



# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE  
UFFICIO GESTIONE DELLE EMERGENZE

## **CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO NELLA LOTTA ATTIVA AGLI INCENDI BOSCHIVI**

**- Disposizioni e Procedure -**



***EDIZIONE 2017***



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

## **ATTO DI APPROVAZIONE**

APPROVO LA PUBBLICAZIONE

**“CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO  
NELLA LOTTA ATTIVA AGLI INCENDI BOSCHIVI”**

- DISPOSIZIONI E PROCEDURE -

Edizione 2017

Roma, 12 GIU. 2017

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO  
Fabrizio Curcio

*Fabrizio Curcio*

## INDICE

<b>Atto di Approvazione</b>	II
<b>Elenco Allegati e Appendici</b>	V
<b>Elenco di distribuzione</b>	VI
<b>Registrazione delle Aggiunte e Varianti</b>	VIII
<b>Riferimenti normativi</b>	IX
<b>Acronimi</b>	X

<b>1. GENERALITÀ</b>	pag. 1
<b>a. Aeromobili AIB</b>	pag. 1
(1) Aeromobili dello Stato	pag. 1
(2) Aeromobili regionali/province Autonome	pag. 2
<b>2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI AEREI DELLO STATO</b>	pag. 3
<b>a. Tipologia di missioni</b>	pag. 3
(1) Soppressione	pag. 3
(2) Contenimento	pag. 4
(3) Bonifica	pag. 4
(4) Ricognizione/Sorveglianza	pag. 4
(5) Ricognizione armata	pag. 4
<b>3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO</b>	pag. 5
<b>a. Scheda richiesta concorso aereo.</b>	pag. 5
<b>4. CRITERI DI ASSEGNAZIONE AEROMOBILI E CONCETTI D'IMPIEGO</b>	pag. 6
<b>a. Valutazioni</b>	pag. 6
<b>b. Assegnazione di un aeromobile sull'incendio</b>	pag. 7
<b>c. Conduzioni delle missioni</b>	pag. 8
<b>5. IMPIEGO DEL RITARDANTE/SCHIUMOGENO</b>	pag. 9
<b>6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE</b>	pag. 10
<b>a. Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)</b>	pag. 10
<b>b. Direttore delle operazioni di spegnimento (DOS)</b>	pag. 11
<b>c. Capo equipaggio dell'aeromobile</b>	pag. 12
<b>d. Amministrazioni interessate e Società Esercenti che operano per il Dipartimento della Protezione Civile</b>	pag. 12
<b>e. Comunicazioni</b>	pag. 13
(1) Comunicazioni telefoniche	pag. 13
(2) Collegamenti radio TBT	pag. 13
(3) Radiolocalizzazione	pag. 14
<b>f. Limiti di sorvolo delle aree del fuoco</b>	pag. 14
<b>g. Fonti di approvvigionamento idrico</b>	pag. 14
<b>h. Elettrodotti</b>	pag. 15
<b>i. Ostacoli alla navigazione</b>	pag. 16
<b>j. Rapporti</b>	pag. 16

<b>7. OPERAZIONI AL DI FUORI DEI CONFINI NAZIONALI</b>	pag. 16
<b>a. Generalità</b>	pag. 16
<b>b. Condizioni per operare fuori dal territorio nazionale</b>	pag. 17
<b>c. Progetto Europeo – Modulo AIB – “EUbuffer”</b>	pag. 17

## **ELENCO ALLEGATI E APPENDICI**

- All. "A" Scheda Richiesta di Concorso Aereo AIB e Modalità di compilazione
- All. "B" Scheda conoscitiva dell'organizzazione delle attività di Previsione, Prevenzione e Lotta Attiva agli Incendi Boschivi nelle Regioni e nelle Province Autonome
- All. "C" Comunicazione alla Capitaneria di Porto "Operazioni AIB della Flotta aerea di Stato"
- All. "D" Competenze nella richiesta di concorso aereo ed assegnazione di un aeromobile
- All. "E" Criteri di valutazione per l'assegnazione e la scelta di uno specifico aeromobile.
- All. "F" Criteri di priorità sulle richieste di concorso aereo.
- All. "G" Disponibilità aeromobili della Flotta aerea di Stato, Amministrazioni interessate e Società Esercenti
- All. "H" Caratteristiche degli aeromobili della flotta aerea dello Stato utilizzati in operazioni AIB
- All. "I" AIP – ITALIA stralcio ENR 1.1-1 e Circolare ENAV sulla attività di volo
- All. "L" Bacini idrici idonei per velivoli "Canadair CL-415" Indice generale per Regione/Provincia Autonoma
- All. "M" Comunicazione per l'impiego di aeromobili AIB all'estero
- All. "N" Recapiti telefonici / Indirizzi E-Mail
- App. "1" Fraseologia Radiofonica per le comunicazioni Terra/Bordo/Terra fra i DOS ed i piloti degli aeromobili AIB

**ELENCO DI DISTRIBUZIONE**  
**(in ordine alfabetico)**

**MINISTERI**

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
MINISTERO DELLA DIFESA  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
MINISTERO DELL'INTERNO

