve intendersi, esclusivamente, quale attività in concorso all'intervento a terra, laddove l'azione svolta sul suolo non sia sufficiente a contrastare l'evento.

La precitata R.I.A. che dovrà essere redatta secondo il modello allegato A delle "Indicazioni operative" del DPC 2023, dovrà essere obbligatoriamente compilata in tutti i suoi campi e contenere tutte le informazioni come da Appendice 1 allegato A. In essa dovrà essere rappresentata la reale situazione di campo, con evidenziati i dati attinenti alla vegetazione bruciata ed il conseguente livello di rischio in termini di superficie, tipologia e valore ambientale della stessa, nonché, l'estensione complessiva, il numero di fronti fuoco, la eventuale presenza di infrastrutture, distinte per tipologia, gli insediamenti abitativi presenti in zona (da implementare nel campo NOTE a schema libero es. area da evacuare, abitazioni in sicurezza, presenza di squadre dei VV.F. o protezione civile, etc.) in quanto questi elementi costituiscono parametri ed informazioni indispensabili per una celere ed obiettiva analisi e valutazione della situazione di fatto, consentendo l'ottimizzazione della gestione delle risorse e il coordinamento dell'intervento aereo nella sua interezza.

Si rappresenta, altresì, che il C.O.R., in ottemperanza a quanto disposto dalle procedure nazionali, non autorizzerà gli interventi di concorso aereo se le R.I.A. non saranno compilate correttamente e completate con tutte le informazioni richieste.

La RIA dovrà essere trasmessa dal COP al COR, sottoscritta dal personale di servizio richiedente o d'ordine del Dirigente Responsabile del SIRF di riferimento. La RIA da inviare al COAU sarà sottoscritta dal personale del COR incaricato, in servizio di turnazione.

Appare opportuno precisare, altresì, che a cura dei COP dovranno essere costantemente aggiornati, riportandoli nel campo NOTE (testo libero) della scheda AIB e comunicati al C.O.R., che a sua volta informerà il C.O.A.U., i seguenti elementi:

- fronte del fuoco;
- condizioni meteorologiche;
- risorse impegnate (terrestri e aeree);
- andamento dell'incendio;
- sopraggiunti ostacoli al volo;
- intervenuta modifica della tipologia di incendio;
- indicazioni circa l'area interessata dall'incendio boschivo (limitrofa a zone abitate, ad altre zone boscate e/o cespugliate; tale da minacciare persone, strutture, ect).

Poiché l'annullamento di una RIA, com'è facile intuire, comporta delle disfunzioni e degli aggravati economico/amministrativi, non compatibili con il contesto operativo e il suo profilo emergenziale, si raccomanda al DOS e al COP la massima attenzione nel valutare l'opportunità di avanzare la RIA. Appare doveroso precisare che una volta inoltrata ed autorizzata, la richiesta di RIA non potrà essere revocata sino a quando il COAU non avrà assegnato l'aeromobile. Pertanto ad assegnazione avvenuta, si potrà richiedere la chiusura della "scheda" previo inserimento della motivazione nel campo "NOTE".

Il C.O.P., ricevuta la richiesta di intervento aereo, la vaglierà e autorizzerà secondo i criteri di valutazione di cui all'**allegato "E"** e i criteri di priorità di cui all'**allegato "F"** delle citate "Indicazioni operative DPC" edizione 2023, trasmettendola al C.O.R., il quale si attiverà per assegnare all'incendio i mezzi aerei idonei e/o quelli eventualmente disponibili. A tale scopo il C.O.P. utilizzerà la scheda di richiesta di intervento aereo contenuta nella piattaforma informatica denominata *ASTUTO* in uso al C.F.R.S.

Appare del tutto necessario, oltre che buona prassi da mantenere e consolidare, che il C.O.P. preannunci telefonicamente (per le vie brevi a mezzo telefono sistema 1515) l'invio della R.I.A., chiarendo il tipo di velivolo occorrente, onde consentire al C.O.R. di operare in condizioni di preallarme e attivare un preventivo coordinamento telefonico con il COAU, al fine di ottimizzare l'intervento aereo dello Stato, anticipando i tempi, attraverso la rappresentazione dello stato di rischio, la tipologia di incendio e il modo d'intervento.

Ai fini del concorso aereo per gli incendi non boschivi e/o d'interfaccia, i CC.OO.PP. avranno cura di acquisire la ratifica (tramite e-mail) degli atti autorizzativi e/o le richieste di intervento aereo del Corpo

Nazionale dei Vigili del Fuoco competenti per territorio, che andranno allegate alla RIA sul sistema ASTUTO. Rispetto a quanto precede, è opportuno evidenziare che per tali eventi diventa imprescindibile il rispetto pedissequo delle sopra richiamate procedure da parte dei **CC.OO.PP.;** ciò al fine di evitare inutili lungaggini ed eventuali sovrapposizioni di competenze.

Il C.O.R. assume il controllo operativo delle forze aeree preposte alla salvaguardia del patrimonio boschivo e di vegetazione dagli incendi, coordinandone gli interventi, ricevendo e vagliando le informazioni riportate nelle RIA.

Da quanto sopra emerge chiaramente che risulta indispensabile stabilire un continuo e corretto flusso di notizie tra gli organi che concorrono alle operazioni di spegnimento a terra ed i mezzi aerei.

#### **TIPOLOGIA DI MISSIONE**

L'elenco delle tipologie di missioni previste per i mezzi aerei impegnati nella lotta AIB, distinto per tipo di aeromobile impiegabile (comprese delle risorse di terra), la tipologia di attacco al fuoco prevista, la necessità della presenza del DOS e della predisposizione della RIA, è schematizzabile come di seguito:

<b>TIPOLOGIE DI MISSIONE</b>	<b>AEROMOBILI DELLO STATO</b>	<b>AEROMOBILI REGIONALI</b>	<b>PERSONALE E MEZZI A TERRA</b>		<b>DOS</b>	<b>RIA al COR</b>	<b>RIA al COAU</b>
SOPPRESSIONE	X	X	X	attacco diretto	SI	SI	SI
CONTENIMENTO	X	X	X	attacco indiretto	SI	SI	SI
BONIFICA	*	X	X		SI	SI	SI
RICOGNIZIONE SORVEGLIANZA		X	X	aeromobile non configurato AIB			
RICOGNIZIONE ARMATA	X	X		aeromobile configurato AIB		SI	NO

*\*Il COAU può prendere in considerazione un'eventuale richiesta avanzata tramite il COR, attraverso la scheda AIB, in presenza di un elevato rischio di ripresa dell'incendio e laddove gli aeromobili non siano richiesti per concomitanti esigenze di soppressione.*

La richiesta di ricognizione armata è autorizzabile solo in condizioni particolari, ovvero per incendi ove risulti a rischio la salvaguardia della vita umana e la tutela degli ambienti naturali di pregio, ivi compresi i beni iscritti al patrimonio UNESCO e le isole.

Nel caso di ricognizione armata, va sottolineato che all'atto dell'invio della RIA al COR, da parte del COP, si intende già richiesta l'autorizzazione allo sgancio, anche in assenza del DOS, di tale autorizzazione, conseguentemente, ne prende atto anche il COAU, una volta accettata la richiesta del COR, tramite **allegato L.** Per tale motivazione, oltre alle coordinate geografiche dell'incendio, si sottolinea che bisogna evidenziare nella richiesta l'eventuale presenza nell'area di infrastrutture e/o beni, comprese le colture agrarie, che possano subire danni dallo sgancio del liquido estinguente.

#### **CONDUZIONE DELLA MISSIONE DI VOLO**

Ottenuta l'assegnazione del mezzo aereo, a seguito della richiesta di RIA, è necessario assicurare un costante flusso di informazioni da trasmettere obbligatoriamente al COAU e precisamente:

- Aggiornamento in tempo reale sullo sviluppo dell'incendio in relazione al suo "stato":
  - a) **In corso** (incendio attivo e nello stato precedentemente comunicato);
  - b) **Sotto Controllo** (Incendio attivo ma con ridotta suscettività ad espandersi, quindi affrontabile con i mezzi regionali disponibili);
  - c) **In Bonifica** (Incendio sotto controllo e con operazioni di messa in sicurezza in corso);
  - d) **Spento** (Incendio estinto, area senza presenza di rischi di riaccensione all'interno del perimetro consolidato).
- Orario e base di decollo dei velivoli impiegati;
- Ora di ingresso (IN) e di uscita (OUT) del mezzo aereo in zona di svolgimento delle operazioni;

- Orario e base di atterraggio e/o di rifornimento carburante;
- Necessità di altri mezzi;
- Aggiornamento periodico delle condizioni dell'incendio relativamente alla presenza di condizioni di pericolo, alla sua estensione, alle condizioni meteo, condizioni orografiche, personale e mezzi presenti;
- Comunicazione di eventuali problemi insorti durante le operazioni di spegnimento per l'impiego degli aeromobili;
- Qualsiasi ulteriore notizia che si ritenga utile a descrivere e ad agevolare le operazioni di spegnimento;
- Numero di lanci effettuati ed orario di rientro del mezzo.

Si ricorda che, così come previsto dalle direttive nazionali quando l'incendio è dichiarato “sotto controllo” o “in bonifica”, il D.O.S. è tenuto a “**rilasciare**” gli aeromobili assegnati dal COAU, per consentirne l'eventuale loro impiego successivo e conseguentemente comunicare al COP e per il suo tramite al COR, l'avvenuto disimpegno del mezzo aereo.

Nel caso di incendi già segnalati come spenti è oltremodo necessario che a cura del personale di terra vengano accuratamente effettuate e completate le operazioni di bonifica, onde evitare possibili immediate riprese del fuoco.

Se durante una missione il mezzo assegnato, per qualunque ragione tecnica, debba allontanarsi dalla zona delle operazioni o interrompere le attività di spegnimento, va effettuata apposita comunicazione al C.O.R. affinché questi possa assicurarne il coordinamento operativo sull'intero territorio regionale ed avere sempre un quadro generale aggiornato.

Qualora con l'approssimarsi dell'oscurità un incendio rimanga attivo o insorga nelle ore notturne, il C.O.P. informerà immediatamente e comunque senza ritardo il C.O.R. Sicilia affinché questi possa provvedere ad attivare le procedure per invio dei mezzi aerei sin dalle prime luci del giorno; ciò comunque presuppone l'inoltro di una nuova R.I.A. da parte del C.O.P. con i dati aggiornati.

Il C.O.P. rimane l'ufficio provinciale di riferimento per l'inoltro della richiesta di intervento aereo, anche quando la stessa viene avanzata, a mezzo fax/E Mail, dai Comandi Vigili del Fuoco e/o dalle Prefetture competenti nei casi previsti dalla legge. Tali documenti devono essere indicati e riportati come allegati alla RIA, sull'applicativo *ASTUTO*.

In tal caso, il C.O.P. darà corso agli accertamenti di rito tramite il DOS intervenuto, il quale valuterà la necessità e l'opportunità dell'intervento del mezzo aereo ed eventualmente provvederà a richiederlo secondo le disposizioni vigenti.

E' opportuno ricordare che la recente evoluzione del quadro normativo di riferimento ha esteso gli interventi di prevenzione e lotta agli incendi anche in areali non prettamente boscati. Pertanto, attesa la complessità e la delicatezza della materia, nonché i compiti demandati al Corpo Forestale, al ricorrere di determinate condizioni, occorre effettuare una accorta valutazione dei possibili scenari, per stabilire la suscettibilità di propagazione del fuoco alle aree boscate eventualmente presenti in vicinanza. Massima attenzione deve essere posta, altresì, alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e del patrimonio boschivo, soprattutto se ricadente in aree protette e di particolare pregio ambientale.

In tale scenario o in caso d'incendio d'interfaccia, il DOS del C.F.R.S. e il ROS dei VV.F. operano nei rispettivi ambiti di competenza, collaborando e coordinando tra loro l'intervento, al fine di razionalizzare e ottimizzare le rispettive azioni, nel rispetto reciproco di ruoli e funzioni.

Come specificatamente riportato in seno alle “Indicazioni operative” vigenti, per il Concorso della flotta aerea dello Stato, è necessario che le operazioni siano effettuate mantenendo un costante **contatto radio** tra il D.O.S. e l'equipaggio del mezzo aereo intervenuto.

Si puntualizza che durante le operazioni di spegnimento, a cui partecipano più velivoli, le comunicazioni T.B.T. dovranno essere veicolate a cura del D.O.S. su di un unico canale radio, in modo tale che tutti gli aeromobili A.I.B. possano ascoltare i messaggi interscorsi.

Dovranno, pertanto essere utilizzate le seguenti frequenza VHF/AM:

- ❖ **122.150 Mhz (Principale);**
- ❖ 128.500 Mhz e 122.350 Mhz (Alternativa);
- ❖ 141.100 e 142.500 (Militare – Secondaria);
- ❖ 156.800 Mhz in FM (Canale 16 nautico – Capitaneria di porto).

Nel caso non sia possibile stabilire il collegamento radio T.B.T. diretto con i velivoli, il D.O.S. dovrà tempestivamente informare, anche a mezzo anche di telefono cellulare il C.O.R. tramite il C.O.P.. In questi casi il C.O.R. attiva le procedure di cui al punto 5.2 della direttiva 2023

La presenza del DOS con capacità operativa e di collegamento radio TBT è indispensabile ai fini della sicurezza, soprattutto quando vi sono squadre AIB operanti a terra.

Si possono presentare tre casi:

1. DOS presente e il pilota non può contattare direttamente il DOS ma un altro aeromobile in zona fa da "ponte radio" per garantire il contatto bilaterale;
2. DOS presente ma nessuno degli aeromobili presenti in zona operazioni è in condizioni di contatto radio, i piloti potranno operare previa ricezione di specifica autorizzazione del COAU, decisione presa in coordinamento con il COR che dovrà essere in contatto con il DOS;
3. DOS assente per cui il pilota opera in autonomia (non deve essere presente nessuna squadra, soprattutto in presenza di linee elettriche, anche disattivate, nel raggio di 500 mt.).

In questi casi, al fine di mitigare il disagio e consentire agli operatori impiegati sui velivoli di operare in sicurezza, può intervenire la flotta regionale, la quale ha la possibilità di svolgere più ruoli di fondamentale importanza, come assolvere a funzioni di trasporto, ponte radio, monitoring dell'incendio, nonché, imbarco e trasporto del DOS in Volo.

Qualora il C.O.R. o il C.O.P. dovessero registrare difficoltà nei collegamenti radio con il D.O.S., dovranno contattare telefonicamente lo stesso o il personale in zona; ciò al fine di acquisire i dati aggiornati sullo stato dei luoghi e sull'evolversi dell'evento.

#### **SIGLE RADIO IDENTIFICATIVE**

Sotto il piano procedurale è indispensabile che il D.O.S., nei contatti radio T.B.T., adotti la propria sigla radio identificativa per le comunicazioni con gli aeromobili, così come riportata nel Decreto Istitutivo dell'elenco dei DOS (DDG n. 1124 del 31/05/2023).