**REGIONI**

PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'ABRUZZO  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA BASILICATA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA CALABRIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'EMILIA ROMAGNA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA LIGURIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA LOMBARDIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLE MARCHE  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL MOLISE  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL PIEMONTE  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA PUGLIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA SARDEGNA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA SICILIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA TOSCANA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELL'UMBRIA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA  
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE DEL VENETO  
PRESIDENZA GIUNTA PROVINCIALE AUTONOMA DI BOLZANO  
PRESIDENZA GIUNTA PROVINCIALE AUTONOMA DI TRENTO

**SALE OPERATIVE REGIONALI**

REGIONE ABRUZZO  
REGIONE BASILICATA  
REGIONE CALABRIA  
REGIONE CAMPANIA  
REGIONE EMILIA ROMAGNA  
REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
REGIONE LAZIO  
REGIONE LIGURIA  
REGIONE LOMBARDIA  
REGIONE MARCHE  
REGIONE MOLISE

REGIONE PIEMONTE  
REGIONE PUGLIA  
REGIONE TOSCANA  
REGIONE SARDEGNA  
REGIONE SICILIANA  
REGIONE UMBRIA  
NUCLEO AIB c/o DIREZIONE FORESTE VALLE D'AOSTA  
REGIONE VENETO  
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO BOLZANO  
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO TRENTO

**OPERATORI**

COMANDO OPERATIVO DI VERTICE INTERFORZE  
DIP. VIGILI DEL FUOCO DEL SOCC. PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE  
STATO MAGGIORE ESERCITO  
STATO MAGGIORE MARINA  
STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO  
COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI - CUTFFA

SP&A S.p.A.  
BABCOCK Mission Critical Services Italia S.p.A.  
EUROPEAN AIR CRANE

**Il presente documento è disponibile in formato pdf nel sito : <http://www.protezionecivile.it/>**





## **RIFERIMENTI NORMATIVI**

- Legge 24 febbraio 1992, n. 225, Istituzione del “Servizio Nazionale di Protezione Civile”;
- Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- Legge 21 novembre 2000, n. 353, “Legge-quadro in materia di incendi boschivi”;
- Decreto Legge n. 343 del 7 settembre 2001 convertito con la Legge 9 novembre 2001, n. 401, “Disposizioni urgenti per assicurare il coordinamento operativo delle strutture preposte alle attività di protezione civile e per migliorare le strutture logistiche nel settore della difesa civile”;
- D.P.C.M. 20 dicembre 2001, “Linee guida relative ai piani regionali per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi”;
- Decisione n° 1313/2013/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’Unione Europea, del 17 dicembre 2013 su un meccanismo di protezione civile (Centro di coordinamento della risposta alle emergenze ERCC);
- Decreto Legge n. 90 del 31 maggio 2005 convertito in Legge n. 152 del 26 luglio 2005;
- Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri 01/7/2011 recante “Direttiva in materia di lotta attiva agli incendi boschivi” pubblicata nella G.U. n. 208 del 7/9/2011;
- Legge 12 luglio 2012, n. 100 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, recante disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile;
- Legge 7 agosto 2012, n. 131 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2012, n. 79, recante misure urgenti per garantire la sicurezza dei cittadini, per assicurare la funzionalità del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e di altre strutture dell’Amministrazione dell’interno, nonché in materia di Fondo nazionale per il Servizio civile;
- Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 177. Disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo forestale dello Stato, ai sensi dell’articolo 8, comma 1, lettera a), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche.
- Raccomandazioni per un più efficace contrasto agli incendi boschivi, di interfaccia ed i rischi conseguenti per la stagione estiva 2017 del Presidente del Consiglio dei Ministri;

## ACRONIMI

AIB	ANTI-INCENDIO BOSCHIVO
AIP	AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION
BAT	BUSTER AIR TRAFFIC
C&C	COMANDO E CONTROLLO
CFC	CENTRO FUNZIONALE CENTRALE DEL DPC
CF	CARABINIERI FORESTALI
CFR	CORPO FORESTALE REGIONALE
CNVVF	CORPO NAZIONALE VIGILI del FUOCO
CON	CENTRO OPERATIVO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO
COAU	CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO
COR	CENTRO OPERATIVO REGIONALE
CSO	COORDINATORE SUPPORTO OPERATIVO
CTM	COORDINATORE TECNICO MANUTENTIVO
DOS	DIRETTORE DELLE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
DPC	DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE
ERCC	EMERGENCY RESPONSE COORDINATION CENTRE
FFAA	FORZE ARMATE
OAT	OPERATIONAL AIR TRAFFIC
SCAU	SERVIZIO COORDINAMENTO AEREO UNIFICATO
SOCV	SALA OPERATIVA COORDINAMENTO E ASSISTENZA AL VOLO (CNVVF)
SOUP	SALA OPERATIVA UNIFICATA PERMANENTE
SSI	SALA SITUAZIONE ITALIA DEL DPC
UFF. EME	UFFICIO GESTIONE DELLE EMERGENZE DEL DPC
VMC	VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS
VFR	VISUAL FLIGHT RULES
TBT	TERRA-BORDO-TERRA

## 1. GENERALITÀ

Il Dipartimento della Protezione Civile (DPC) coordina sul territorio nazionale, attraverso il Centro Operativo Aereo Unificato (COAU) dell'Ufficio Gestione delle Emergenze, l'impiego della flotta aerea antincendio dello Stato nel concorso alle attività di spegnimento degli incendi boschivi, favorendone l'efficacia operativa in coordinamento con le Regioni e le Province Autonome di Bolzano e Trento.

Per il disposto dell'art.3-bis della legge 131 del 7 agosto 2012, il Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Ministero dell'Interno assicura il coordinamento tecnico e l'efficacia operativa sul territorio per le attività di spegnimento con la flotta aerea di sua proprietà, avvalendosi della Sala Operativa Coordinamento e Assistenza al Volo (SOCAV) dei Vigili del Fuoco e delle sale operative degli Esercenti dei mezzi aerei o eserciti direttamente dal CNVVF.

Con il presente documento si definiscono i criteri e le procedure operative concernenti:

- la richiesta da parte delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano di concorso della flotta aerea dello Stato, per il tramite delle Sale Operative Unificate Permanenti (SOUP) o delle strutture regionali/provinciali all'uopo deputate;
- i criteri per l'assegnazione e l'impiego degli aeromobili per il coordinamento delle operazioni aeree da parte del COAU;
- la richiesta di assistenza proveniente dall'Emergency Response Coordination Centre (ERCC) della Commissione Europea, nell'ambito del Meccanismo Unionale di Protezione Civile, ovvero da un'altra nazione nell'ambito di accordi bilaterali con l'Italia.

Il COAU deve avere piena e costante visione dell'impiego degli assetti aerei impegnati nelle operazioni AIB.

### a) Aeromobili AIB

Per la lotta AIB sono impiegati aeromobili nella disponibilità dello Stato e delle Regioni/Province Autonome, la cui utilizzazione si ispira a principi e procedure condivise, orientati alla massima efficacia.

#### (1) Aeromobili dello Stato

Sono aeromobili della flotta AIB dello Stato gli assetti aerei impiegati dal COAU:

- velivoli Canadair CL-415 del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, affidati in esercizio a Società di lavoro aereo;
- elicotteri Erickson S-64 del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, affidati in esercizio a Società di lavoro aereo;
- aeromobili appartenenti ad altre Amministrazioni dello Stato (ad esempio: Esercito Italiano, Marina Militare e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco) ed impiegati temporaneamente dal Dipartimento della Protezione Civile per l'attività AIB.

Ai fini dell'attività di volo per lo spegnimento di incendi boschivi gli assetti aerei di proprietà dello Stato, sia civili sia militari, sono "aeromobili di Stato" (art. 744 del C.N.).

Lo schieramento degli aeromobili della flotta dello Stato sul territorio nazionale potrà subire variazioni a seconda delle esigenze contingenti. Per la sua determinazione concorrono i seguenti elementi:

- previsione climatologica e meteorologica;
- bollettino di previsione nazionale incendi boschivi emesso dal DPC;
- base storico-statistica;
- dislocazione e disponibilità aeromobili regionali;
- disponibilità fonti idriche;
- consistenza della flotta AIB dello Stato;
- supporto tecnico-logistico presso l'aeroporto di schieramento.

Ai sensi della legge quadro sugli incendi boschivi (L. 353/2000) la flotta AIB dello Stato è impiegata in concorso alle Regioni nonché alle Province Autonome di Trento e Bolzano, qualora le stesse ne facciano richiesta al COAU attraverso le rispettive SOUP o strutture regionali/provinciali a ciò deputate. La richiesta viene inoltrata tramite il **Sistema Informatico SNIPC/COAU**, inserendo i dati contenuti nella “scheda” AIB (*Allegato “A” e Annesso “I”*).

## **(2) Aeromobili regionali / provinciali**

Nell'ambito delle rispettive competenze, ogni Regione e Provincia Autonoma che impiega aeromobili per la lotta AIB dovrà realizzare la massima sinergia con gli aeromobili resi disponibili dallo Stato. A tal fine, prima dell'inizio di ogni campagna antincendio boschivo estiva, le suddette Amministrazioni devono fornire al Dipartimento i necessari aggiornamenti in ordine al proprio dispositivo aereo previsto per l'AIB, attraverso la compilazione della scheda conoscitiva (allegato “B”) i cui elementi principali sono di seguito elencati:

- numero e tipologia di aeromobili disponibili;
- decorrenza e durata dei contratti di noleggio dei mezzi aerei (periodo di disponibilità);
- dislocazione dei mezzi aerei in fase operativa e prontezza operativa quotidiana;
- compiti assegnati (ricognizione, avvistamento, spegnimento, trasporto personale, ecc.);
- possibilità di utilizzazione al di fuori del proprio territorio, con particolare riferimento alle Regioni/Province Autonome limitrofe;
- elenco aggiornato delle risorse idriche (laghi, bacini idrici) per consentire l'impiego ottimale degli aeromobili AIB.

Nel corso della campagna AIB, al termine di ogni giornata, tutte le SOUP o strutture regionali/provinciali dovranno comunicare al COAU le seguenti informazioni valide per la giornata successiva:

- aeromobili AIB disponibili;

- aeromobili AIB previsti;
- dislocazione aeromobili AIB;
- aeromobili AIB impiegati;
- missioni ed ore di volo effettuate;
- incendi spenti e attivi.

In aggiunta, forniranno le varianti all'elenco delle risorse idriche, fornito con la scheda sopra menzionata, quali laghi e bacini idrici, per consentire l'impiego ottimale e in sicurezza degli aeromobili AIB.