In ordine alle comunicazioni radio tra il D.O.S. e l'equipaggio del vettore che interviene in concorso alle operazioni di spegnimento, si rimanda alle direttive "***Fraseologia radiofonica per le comunicazioni TBT fra DOS e Piloti di Aeromobili AIB***" (Allegato L) di cui alle indicazioni operative del DPC. Edizione 2023.

#### **IMPIEGO DI RITARDANTE ED ESTINGUENTI**

Così come per la passata campagna A.I.B. sugli aeromobili ad ala fissa e ad ala rotante della flotta aerea dello Stato (Canadair CL-415 – Erikson S-64) può essere imbarcata la sostanza ritardante. In ordine al corretto impiego delle sostanze ritardanti ed estinguenti antincendio, si può continuare a fare riferimento alle informazioni contenute nel materiale divulgativo informatico, già nel possesso di tutti i Centri Operativi Provinciali, nonché, dei Servizi Ispettorati Ripartimentali delle Foreste.

Al riguardo appare opportuno far rilevare come l'impiego di schiumogeno e di ritardante, rientri nello schema tattico di attacco al fuoco operato dal DOS, pertanto, laddove concorrano particolari fattori orografici, di copertura vegetale, di intensità e direzione del vento, la cui concomitanza determini o può determinare, potenziale rischio ad aree antropizzate nonché ai soprassuoli boscati, l'impiego della miscela ritardante consente certamente un miglior controllo e contenimento dell'avanzamento del fronte fuoco e pertanto può essere utile per agevolare le operazioni di spegnimento.

Negli aeromobili AIB **il ritardante** non è precaricato a bordo ma, quando richiesto, è introdotto nei serbatoi dell'acqua prima del decollo, già miscelato e pronto allo sgancio. Pertanto, il ritardante può essere lanciato solo al primo sgancio della prima sortita, per il resto della missione si prosegue con lanci di acqua con o senza schiumogeno.

Si precisa che negli aeromobili ad ala fissa (Canadair CL-415) il rilascio della miscela copre, di norma, una fascia di terreno pari a circa mt. 100 x mt.10.

Tale sostanza potrà essere impiegata soltanto quando esplicitamente richiesto ed indicato nella scheda R.I.A. e una volta imbarcato dovrà essere indispensabilmente sganciata sul target.

E' opportuno far rilevare che l'impiego di dette sostanze va opportunamente ponderato per evitare il loro utilizzo la dove insistono contesti ambientali di particolare pregio, colture agrarie prossime al raccolto, aree turistiche antropizzate etc.

Lo schiumogeno, invece, è sempre precaricato a bordo in forma concentrata, all'interno di appositi serbatoi, pronto ad essere miscelato con l'acqua prelevata dalla fonte idrica, e di norma utilizzato ad ogni sgancio.

Il DOS che ritenga non necessario lo schiumogeno, comunicherà tale scelta direttamente ai piloti dell'aeromobile, in fase tattica. Questa decisione va riportata nel campo NOTE della scheda di richiesta di intervento aereo.

#### **LIMITI DI SORVOLO DELLE AREE INTERESSATE DALL'INCENDIO**

Come previsto dalla normativa, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, eventuali altri mezzi aerei, impiegati da altri Enti nella lotta agli incendi, al momento dell'intervento, devono essere preventivamente autorizzati dal C.O.R., che rimane l'unico l'organismo deputato a coordinare i mezzi aerei impiegati per l'attività antincendio in ambito regionale.

All'uopo, eventuali altri aeromobili presenti in zona saranno coordinati dal D.O.S., il quale assicurerà il contatto radio T.B.T. con gli stessi.

#### **OSTACOLI ALLA NAVIGAZIONE - DISATTIVAZIONE ELETTRODOTTI**

La presenza di ostacoli al volo a bassa e bassissima quota, quali elettrodotti in altissima, alta e media tensione, fili a sbalzo, teleferiche, funivie e campi eolici, deve essere sempre segnalata dal DOS ed indicata nella RIA in quanto, tali manufatti, costituiscono un pericolo per la sicurezza delle attività di volo AIB.

La tipologia e la posizione di tali ostacoli, costituisce informazione di primaria importanza ai fini della sicurezza del volo, perciò, deve essere sempre comunicata dal DOS, unitamente alla richiesta di RIA, nonché ai piloti, una volta che il mezzo antincendio è arrivato in zona di svolgimento operazioni. La comunicazione della presenza di ostacoli al volo valutati e/o conosciuti deve essere effettuata anche al di fuori della zona interessata dal fuoco, orientativamente all'interno di un'area di almeno 1.500 mt di raggio dal fronte fiamma.

In caso di presenza di elettrodotti attivi, in alta e media tensione, ubicati a distanza inferiore ai 500 metri dal fronte del fuoco, gli aeromobili non possono intervenire, se non disattivando preventivamente le linee elettriche, ciò al fine di scongiurare condizioni di rischio di elettrocuzione sul personale a terra.

Pertanto, nell'avanzare la richiesta di intervento aereo al C.O.P., il D.O.S. valuterà tale eventualità e la segnalerà, fornendo le necessarie informazioni per una corretta e celere individuazione dell'elettrodotto di cui si rende necessaria la disattivazione.

E' utile segnalare il nominativo ed il recapito telefonico del personale del Corpo Forestale operante sull'incendio, ciò al fine di consentire gli eventuali necessari contatti con il personale TERNA o ENEL chiamato ad intervenire.

Comunque, nel caso in cui dovesse essere necessario richiedere il distacco di un elettrodotto, successivamente all'inoltro della R.I.A., il D.O.S. informerà tempestivamente e prioritariamente il pilota del velivolo e subito dopo il C.O.R. Sicilia, tramite il C.O.P., affinché possano avviarsi le necessarie procedure di disattivazione.

Il C.O.R. Sicilia, in presenza di un elettrodotto di cui si renda necessaria la disattivazione, attraverso le informazioni contenute nella RIA, provvederà ad inoltrare la richiesta di disattivazione a TERNA S.p.A, che disporrà in ordine agli adempimenti consequenziali con le modalità previste nella propria *"Prassi operativa per il distacco degli elettrodotti"*.

L'avvenuta disattivazione dovrà essere comunicata al COAU, ove possibile, all'interno della RIA inserendola nel campo NOTE.

Il D.O.S. che non abbia notizia certa dell'avvenuta disattivazione degli elettrodotti interessati dall'incendio, potrà autorizzare i lanci del velivolo solo per rotte e distanze di sicurezza, su direttrici parallele.

In ogni caso, il D.O.S., stabilito il contatto radio T.B.T. con l'aeromobile A.I.B. impiegato, informerà immediatamente l'equipaggio sulla condizione degli elettrodotti presenti in zona incendio .

Per quanto riguarda la fraseologia da utilizzare per le comunicazioni T.B.T., allo scopo di evitare possibili incomprensioni, si suggerisce di adottare come standard: ***"non disattivata"*** per tutte le linee dove

non è possibile la disattivazione, ovvero quando è ancora in corso l'operazione di disattivazione, oppure, "**avvenuto distacco**" quando le operazioni di esclusione della linea elettrica sono state completate.

#### **APPROVVIGIONAMENTO IDRICO**

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico dei velivoli di Stato nei bacini idrici interni, il Dipartimento di Protezione Civile ha già provveduto all'individuazione degli stessi, distinguendoli per categoria e dettando le relative prescrizioni d'uso.