Ogni aeromobile della Regione/Provincia Autonoma opererà con la supervisione della rispettiva SOUP o della struttura deputata regionale/provinciale e, nell'area dell'incendio, sotto il controllo tattico del Direttore delle Operazioni di Spegnimento (DOS). La SOUP o la struttura deputata regionale/provinciale dovrà informare tempestivamente il COAU via e-mail (oppure, in caso di inefficienza della posta elettronica, tramite fax) all'atto dell'impiego AIB di un mezzo aereo, indicandone tipologia, nominativo, missione AIB (ricognizione, soppressione, bonifica), zona d'impiego e frequenze radio impiegate. **Il COAU deve avere piena e costante contezza dell'impiego di tali assetti per poter impiegare in sinergia e sicurezza quelli statali.** Il coordinamento dei mezzi statali con gli assetti regionali/provinciali permette una maggiore efficacia ed efficienza delle risorse impiegate.

## 2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEGLI AEROMOBILI DELLO STATO

### a. Tipologia di missioni

Ai fini della lotta AIB, gli aeromobili dello Stato possono essere impiegati per attività di:

- Soppressione;
- Contenimento;
- Bonifica.
- Ricognizione / Sorveglianza;
- Ricognizione Armata.

#### (1) Soppressione

La soppressione è la missione tipica di un vettore AIB che, sfruttando al massimo le capacità di trasporto e lancio di liquido estinguente, opera sull'incendio fino allo spegnimento dello stesso, ovvero fino al verificarsi delle condizioni di cui al para. 4, lett. c).

#### (2) Contenimento

Il contenimento è la missione di un aeromobile AIB che ha lo scopo di arginare il fronte del fuoco, limitando il suo sviluppo e/o orientandolo verso determinate direzioni. Tale attività può prevedere l'utilizzo di sostanze ritardanti che, confinando l'incendio, permettono di estinguere il fuoco in tempi più rapidi. Questa tipologia di missione dovrebbe essere

considerata prioritaria laddove le risorse e/o il tempo rimanente per combattere il fuoco siano limitati (ad esempio: poco prima del tramonto).

### **(3) Bonifica**

La bonifica è l'attività di soppressione degli ultimi focolai attivi lungo il perimetro dell'area percorsa dal fuoco o di circoscrizione delle porzioni di lettiera in cui persistono fenomeni di combustione anche senza sviluppo di fiamma libera. Tale missione è normalmente effettuata con le squadre a terra e, pertanto, potranno essere utilizzati solamente gli aeromobili non impegnati nella primaria attività di soppressione.

Tale attività, di massima, non può essere richiesta dalle SOUP o strutture deputate. Tuttavia il COAU, valutata l'indisponibilità di altre risorse e/o in presenza di un forte rischio di "ripresa" dell'incendio, può prendere in considerazione una eventuale richiesta di bonifica avanzata dalle suddette strutture attraverso la scheda AIB.

### **(4) Ricognizione/Sorveglianza**

La Ricognizione Aerea è la missione che prevede l'impiego di uno o più aeromobili per acquisire informazioni su uno o più incendi in atto. Le informazioni possono essere integrate, se disponibili, da sistemi terrestri di telesorveglianza o da personale di vedetta. Per questa attività possono essere utilizzati aeromobili con o senza pilota a bordo (droni), che utilizzano particolari sensori in grado di acquisire e trasmettere dati e/o informazioni alle SOUP o alle strutture deputate. Può essere un'attività mirata anche a rilevamenti post-incendio per valutare l'area percorsa dal fuoco e/o gli effetti del fuoco. Per questa tipologia di missione non è normalmente impiegato un aeromobile AIB della flotta di Stato.

### **(5) Ricognizione Armata**

La missione di Ricognizione Armata prevede l'impiego di un aeromobile configurato AIB. Oltre al compito specifico della ricognizione, l'assetto deve avere la capacità di intervenire sull'incendio, previo coordinamento con le autorità richiedenti quali SOUP, o struttura deputata e COAU. Condizione fondamentale di tale attività è l'autorizzazione allo sgancio che di fatto, in assenza del DOS, avviene nel momento in cui la ricognizione è autorizzata dal COAU; è comunque il Capo Equipaggio che, in ultima analisi, in piena autonomia e responsabilità ha la facoltà di sganciare o meno il liquido estinguente, nel rispetto delle condizioni minime di sicurezza.

Questa tipologia di missione è autorizzata solamente in situazioni particolari: incendio di "interfaccia", con imminente pericolo per la vita umana e contemporanea assenza del DOS e/o in aree ad alto rischio di suscettività all'innesco di incendi boschivi, non raggiungibili dallo stesso DOS.

La richiesta di "Ricognizione Armata" della SOUP o struttura deputata dovrà pervenire al COAU via e-mail, riportando, oltre le notizie ritenute utili, obbligatoriamente ogni informazione/dato inerente la pericolosità dell'incendio e la sua localizzazione, l'autorizzazione preventiva allo sgancio di liquido estinguente da parte del Capo Equipaggio e il nominativo e l'orario stimato di arrivo del DOS sul fuoco.

Il Capo Equipaggio potrà attaccare il fuoco a meno di ricevere un preciso "diniego" via radio (dalla Sala Operativa e/o tramite gli Enti del Traffico Aereo) dopo aver comunicato la

sua localizzazione e notificato le sue intenzioni al COAU (tramite la propria Sala Operativa e/o tramite gli Enti del Traffico Aereo) e, fatte salve le condizioni previste dalle disposizioni vigenti, attuando tutte le misure cautelative per la salvaguardia di beni e persone.

### 3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO

Uno dei principali fattori che influisce sull'efficacia dell'intervento aereo AIB è la celerità con la quale si attiva il "sistema" nazionale per la lotta agli incendi boschivi.

Ogni Regione/Provincia Autonoma deve predisporre un sistema efficace e tempestivo di avvistamento, valutazione del rischio e capacità di spegnimento, al fine di decidere in tempi relativamente brevi l'eventuale necessità di inoltrare la richiesta di concorso aereo al DPC/COAU.

Le Regioni/Province Autonome hanno la responsabilità di organizzare e gestire tutte le proprie risorse AIB. La SOUP o la struttura deputata, deve monitorare l'andamento degli incendi, al fine di impiegare le risorse in relazione alle effettive esigenze. Qualora l'incendio non si possa combattere adeguatamente con le risorse disponibili regionali, sia terrestri sia aeree, la struttura deputata potrà richiedere il concorso degli aeromobili dello Stato. Al fine di ottimizzare la richiesta di concorso aereo in relazione alle risorse disponibili, è richiesto un preventivo coordinamento telefonico tra le Sale Operative delle Regioni/Province Autonome ed il COAU per concordare anche vv.bb. esigenza, rischio, tipologia incendio e modalità di intervento.

#### a. Scheda "Richiesta concorso aereo AIB".

La richiesta di concorso aereo AIB è gestita attraverso il sistema informatico *SNIPC/COAU*, unico sistema abilitato alla gestione e trasmissione della scheda AIB. La trasmissione via email, o FAX, con l'inoltro della scheda AIB cartacea debitamente compilata, sarà attivata eccezionalmente in caso di avaria del software primario e/o delle comunicazioni telematiche (dati/internet), previa comunicazione da parte del COAU.

Con l'invio al COAU della suddetta scheda, compilata in tutti i suoi campi, da parte delle SOUP o delle strutture deputate, viene attivato il concorso aereo AIB.

Alcuni dati della scheda rimangono costanti mentre altri devono essere modificati durante le operazioni. È pertanto necessario aggiornare attentamente nel corso dell'azione di spegnimento, le seguenti informazioni riportando nel campo "NOTE" (*testo libero*):

- fronte del fuoco;
- condizioni meteorologiche;
- risorse impegnate (terrestri e/o aeree);
- andamento dell'incendio.

In caso di più richieste di concorso da parte della medesima SOUP o struttura deputata, nel campo "NOTE" della scheda dovrà comparire la priorità di intervento rispetto alle altre schede, in base al livello di gravità dell'incendio.

Il COAU potrà quindi assegnare le risorse e, qualora necessario, deviare da un incendio ad un altro più critico uno o più aeromobili già impiegato.

Per annullare una richiesta già inoltrata dovrà essere inserita la motivazione nel campo “NOTE” della scheda e chiedere al COAU la chiusura della stessa.

#### **4. CRITERI DI ASSEGNAZIONE E CONCETTI D’IMPIEGO DEGLI AEROMOBILI**

##### **a. Valutazioni**

All'arrivo della richiesta, il personale in servizio presso il COAU effettua le valutazioni di competenza, secondo quanto di seguito indicato:

- Il personale del CNVVF in servizio al COAU controlla l’esattezza e la coerenza dei dati riportati, in particolare la localizzazione dell’incendio, verifica che la SOUP o la struttura deputata abbia valutato correttamente le caratteristiche ed il valore ambientale della vegetazione oggetto dell’incendio, evidenziando altresì le eventuali norme di tutela che caratterizzano l’area. Suggerisce al Capo Sala COAU la priorità d’azione relativamente alle richieste pervenute, eventualmente sentendo anche direttamente le SOUP, il CON, le strutture territoriali del CNVVF, altre strutture deputate, in relazione anche alla presenza di scenari in cui è potenzialmente minacciata l’incolumità delle persone e la tutela dei beni, e fornisce tutti gli elementi necessari per la decisione in merito al numero ed alla tipologia di aeromobili da assegnare. In raccordo con il Centro Operativo Nazionale (CON) e con il rappresentante del CNVVF presso la Sala Situazione Italia, supporta il Capo Sala COAU aggiornandolo sulla situazione degli incendi rilevanti e di interfaccia a livello nazionale, catalogandoli per importanza, anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla propria organizzazione o dalla Sala Situazione Italia (SSI) del Dipartimento stesso, al fine di prevedere il rischio di nuove richieste dalle regioni.
- Il Capo Sala COAU, coadiuvato dall’Assistente COAU, ultimato il processo decisionale:
  - completa la scheda nella parte di sua competenza (tipo e numero di aeromobili assegnati alla richiesta) e la trasmette simultaneamente per via telematica, quale “Ordine di Missione”, alle Sale Operative delle Amministrazioni interessate e delle Società Esercenti;
  - mantiene un continuo contatto con la SSI al fine di monitorare il rischio di potenziale sviluppo degli incendi, verso situazioni di carattere emergenziale;
  - informa il rappresentante del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto presso la SSI, qualora il rifornimento d’acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti;
  - avvisa il Responsabile del Servizio COAU / Direttore Uff. EME, qualora il numero degli incendi, la tipologia degli eventi o i potenziali effetti collaterali, possono comportare una situazione emergenziale;
- Le sale operative delle Amministrazioni interessate o delle Società Esercenti emettono l’ordine di volo effettuando tutti i coordinamenti di competenza per l’esecuzione della missione assegnata, inoltre:
  - verificano che la configurazione dell’aeromobile sia idonea ed ottimale per la massima efficacia della missione;