Questo ufficio, anche per il corrente anno, ha già provveduto a richiedere agli Enti gestori dei suddetti bacini, gli eventuali ostacoli e/o restrizioni presenti; sopravvenute variazioni ai parametri comunicati saranno tempestivamente riferite al C.O.A.U.

I Servizi Ispettorati Ripartimentali delle Foreste ed i Distaccamenti Forestali, nel corso del 2022 hanno effettuato una puntuale ed opportuna ricognizioni per l'aggiornamento dei punti d'acqua, le cui coordinate geografiche sono state comunicate agli equipaggi, fermo restando che la responsabilità di decidere il punto di prelevamento in sicurezza dell'acqua ricade in capo al pilota.

Si ritiene utile rammentare che il D.O.S., in relazione al singolo evento, deve prendere atto della disponibilità o meno di idonee fonti di approvvigionamento idrico in prossimità dell'incendio e nel contempo deve ipotizzare tutte le possibili soluzioni che razionalizzino i rifornimenti idrici e che rendano più efficace l'intervento aereo.

A tal fine il ricorso a vasche mobili ed a catene d'acqua realizzate anche con l'ausilio di autobotti stradali di notevole capacità, non deve ritenersi una condizione operativa eccezionale, bensì una normale e consueta procedura per razionalizzare l'impiego delle risorse disponibili, per consentire all'aeromobile ad ala rotante di ridurre i tempi per l'approvvigionamento idrico.

Per il rifornimento d'acqua in mare, relativamente ai velivoli dello Stato, saranno i piloti e/o il C.O.A.U. a curare le relative procedure, mentre, per quanto riguarda gli elicotteri regionali, qualora disponibili, nel caso in cui si manifesti questa necessità, il D.O.S. informerà il C.O.P. che si attiverà per contattare ed informare la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto interessata, notiziando comunque il C.O.R. Sicilia.

#### **SCHIERAMENTO FLOTTA AEREA DELLO STATO**

Per la campagna A.I.B. estiva 2023, il DPC ha comunicato con nota 30229/2023 il posizionamento dei velivoli della flotta dello Stato a servizio del territorio regionale.

#### **FLOTTA REGIONALE**

Con nota prot. n. 41332 del 06.05.2022, il Dirigente Generale pro- tempore ha trasmesso le linee guida n. 6 – Interventi n. 6B e 6C "*Procedure flotta aerea AIB regionale, RIA e Codice di Rischio Incendi. DIRETTIVA*", con le quali vengono fornite le disposizioni per l'attuazione delle seguenti linee d'intervento:

- 6B – LE PROCEDURE OPERATIVE PER IL CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE AIB;
- 6C – LA VALUTAZIONE DI UN "CODICE DI RISCHIO INCENDIO" NELLA R.I.A.

Le suddette linee guida si applicano **esclusivamente per la Flotta Regionale** ed in linea generale si prefiggono l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'utilizzo del concorso aereo, attraverso l'indirizzo razionale di gestione da parte delle Sale Operative, regionale e provinciali, nella formulazione delle Richieste d'Intervento Aereo (R.I.A.).

Per quanto sopra esposto, dando seguito a quanto disposto dal Dirigente Generale, attraverso le suddette linee d'intervento 6B e 6C, provvedendo all'introduzione dei principi operativi e delle innovazioni con esse proposte, a partire dalla corrente campagna Antincendio Boschivo 2023, si ritiene assolutamente indispensabile introdurre le seguenti semplificazioni alle "Procedure operative per il concorso della flotta aerea nella repressione di incendi boschivi campagna A.I.B. Anno 2023", riguardanti la flotta aerea regionale.

In particolare, fermo restando i richiamati principi generali da osservare per la gestione delle procedure operative di attivazione del concorso aereo durante le attività AIB, con la presente, si vuole dare centralità ai contenuti della Linea Guida n. 6 e al ruolo e all'organizzazione delle SOUP, nell'attivazione delle procedure per il concorso della flotta aerea regionale, introducendo il Codice di rischio nella RIA, nonché,

alcuni principi di razionalizzazione, atti a potenziare, migliorare e rendere più efficace tempestivo, l'utilizzo del mezzo aereo negli interventi di spegnimento degli incendi boschivi.

Sul piano prettamente operativo, almeno in questa prima fase attuativa e nelle more che vengano apportate delle modifiche evolutive al sistema *ASTUTO* in uso presso la COR Sicilia, quanto precede, in via sperimentale, può essere perseguito attraverso l'adozione, nell'ambito delle procedure di attivazione della RIA, della scheda di valutazione del "Codice di Rischio", allegata alla linea d'intervento 6C.

Tale innovazione, infatti, onde evitare che in assenza dell'introduzione delle suddette modifiche su *ASTUTO*, possa rappresentare un appesantimento delle procedure e non una semplificazione, può trovare applicazione, in questa prima fase, al ricorrere di determinate condizioni, ovvero per consentire al Responsabile della Sala Operativa, presso ciascun CC.OO.PP, di poter attivare una R.I.A. necessaria all'invio di mezzi della flotta regionale, anche in assenza del D.O.S. o in caso di un suo previsto ritardo nel raggiungimento del luogo dell'incendio.

Detta esigenza scaturisce dal fatto che le procedure ordinarie, oggi in campo, non possono sempre assicurare quella "tempestività d'intervento" che è necessaria al ricorrere di determinate e particolari condizioni. Fondamentalmente, infatti, la necessità di ricorrere all'attribuzione di un codice di rischio all'evento, per scelta responsabile del Capo sala del COP Provinciale, deve essere limitata ai seguenti casi specifici:

- necessità di assicurare, ancor prima che il DOS possa essere sul luogo dell'incendio, tempestività d'intervento per evitare che lo stesso possa espandersi e propagare all'interno di un'area indicata ai punti 1 e 2 della scheda di valutazione del codice di rischio;
- sopperire all'assenza o al preventivato ritardo con cui il DOS potrà essere presente sul luogo dell'incendio;
- concomitanza di più eventi e ridotta disponibilità di DOS;
- interventi sulle isole minori e assenza e/o difficoltà di arrivo del DOS .

In tutti questi casi, infatti, a partire da una apposita segnalazione che potrà pervenire, oltre che dagli addetti all'avvistamento incendi, capi squadra AIB, Vigili del Fuoco, presenti sul luogo dell'incendio, ma anche, Sindaci, Volontari della Protezione Civile, FFOO, il Responsabile della Sala (C.O.P.), anche avvalendosi di idoneo supporto d'immagini o basandosi sulle informazioni ricevute dal capo squadra AIB o i Vigili del Fuoco, arrivati sul luogo dell'incendio, ha la possibilità di richiedere l'intervento aereo sulla base della scheda "Codice di Rischio".

L'attivazione della procedura codificata che prevede l'adozione della scheda di valutazione del "Codice di Rischio", diventa in questi casi essenziale per valutare gli effettivi indici di rischio e il danno potenziale che l'incendio potrebbe arrecare.

E' oltremodo opportuno ricorrere a tale procedura, altresì, in caso di concomitanza di più eventi e carenza di mezzi aerei della flotta regionale e nazionale o per articolarne al meglio il loro impiego.

Nella prima fase sperimentale, almeno fino a quando la procedura in questione non verrà automatizzata, l'intervento aereo in assenza del DOS dovrà essere preventivamente autorizzata dal Dirigente dell'IRF competente.

In tutti i casi, comunque, l'elemento posto a base delle determinazioni assunte, introdotte con le "Linee Guida" di che trattasi, è da ricercare nell'opportunità di introdurre procedure semplificative atte a razionalizzare e rendere più efficienti le operazioni AIB.

#### **SCHIERAMENTO ED OPERATIVITÀ DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE- ANNO 2023**

Elicotteri			Elisuperficie	Coordinate		Decorrenza
Sigla radio	Marche	Modello		Latitudine	Longitudine	
Falco 1	I- PHAX	AS350B3E	Aeroporto Boccadifalco (PA)	38°06'42" N	13°18'43" E	Già schierato
Falco	I- LARM	AS350B3	Bellia - Piazza Arm. (EN)	37°24'35" N	37°24'35" N	15 Giugno

2						
Falco 3	I-EPIU	AS350B3	Elivalderice Valderice - (TP)	38°01'24" N	12°37'19" E	15 Giugno
Falco 4	I-MYAK	AS350B3	Aeroporto Boccadifalco (PA)	38°06'42" N	13°18'43" E	15 Giugno
Falco 5	I-MIAQ	AS350B3	Collesano (PA)	37°55'23" N	13°56'40"E	15 Giugno
Falco 6	I-MLTZ	AS350B3	Caltanissetta	37°25'36" N	14°01'47"E	15 Maggio
Falco 7	I-ASAP	AS350B3	Sambuca di Sicilia (AG)	37°38'43" N	13°06'18" E	15 Maggio
FALCO 8	I-MLTY	AS350B3	Buccheri (SR)	37°07'05"N	14°50'46"E	15 Maggio
FALCO 9	I-MYAG	AS350B3	Cammarata (AG)	37 °38'33" N	13°37'44" E	15 Giugno
Falco 10	I-ELTI	AS350B3	Naso - (ME)	38°07'30" N	46°53'21" E	15 Maggio

**COMUNICAZIONE DATI METEO**

I dati meteo e le previsioni di rischio messi a disposizione dalla S.O.R.I.S. del D.R.P.C., ancorché disponibili per tutti sul sito del DPCR, saranno inoltrati ai CC.OO.PP. dal COR Sicilia.

Il Responsabile del C.O.R. Sicilia – *PASQUALE PALILLA* \_\_\_\_\_

*Il Dirigente del Servizio 4 A.B. SALVATORE DI SALVO* \_\_\_\_\_

REPUBBLICA ITALIANA



*Regione Siciliana*

Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente  
COMANDO CORPO FORESTALE



*Dirigente Generale*

Prot. n° 41332 del 06/05/2022  
Allegati n° \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

**OGGETTO:** Revisione del Piano regionale AIB 2022. Linea Guida n. 6 - Interventi n. 6B e 6C. Procedure flotta aerea AIB regionale, R.I.A. e "Codice di Rischio Incendi". **DIRETTIVA.**

**Al Dirigente del Servizio 4 S.A.B.  
PALERMO**

**Al Dirigente dell'Area 2  
SEDE**

**Al Dirigente del Servizio 7  
SEDE**

**Ai Dirigenti Responsabili  
dei Servizi Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di  
AGRIGENTO  
CALTANISSETTA  
CATANIA  
ENNA  
MESSINA  
PALERMO  
RAGUSA  
SIRACUSA  
TRAPANI**

**e, p.c., All'On. Assessore Regionale del Territorio e dell'Ambiente  
PALERMO**

Con riferimento alle "*Linee guida per la pianificazione, programmazione e organizzazione delle attività di lotta attiva agli incendi boschivi e di vegetazione - Triennio 2022-2024*", già condivise dallo scrivente con precedenti direttive, in ultimo con la direttiva prot. n. 38280 del 29/04/2022 riguardante l'attuazione della Linea Guida n. 6 - Intervento 6A, a completamento della stessa Linea n. 6 con la presente si forniscono le disposizioni per l'attuazione delle seguenti **Linee d'Intervento:**

**6B – LE PROCEDURE OPERATIVE PER IL CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE AIB.**

**6C – LA VALUTAZIONE DI UN "CODICE DI RISCHIO INCENDIO" NELLA R.I.A.,**

che si allegano in copia per la condivisione con le SS.LL.

Entrambi gli interventi si prefiggono l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'utilizzo della flotta aerea regionale oltre che di razionalizzare e ottimizzare al meglio la gestione da parte delle Sale Operative, regionale e provinciali, delle varie richieste di intervento aereo (R.I.A.) che, com'è noto, in alcune giornate particolarmente gravose, possono diventare veramente numerose e concomitanti.

Ovviamente le innovazioni procedurali che si vogliono introdurre nella gestione della flotta aerea regionale, pur nella diversificazione dei contesti territoriali e amministrativi, non possono non tenere conto delle Direttive e delle procedure nazionali e devono essere coerenti con le norme nazionali vigenti in materia, in ogni caso sono volti a perseguire un unico obiettivo primario: rendere sempre più tempestivi ed efficaci gli interventi di repressione degli incendi boschivi e di vegetazione.

Ciò premesso, **si dispone** che il dirigente del Servizio 4 in indirizzo, entro e non oltre il 22 maggio 2022, provveda a rivedere ed aggiornare le attuali Procedure operative per il concorso della flotta aerea regionale nella repressione degli incendi boschivi, secondo le innovazioni proposte con le suddette linee d'intervento 6B e 6C, in modo da poterne dare attuazione fin dalla prossima Campagna AIB 2022.

Si allegano:

- Relazione Illustrativa della Linea Guida n. 6
- Schede di Sintesi delle linee d'intervento 6B e 6C.



Il Dirigente Generale  
Giovanni Salerno

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Giovanni Salerno". The signature is stylized and fluid, written over the printed name.

LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE E L'ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITA' DI LOTTA ATTIVA AGLI  
INCENDI BOSCHIVI E DI VEGETAZIONE - TRIENNIO 2022-2024

## **LINEA GUIDA n. 6**

***Ruolo e Organizzazione delle SOUP – Le procedure della Flotta aerea regionale – Il  
“Codice di rischio” nella RIA***

### **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

Con la Linea Guida 6 *Ruolo e Organizzazione delle SOUP – le procedure della Flotta aerea regionale – Il codice di rischio nella RIA* ci si propone di potenziare e migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'utilizzo della flotta aerea regionale e il ruolo di coordinamento delle attività AIB da parte delle SOUP.

Nell'ambito delle attribuzioni previste dalla Legge Regione Siciliana in materia AIB vi sono talune incombenze che più direttamente incidono sulle sinergie (Stato-Regione –C.F.R.S. – D.P.C.- ALTRI) dispiegate nel campo della lotta attiva. Esse sono rappresentate principalmente da:

- Gestione delle Sale operative Permanenti Unificate SOUP
- Gestione dei velivoli delle flotte statali e regionali

Al fine di organizzare ed utilizzare al meglio le risorse umane all'interno delle SOUP e razionalizzare il soccorso aereo nella lotta agli incendi boschivi e di vegetazione, si propone di introdurre nuove procedure per la richiesta dell'intervento della flotta aerea regionale e l'uso di un preciso protocollo codificato che consenta di attribuire alle richieste di intervento aereo un *codice di rischio incendi*, costituito da 4 diversi livelli (Rosso, Arancione, Verde e Bianco), con il quale gli operatori possono valutare l'effettiva necessità dell'intervento e stabilirne l'ordine di priorità in caso di più richieste.

Quanto proposto viene articolato nelle seguenti linee d'intervento:

- **LINEA D'INTERVENTO 6A:** RUOLO E ORGANIZZAZIONE DELLE SOUP
- **LINEA D'INTERVENTO 6B:** PROCEDURE OPERATIVE DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE
- **LINEA D'INTERVENTO 6C:** IL “CODICE DI RISCHIO INCENDIO” NELLA R.I.A.