- svolgono le necessarie attività di coordinamento per ridurre al minimo i tempi di decollo;
  - monitorano il volo in tutte le sue fasi, coordinando eventuali scali/pernottamenti fuori sede;
  - informano tempestivamente il COAU di ogni elemento significativo.
- Il rappresentante del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto presso la SSI, qualora il rifornimento d'acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti, interesserà il comando della Capitaneria di Porto competente affinché attui le misure di coordinamento necessarie per garantire la sicurezza delle operazioni di rifornimento idrico (in *Allegato "C"* la comunicazione tipo da inviare alla Capitaneria di Porto).

Nell' *Allegato "D"* sono riportate le principali competenze degli organismi interessati nella procedura di richiesta di concorso aereo ed assegnazione dell'aeromobile.

#### **b. Assegnazione di un aeromobile sull'incendio.**

Il Capo Sala del COAU è responsabile dell'assegnazione degli aeromobili per il concorso AIB sul territorio nazionale. Ha l'autorità di ritirare le risorse aeree della flotta AIB di Stato assegnate ad un incendio e/o di modificarne la missione (ad esempio: "deviazione" da un incendio ad un altro).

Il principio del concorso aereo della flotta AIB dello Stato è quello di combattere il fuoco con efficacia e tempestività, tenuto conto della situazione generale di disponibilità degli aeromobili e della loro dislocazione, dell'attività AIB già in atto, delle previsioni di rischio di incendi boschivi e delle condizioni meteorologiche.

I criteri per l'assegnazione di una specifica tipologia di aeromobile, riportati in *Allegato "E"*, attengono essenzialmente a tre fattori:

- tipologia dell'incendio;
- risorse disponibili;
- ambiente.

Nel caso di più richieste simultanee e qualora le stesse non possano essere soddisfatte contemporaneamente, il COAU, preso atto della priorità fornita dalla SOUP interessata o dalla struttura deputata interessata, provvederà alle conseguenti assegnazioni degli aeromobili AIB, dando priorità alla salvaguardia della vita umana ed alla tutela dell'ambiente naturale. In *Allegato "F"* sono riportati i principali criteri di priorità.

Il COAU, qualora sia a conoscenza di un incendio attivo che interessi un obiettivo prioritario, oppure in situazione di alto rischio, può ordinare il decollo immediato di un aeromobile anche in assenza di una specifica richiesta di concorso aereo. In tale situazione, dispone una missione di Ricognizione Armata inserendola nel sistema SNIPC/COAU informandone immediatamente la SOUP o la struttura deputata interessata. Qualora il sistema SNIPC/COAU sia in avaria, la richiesta di Ricognizione Armata verrà inviata, eccezionalmente, via e-mail alla Sala Operativa dell'Amministrazione interessata o della Società Esercente.

La Sala Operativa dell'Amministrazione interessata o della Società Esercente, sentito il Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile AIB intervenuto sull'incendio, compilerà

opportunamente il campo “NOTE” con tutte le informazioni utili sul fuoco, in modo da permettere al COAU l’aggiornamento della scheda AIB per “Ricognizione Armata”.

Gli aeromobili statali non vengono assegnati per missioni di bonifica. Se durante la loro missione l’incendio assegnato raggiunge la fase di bonifica, tali aeromobili potranno rimanere sull’incendio solo previa autorizzazione del COAU.

### c. Conduzione delle missioni

La conduzione della missione da parte dell’equipaggio per ciò che riguarda l’attività di volo, dalla fase preparatoria alla fase esecutiva, risponde a regole, procedure, tecniche e tattiche previste dall’organizzazione di appartenenza (in Allegato”G” gli aeromobili e le Amministrazioni interessate e le Società Esercenti che concorrono alle campagne AIB).

Tutte le missioni sul fuoco saranno condotte in Condizioni di Volo a Vista (VMC) e solo in arco diurno, utilizzando gli Spazi Aerei nel rispetto delle regole VFR e, per gli aeromobili con marche civili, in condizioni di traffico BAT (Buster Air Traffic).

Tutte le missioni devono essere programmate ed eseguite nel modo più efficace, sfruttando al meglio le caratteristiche degli aeromobili riportate in Allegato”H”, operando con tempestività e scegliendo opportunamente le fonti idriche e le basi per il rifornimento del carburante. Tutti gli aeromobili in “prontezza AIB” dovranno essere riforniti con un quantitativo di carburante compatibile con la missione AIB, effettuando l’eventuale carico di ritardante, secondo quanto riportato sulla richiesta AIB.