Si è inteso incidere, con dette Linee, alcuni delicati aspetti, i quali, tra l'altro, non possono non tenere conto delle Direttive e delle procedure nazionali. Dunque, nello sforzo di innovare e razionalizzare, non si è mai persa di vista la necessità della coerenza con le norme nazionali, pur nella diversificazione dei contesti territoriali e amministrativi; una coerenza di azione volta a perseguire un unico obiettivo primario: rendere sempre più tempestiva ed efficace la repressione degli incendi boschivi.

Lo sviluppo di una azione di standardizzazione di procedure e conoscenze relativamente alle

*soluzioni operative»,* istituito dal Capo del Dipartimento della protezione civile con proprio decreto n. 1551 del 10 aprile 2018.

L'adeguamento ed miglioramento delle procedure operative per l'intervento aereo in ambito AIB, espresso con le Linee 6B e 6C, costituisce il naturale proseguimento dello sforzo operato dal Comando CFRS con l'emanazione delle Linee Guida 2014 ed il Piano AIB 2015. Infatti, in coerenza con le stesse, dette nuove linee sono indirizzate ad ottenere un ulteriore contenimento della spesa complessiva per l'espletamento dell'attività AIB, pur mantenendo e addirittura migliorando l'attuale livello di efficienza.

Si allegano le Schede di Sintesi delle linee d'intervento 6A, 6B e 6C.

*f.to*

**I Redattori**

Ing. Salvatore Bonsangue (Dir. Coordinatore)

Geom. Angelo Cordaro

Geom. Rosario R. Tornatore

*f.to*

**Il Dirigente Generale del C.F.R.S.**

Dott. Giovanni Salerno

---

## LINEA GUIDA AIB N. 6

*RUOLO E ORGANIZZAZIONE DELLE SOUP, LE PROCEDURE DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE E "IL CODICE DI RISCHIO" NELLA R.I.A.*

**LINEA D'INTERVENTO: 6B**

PROCEDURE OPERATIVE PER IL CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE A.I.B.

**DESCRIZIONE:** La Regione Siciliana non può che prendere atto delle decisioni e delle procedure dettate dallo Stato per quanto riguarda la flotta aerea nazionale. Nella gestione e impiego della propria flotta regionale è possibile invece adottare misure procedurali volte al superamento di varie criticità rilevate fino ad oggi.

Fino ad oggi la procedura per la richiesta dei mezzi aerei della flotta regionale (elicotteri) prevede il medesimo iter della richiesta del concorso dei mezzi nazionali che impone la presenza sul luogo dell'incendio di un DOS e il conseguente invio da parte dello stesso di tutte le informazioni previste dalla Direttiva nazionale.

Questo aspetto poco influirebbe sulla tempestività del soccorso aereo qualora il numero del personale con funzione di DOS fosse tale da trovarsi sul posto in tempi ridottissimi.

Specialmente negli ultimi anni, però, in molti eventi si è verificato che i tempi di arrivo del DOS non è stato così repentino e questo per vari motivi:

- scarso personale DOS disponibile nei Distaccamenti;
- distanza dell'incendio;
- difficile accessibilità sui luoghi spesso per impercorribilità della viabilità secondaria;
- contemporaneità di più eventi.

Nonostante l'impegno e l'elevata professionalità del personale del C.F.R.S., al momento queste criticità sono difficilmente superabili se non con l'adozione di diverse e semplificate Procedure Operative che prevedano la possibilità delle Sale Operative Provinciali di richiedere al C.O.R. l'intervento della flotta aerea regionale, costituita da elicotteri AIB, anche in assenza sul posto del DOS.

In altri termini le procedure devono prevedere la possibilità al Responsabile della Sala Operativa di richiedere l'intervento dell'elicottero regionale anche se nei luoghi non è ancora presente il DOS e solo sulla base delle informazioni pervenute dagli addetti avvistamento incendi, dai Capisquadra AIB pervenuti sul posto o dai Vigili del Fuoco, ma anche dai Sindaci, dai Volontari della Protezione Civile e da semplici cittadini.

In tal caso diventa essenziale valutare, anche se a distanza, gli indici di rischio dell'incendio e il danno potenziale che questo può arrecare, attraverso una procedura codificata come quella proposta con la Linea d'Intervento n. 6C che segue "LA VALUTAZIONE DEL "CODICE DI RISCHIO INCENDIO" NELLA R.I.A.", che ha proprio questo scopo.

In questo caso l'intervento dell'elicottero, fino all'arrivo del DOS, sarà gestito dalla S.O.P. e il pilota del velivolo opererà in autonomia sulla base di specifiche disposizioni preventivamente impartite.

**FINALITÀ:** Il principio base nella lotta attiva agli incendi boschivi non può che essere quello di "ridurre al minimo possibile i tempi di intervento e di spegnimento" che corrisponde alle finalità che si prefigge la presente linea d'intervento:

- Avere procedure semplificate per il soccorso della flotta aerea regionale nella lotta attiva agli incendi;
- Intervento aereo più immediato negli incendi di minore estensione, intensità e velocità di propagazione;
- Non eccedere nell'impiego di mezzi aerei in incendi nei quali non possono essere raggiunti risultati apprezzabili;
- Rendere nuovamente disponibili i mezzi aerei per altri interventi in tempi più rapidi;

## LINEA GUIDA AIB N. 6

RUOLO E ORGANIZZAZIONE DELLE SOUP, LE PROCEDURE DELLA FLOTTA AEREA REGIONALE E "IL CODICE DI RISCHIO" NELLA R.I.A.

**LINEA D'INTERVENTO: 6C****LA VALUTAZIONE DEL "CODICE DI RISCHIO INCENDIO" NELLA R.I.A.**

**DESCRIZIONE:** Nell'attività di repressione di un evento incendiario, il Direttore delle Operazioni di Spegnimento incendio (DOS), recatosi sul posto, per il tramite del Responsabile della Sala Operativa presso il COP, secondo le attuali procedure operative vigenti, solo sulla base delle proprie conoscenze e della propria esperienza, valuta l'opportunità o meno del concorso dei mezzi aerei AIB per lo spegnimento e, nel caso, ne richiede l'intervento attraverso la R.I.A.

La Linea di intervento 6C si propone di fornire sia al DOS sia al Responsabile di Sala un pratico strumento decisionale codificato, basato su criteri oggettivi, valido a stabilire secondo un preciso protocollo il livello di rischio intrinseco dell'evento incendiario, tale da giustificarne, da un lato, l'inoltro della R.I.A. E, dall'altro, di attribuire una priorità dell'intervento aereo in caso di più eventi concomitanti.

Al fine di determinare o meno l'effettiva necessità dell'intervento aereo (la cui valutazione è in ogni caso demandata al DOS) e stabilire un obiettivo ordine di priorità da attribuire alla R.I.A., il DOS o il Responsabile di sala tengono conto di diversi fattori ed in particolare:

1. minaccia immediata per la presenza di insediamenti e strutture antropiche;
2. entità dei danni, in atto e potenziali, provocabili dall'incendio
3. valore ambientale, tipo di vegetazione, entità e posizione dell'incendio;
4. estensione, tipo di vegetazione, velocità del fronte del fuoco;
5. condizioni climatiche (temperatura, vento, ecc.);
6. indice di rischio regionale e della zona interessata dall'incendio;
7. numero e operabilità delle squadre e dei mezzi a terra;
8. situazione incendi su tutta la regione.