Qualora la distanza dell’incendio dalla base di partenza sia eccessiva, occorrerà prevedere uno scalo o, qualora i serbatoi del carburante non siano pieni, il “rabbocco” prima del decollo, considerando:

- la possibilità di incrementare la permanenza sul fuoco;
- il rispetto dei limiti e le condizioni per il decollo;
- la possibilità di operare più a lungo, prima del tramonto.

Gli aeromobili statali rimangono assegnati all’incendio su cui sono stati inviati fino a quando:

- il DOS non lo “rilascia” per termine esigenza;
- il COAU, sentita la SOUP o la struttura deputata, comunica ufficialmente la fine del concorso AIB all’Amministrazione interessata e alla Società Esercente;
- il COAU, non disponendo di altri assetti aerei per sopperire ad incendi con priorità maggiore, coordina con la Regione/Provincia Autonoma interessata il “rilascio” dell’aeromobile per un successivo impiego;
- la missione ha termine per sopraggiunte effemeridi (qualora lo stesso incendio rimanesse attivo anche il giorno seguente, l’attività potrà riprendere con l’inoltro di una nuova scheda e una nuova assegnazione).

In una missione di “soppressione” è essenziale effettuare una ricognizione preventiva sull’area dell’incendio e ricevere dal DOS gli aggiornamenti e le istruzioni.

La condizione normale perché un mezzo aereo possa operare in missioni di “soppressione” è il contatto radio con il DOS, indispensabile in presenza di squadre a terra. È determinante che la SOUP o la struttura deputata interessata, nel richiedere l’intervento di un mezzo aereo dello Stato, abbia già acquisito la certezza che sul luogo dell’incendio vi siano le capacità di comunicazione T.B.T. da utilizzare secondo le procedure illustrate nel successivo paragrafo 6.e.(2).

Gli aeromobili potranno lasciare l’incendio in qualsiasi momento se, ad insindacabile giudizio del Comandante/Capo Equipaggio, non sussistono le condizioni per operare in sicurezza.

**Di seguito si analizzano i casi e si definiscono le condizioni per operare in assenza di comunicazioni col DOS:**

**Caso A.** Il pilota non può contattare direttamente il DOS, ma un altro aeromobile fa da “ponte” per stabilire le comunicazioni. In tale caso si possono avere le informazioni preliminari, effettuare la ricognizione dell’area e ricevere l’autorizzazione al lancio. Il pilota potrà svolgere la missione a meno che gli sia vietato dal DOS.

**Caso B.** Nessuno degli aeromobili presenti in zona operazioni è in grado di contattare il DOS presente sull’incendio. Se i piloti sono in grado di coordinarsi sulla stessa frequenza radio, una volta notificata la situazione al COAU (attraverso la propria Sala Operativa e/o tramite gli Enti del Traffico Aereo, o direttamente a mezzo comunicazione voce/dati di bordo), potranno operare dietro ricezione di specifica autorizzazione. La decisione del COAU sarà presa in coordinamento con la SOUP o la struttura deputata interessata che è in contatto col DOS. Per operare con maggior sicurezza il numero degli aeromobili in zona operazioni potrà essere ridotto.

**Caso C.** Nell’area dell’incendio manca il DOS: la situazione presenta gli aspetti di una “operazione autonoma” (come caso B) in cui, oltre alla mancanza del DOS, non ci dovrebbero essere squadre a terra in attività. Gli aeromobili potranno operare solo su autorizzazione del COAU valutati tutti gli elementi di situazione e di un stretto coordinamento con la SOUP o la struttura deputata interessata.

Le situazioni dei casi precedentemente analizzati offrono la possibilità ad elicotteri piccoli-medi di svolgere un ruolo importante. Infatti, la possibilità di svolgere funzioni di “trasporto” (squadre, DOS, attrezzature), di “ponte radio” (tra DOS e aeromobili), di “monitoring” (dell’incendio), di “DOS in volo” (qualora imbarcato), risulta di grandissima valenza operativa poiché consente agli altri aeromobili presenti sullo stesso incendio di operare con maggiore efficacia e sicurezza.

## **5. IMPIEGO DEL RITARDANTE/SCHIUMOGENO**

Gli aeromobili AIB della flotta di Stato che ne hanno la capacità, unicamente quando richiesto nella scheda di concorso AIB dalla SOUP o dalla struttura deputata interessata, utilizzeranno il ritardante/schiumogeno per contrastare gli incendi di grandi dimensioni.

L’impiego del **ritardante** dovrà essere chiaramente esplicitato **nell’apposito campo della scheda di richiesta**, specificando l’utilizzo ad **ogni sortita, esclusivamente alla prima sortita**, oppure la **non necessità di utilizzo**.

Nell'impiego con la flotta CL-415, il ritardante non è precaricato a bordo, ma viene caricato in aeroporto prima del decollo, all'interno dei serbatoi dell'acqua già miscelato e pertanto pronto allo sgancio. Per questo motivo il ritardante potrà essere impiegato esclusivamente al primo sgancio, continuando la missione con sola acqua (ovvero schiumogeno ove richiesto dal DOS) fino a che l'aereo non riatterri in una base dotata di stazione di rifornimento per poter effettuare un ulteriore lancio, se ritenuto necessario dal DOS. L'impiego dello schiumogeno, nella flotta CL-415 precaricato a bordo all'interno di appositi serbatoi, sarà valutato e comunicato direttamente dal DOS al Comandante/Capo equipaggio dell'aeromobile. **L'impiego dello schiumogeno è pertanto subordinato a specifica richiesta del DOS e non a discrezione del Capo Equipaggio.**

Il DOS, in coordinamento con la propria Sala Operativa, gestirà l'impiego del ritardante/schiumogeno per ottimizzare le risorse in termini di costo/efficacia e adottando le tecniche e tattiche previste.