In sostanza, al fini di una corretta valutazione dell'effettiva necessità del concorso aereo in un evento incendiario, si intende introdurre, in maniera NON SOSTITUTIVA ma complementare e di supporto alle indicazioni operative nazionali, un sistema di valutazione di tipo *codificato* che consenta di attribuire all'incendio un *Codice di rischio* (Rosso, Giallo, Verde e Bianco), a cui corrispondono 4 livelli di criticità dell'evento, attribuito in modo automatico in relazione all'entità e alla posizione del fronte fuoco e al potenziale danno che l'incendio potrebbe arrecare

Ciò si ottiene con la semplice compilazione di una *Scheda di valutazione del livello di rischio dell'incendio* che si propone con la presente linea d'intervento (Vedi Allegato a). Nella stessa scheda sono riportate le istruzioni per la compilazione.

La scheda va compilata a cura del Responsabile della SOUP o del COP, sulla base delle informazioni sulle caratteristiche intrinseche ed estrinseche dell'incendio che vengono fornite o dal personale operante sul posto (DOS o Caposquadra AIB) oppure, in mancanza, dal personale addetto avvistamenti incendi (torrettisti); in quest'ultimo caso l'uso del drone, oltre che del binocolo, sarebbe di fondamentale importanza (V. Linea d'intervento n. 5B).

In pratica, così come avviene nel *triage* di un pronto soccorso, all'evento incendiario viene attribuito un colore a cui corrisponde un preciso livello di rischio dell'incendio e la relativa azione da intraprendere per l'esecuzione della RIA, secondo il seguente schema:

CODICE (di rischio)	LIVELLO DI RISCHIO	INTERVENTO AEREO
R (Rosso)	Molto elevato	Assolutamente prioritario
G (Giallo)	Elevato	Prioritario
V (Verde)	Medio	La valutazione è demandata al DOS

Una volta individuato il livello di rischio dell'incendio questo va semplicemente riportato nel modello di richiesta di intervento aereo SCHEMA RIA, che si propone di adottare (V. allegato b).

**FINALITA':** Il sistema, così come consegnato, si ritiene possa rendere più semplice, oggettiva e meno suscettibile di errori la valutazione del livello del rischio e pericolosità dell'incendio da parte del DOS e degli operatori del COP e della SOR, e, una volta integrato nelle vigenti procedure operative per la richiesta di concorso aereo, ha lo scopo di:

- stabilire con criteri più oggettivi e in modo codificato, l'ordine di priorità da assegnare alle RIA;
- ridurre il numero dei costosi interventi aerei, limitandoli ai casi dove vi sia un effettivo rischio di danni o una reale impossibilità dell'intervento da terra;
- evitare casi di sottovalutazione del livello del rischio dell'incendio.

**FASI di INTERVENTO:** ORGANIZZAZIONE - REPRESSIONE

**SOGGETTI ATTUATORI:**

**Coordinamento:** Comando CFRS - Servizio 4 SAB

**Attuazione:** Servizio 4 SAB, Servizi I.R.F, SOUP.

**ALTRI SOGGETTI INTERESSATI:** ———

**DESTINATARI FINALI:** SOR – COP - SOUP e personale D.O.S.

**COSTI COMPLESSIVI:** Nessun costo aggiuntivo.

**TEMPI DI ATTUAZIONE:**

- Fase sperimentale: Campagna AIB 2022

- A regime: Dal 2023, apportando le necessarie correzioni di eventuali criticità emerse nella fase sperimentale.

**DURATA:** Pluriennale (se fase sperimentale positiva)

**VANTAGGI:**

- Maggiore efficienza ed economicità delle operazioni di spegnimento con il soccorso aereo, derivante da una più adeguata e razionale capacità decisionale.
- Maggiore razionalizzazione nell'uso delle risorse ad alto rendimento (e ad alto costo) come i velivoli aerei AIB.
- Riduzione delle responsabilità decisionale da parte delle SOUP e del SOR sulla scelta di invio o meno del soccorso aereo in caso di più richieste concomitanti.

**CRITICITA':**

- Necessità di adattamento all'utilizzo della scheda di valutazione da parte del personale interessato;

#### **PROCEDURE per L'ATTUAZIONE (n. 1 Azione):**

**Azione unica:** Formazione del personale in ordine alla compilazione e al corretto uso della Scheda di valutazione del Codice di rischio incendi.

Allegati: a) Scheda di valutazione Codice di Rischio;

b) Scheda R.I.A con Codice di Rischio proposta.

---

**SCHEDA DI VALUTAZIONE DEL CODICE DI RISCHIO**

LEGENDA CODICE	INTERVENTO AEREO	MOTIVI PARTICOLARI			
		si/no	si/no	Altri motivi:	
		Inaccessibilità da terra dai mezzi S.A.B.	Zona interessata da forte vento	si	no
se si specificare					
R (rosso) Livello di rischio molto elevato	Absolutamente prioritario				
G (giallo) Livello di rischio elevato	Prioritario				
V (verde) Livello di rischio medio	La valutazione è demandata al DOS				
B (bianco) Livello di rischio basso	Non necessario				
1. Aree con insediamenti umani (Abitazioni, strutture civili e industriali, grandi arterie stradali, incendi di interfaccia).	DIRETTAMENTE	R	R	R	
	LIMITROFO	G	R	R	
	A DIST. DI RISCHIO	V	G	R	
	ASSENZA DI RISCHIO	B	V	V	
2. Aree di particolare pregio ambientale e/o culturale (Parchi, Riserve, Boschi vetusti ed ad alta naturalità, Boschi di conifere di altezza superiore a 2 mt.)	DIRETTAMENTE	R	R	R	
	LIMITROFO	G	G	R	
	A DIST. DI RISCHIO	V	G	G	
	ASSENZA DI RISCHIO	B	B	V	
3. Aree rimboschite, macchia alta, cedui, fustaia di latifoglie, bosco di conifere di altezza inferiore a 2 mt.	DIRETTAMENTE	G	R	R	
	LIMITROFO	V	G	G	
	A DIST. DI RISCHIO	V	V	G	
	ASSENZA DI RISCHIO	B	V	V	
4. Aree ad arbusti, macchia bassa e fortemente degradati, erba e sterpaglie.	DIRETTAMENTE	V	V	V	
	LIMITROFO	B	B	B	
	A DIST. DI RISCHIO	B	B	B	
	ASSENZA DI RISCHIO	R	R	R	
Firma Responsabile RIA del COP	CODICE RISCHIO ATTRIBUITO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		ROSSO	GIALLO	VERDE	BIANCO

NOTE:

**PROTOCOLLO DA SEGUIRE PER L'ATTRIBUZIONE DEL CODICE DI RISCHIO**

In caso di richiesta di intervento aereo (R.I.A.), deve essere preventivamente attribuito il codice di rischio potenziale dell'incendio (Vds. Legenda) con la compilazione della scheda sulla base delle indicazioni fornite dal DOS e seguendo il seguente protocollo operativo:

- 1) Individuare in modo attento e preciso la tipologia della area interessata dall'incendio (punti da 1 a 4 della scheda). Nel caso che l'incendio interessi o minacci aree di diversa tipologia segnare quella con livello di rischio più elevato
- 2) Individuata l'area a rischio, il DOS deve valutare se l'incendio interessa direttamente l'area, o è limitrofo, o è a distanza di rischio, oppure non si ravvisa alcun pericolo di propagazione dell'incendio nell'area interessata (assenza di rischio). Qualora, rispondendo alle suddette domande, il codice di rischio risulti R (Rosso) o G (Giallo) la R.I.A. deve essere inoltrata senza la necessità di proseguire ulteriormente nella valutazione di rischio.
- 3) Nel caso, invece, che il codice risulti V (Verde) o B (Bianco) si valuterà se sussistono uno o più motivi particolari (Vds. le ultime tre colonne) in base ai quali può essere elevato il livello di rischio. Motivi particolari non previsti nella scheda, ma individuati sul posto dal DOS, verranno specificati nell'apposito spazio e, in questo caso, è facoltà del DOS attribuire un codice più elevato che sarà riportato nella casella corrispondente. 22

4) Terminata la procedura di valutazione del rischio, il relativo codice dovrà essere segnato con una X

SCHEDA RICHIESTA CONCORSO AEREO A.I.B. ANNO _____											
DA COP: _____						A: C.O.R. SICILIA FAX: 091545795					
NOMINATIVO RESPONSABILE R.I.A. COP		FIRMA		CODICE RISCHIO ATTRIBUITO		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VERDE	<input type="checkbox"/>
						ROSSO	GIALLO			BIANCO	
DATA R.I.A.		SCHEDA COP N°									
ORA ACCERT. INCENDIO		ORA RICH. INTERVENTO		<input type="checkbox"/>		ELICOTTERO		<input type="checkbox"/>		CANADAIR	
RICHIESTA PER:		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					
		SOPPRESSIONE		CONTENIMENTO		BONIFICA					
COORDINATE UTM				COORDINATE GEOGRAFICHE		N	°	'	''		
FOGLIO _____						E	°	'	''		
NOMENGLATURA		LOCALITA'				COMUNE				PROV.	
FRONTE DEL FUOCO		UNICO mt.		DIVERSI N°		mt.					
VENTO		NO SI		DEBOLE		MODERATO		FORTE			
OROGRAPIA ZONA		QUOTA mt.		PIAN.		COLL.		MONT.		IMPERVIA	
ELETTRODOTTI		NO SI		ATTIVI		NON ATTIVI		IN DISATTIVAZIONE			
				FORMA SOSTEGNO		FORMATO ISOLATORI PER CATENA		Codice linea		Numero palo	
ALTRI OSTACOLI		PILI A SBALZO		NO		SI		DA DETERMINARE			
		FUNIVIE TELEF.		NO		SI		DA DETERMINARE			
		ALTRO									
PONTE IDRICA		PER ELICOTTERO				PER VEICOLO					
PERSONALE E MEZZI SU INCENDIO		SIGLA RADIO COOR.		NO SI		NOMINATIVO RECAPITO TEL.					
				FRQUENZA RADIO		122.150		122.350		141.100	
		SQUADRE		NO SI		N° PERSONE					
		AEROMOBILI		NO SI		NOME		RADIO			
RITARDANTE		NO SI									
NOTE											

**ALLEGATI:****ACRONIMI**

- AIB ANTI-INCENDIO BOSCHIVO
- CFS CORPO FORESTALE DELLO STATO
- CNVVF CORPO NAZIONALE VIGILI DEL FUOCO
- COAU CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO
- COP CENTRO OPERATIVO PROVINCIALE
- COR CENTRO OPERATIVO REGIONALE
- DOS DIRETTORE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
- D.P.C. DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE
- II.RR.FF. ISPETTORATI RIPARTIMENTALI DELLE FORESTE
- NUCLEO Tlc. NUCLEO OPERATIVO TELECOMUNICAZIONI
- R.I.A. RICHIESTA INTERVENTO AEREO
- SOUP SALA OPERATIVA UNIFICATA PERMANENTE
- S.AA.BB. SERVIZIO ANTINCENDI BOSCHIVI
- T-B-T TERRA-BORDO-TERRA

<b>AGRIGENTO</b>		<b>ENNA</b>	
<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>	<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>
AGRIGENTO	AG 3	AGIRA	EN 3
BURGIO	AG 4	ENNA	EN 4
CAMMARATA	AG 5	NICOSIA	EN 5
LICATA	AG 7	PIAZZA ARMERINA	EN 6
RIBERA	AG 8	PIETRAPERZIA	EN 7
S. MARGHERITA B.	AG 9	TROINA	EN 8
S. STEFANO Q.	AG 10		
SAMBUCA	AG 11		
<b>CALTANISSETTA</b>		<b>MESSINA</b>	
<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>	<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>
BUTERA	CL 3	BARCELLONA P.G.	ME 3
CALTANISSETTA	CL 4	CAPIZZI	ME 4
GELA	CL 5	CARONIA	ME 5
MAZZARINO	CL 6	CESARO'	ME 6
NISCEMI	CL 7	FLORESTA	ME 7
SUTERA	CL 8	FRANCAVILLA	ME 8
		SAVOCA	ME 21
		GALATI M.	ME 9
<b>CATANIA</b>		LIPARI	ME 10
<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>	MESSINA	ME 11
ADRANO	CT 3	MILITELLO R.	ME 12
BRONTE	CT 4	MISTRETTA	ME 13
CALTAGIRONE	CT 5	NASO	ME 15
CATANIA	CT 6	NOVARA DI SICILIA	ME 16
GIARRE	CT 7	PATTI / MONTALBANO	ME 17/14
LINGUAGLOSSA	CT 8		

MANIACE	CT 9	ROMETTA	ME 18
NICOLOSI	CT 10	S. ANGELO DI BROLO	ME 19
RANDAZZO	CT 11	S. FRATELLO	ME 20
VIZZINI	CT 12	TORTORICI	ME 22
ZAFFERANA ETNEA	CT 13	TUSA	ME 23
<b>PALERMO</b>			
<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>	<b>RAGUSA</b>	
BAGHERIA	PA 3	<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>
BISACQUINO	PA 17	CHIARAMONTE GULFI	RG 4
CACCAMO	PA 6	RAGUSA	RG 3
CARINI	PA 4	SCICLI	RG 5
CASTELBUONO	PA 9		
CASTELLANA	PA 18	<b>SIRACUSA</b>	
CASTRONOVO	PA 10	<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>
COLLESANO	PA 7	BUCCHERI	SR 3
CORLEONE	PA 8	NOTO	SR 4
PALERMO FALDE	PA 11	SIRACUSA	SR 5
FICUZZA	PA 12	SORTINO	SR 6
GANGI	PA 22		
LASCARI	PA 19	<b>TRAPANI</b>	
M. MAGGIORE BELSITO	PA 13	<b>DISTACCAMENTO</b>	<b>SIGLA RADIO</b>
PALAZZO ADRIANO	PA 21	CASTELLAMMARE DEL G.	TP 3
PETRALIA SOTTANA	PA 14	CASTELVETRANO	TP 7
PIANA DEGLI ALBANESI	PA 15	ERICE	TP 4
POLIZZI GENEROSA	PA 16	PANTELLERIA	TP 6
S. MARTINO DELLE SCALE	PA 5	SALEMI	TP 5
PALERMO VILLAGRAZIA	PA 20	NUCLEO RNO ZINGARO	Z2

### Alfabeto fonetico ICAO

Lettera	Fonetico	Lettera	Fonetico	Lettera	Fonetico	Lettera	Fonetico
A	Alpha	J	Juliet	S	Sierra	2	Two
B	Bravo	K	Kilo	T	Tango	3	Tree
C	Charlie	L	Lima	U	Uniform	4	Four
D	Delta	M	Mike	V	Victor	5	Five
E	Echo	N	November	W	Whiskey	6	Six
F	Foxtrot	O	Oscar	X	X-ray	7	Seven
G	Golf	P	Papa	Y	Yankee	8	Eight

H	Hotel	Q	Quebec	Z	Zulu	9	Nine
I	India	R	Romeo	1	One	0	Zero

---





Compendio del Dictionario de los...

111	112	113
114	115	116
117	118	119