## 6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE

### a. Centro Operativo Aereo Unificato (COAU)

Il COAU, oltre ad assegnare aeromobili con l'emissione degli ordini di missione, predispone la flotta per l'ottimale impiego quotidiano, partendo da uno schieramento di base prefissato all'inizio della campagna AIB che, seppur flessibile, deve tener conto dei vincoli di natura tecnico-logistica.

L'inizio del servizio quotidiano per ogni singolo mezzo della flotta di Stato è definito la sera precedente dal Capo Sala COAU tenendo conto di:

- bollettino di previsione nazionale incendi boschivi;
- effemeridi (orari del sorgere e del tramonto del sole);
- incendi rimasti attivi o suscettibili di “ripresa”;
- condizioni meteorologiche generali e di area;
- disponibilità delle risorse dello Stato e regionali;
- limitazioni delle basi di schieramento (eventuali orari di apertura e chiusura) e della disponibilità dei servizi aeroportuali.

La “prontezza” è il tempo intercorrente tra la ricezione dell'ordine di missione ed il decollo ed è regolata da contratti/convenzioni. Su questa base, il COAU notifica quotidianamente (la sera per il giorno successivo con il sistema SNIPC/COAU) alle Amministrazioni interessate e alle Società Esercenti l'orario di inizio servizio, il numero di aeromobili in prontezza e la loro dislocazione su aeroporti/basi nazionali. Nel corso della giornata la dislocazione degli assetti può essere variata rispetto a quella iniziale sulla base dell'andamento dell'attività, della valutazione della situazione meteo-climatica e degli indicatori di rischio. L'impossibilità di assicurare la prontezza richiesta deve essere immediatamente notificata e motivata al COAU; la mancanza di tale comunicazione implica l'accettazione della prontezza anche ai fini di valutazioni operative/amministrative.

Nel caso di incendi ancora attivi al tramonto e che abbiano altissima probabilità di persistere il giorno successivo, occorre ipotizzare l'impiego di aeromobili sul fuoco sin dall'alba successiva e, se necessario, il trasferimento o il mantenimento fuori sede di aeromobili che già stanno operando sull'incendio. La mattina a seguire sarà trasmessa, appena possibile, la scheda al COAU.

Nel corso della giornata, le Regioni/Province Autonome comunicheranno tempestivamente al COAU ogni variazione significativa, sia della disponibilità sia della dislocazione dei propri mezzi aerei, così da gestire al meglio la prontezza della flotta di Stato.

#### **b. Direttore delle Operazioni di Spegnimento (DOS)**

Il DOS (come definito dai piani regionali) ha il compito di gestire i mezzi aerei e terrestri a sua disposizione, finalizzandoli alla massima efficacia nell'azione di spegnimento.

Prima di autorizzare l'intervento degli aeromobili, dovrà procedere allo sgombero dell'area interessata al lancio, stabilire il contatto radio con il Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile sulla frequenza TBT di lavoro (riportata sulla scheda), dare all'equipaggio tutte le necessarie informazioni e avvisi di sicurezza in suo possesso (presenza di ostacoli al volo a bassa quota, stima sulla direzione ed intensità del vento, presenza di altri aeromobili, posizione delle squadre a terra etc...), proporre le direttrici di intervento e l'area del fuoco da attaccare, eventuali condizioni per l'impiego di estinguente/ritardante. Fornirà, altresì, la propria posizione rispetto al fuoco, facendosi individuare nella ricognizione iniziale. È importante che, per quanto riguarda comunicazioni radio, siano adeguatamente addestrati e in grado di dare istruzioni precise agli equipaggi degli aeromobili, utilizzando la fraseologia standard (*Appendice "I"*), garantendo l'uso dei nominativi radio previsti, con sinteticità di linguaggio e pertinenza delle comunicazioni. Le comunicazioni radio incidono molto sull'efficacia degli interventi e sulla Sicurezza del Volo.

**È fondamentale per la Sicurezza del Volo che gli aeromobili operanti sullo stesso incendio siano in contatto radio sulla medesima frequenza radio.**

Se possibile, il DOS acquisirà immagini e/o brevi filmati dell'incendio in atto e li trasmetterà tempestivamente alla SOUP o alla struttura deputata interessata che, a sua volta, li inoltrerà al COAU per le opportune valutazioni.

Qualora in prossimità di un incendio su cui è in atto un concorso aereo dovesse svilupparsi un altro focolaio, lo stesso DOS potrà chiedere via radio direttamente all'equipaggio dell'aeromobile di effettuare dei lanci, comunicandolo immediatamente alla SOUP o alla struttura deputata interessata da cui dipende, che provvederà ad avvisare tempestivamente il COAU.

Si ribadisce l'importanza che il DOS aggiorni la SOUP o la struttura deputata interessata e questa il COAU, sugli sviluppi dell'incendio in relazione al suo "stato":

- *in corso* (incendio attivo e nello stato precedentemente comunicato);
- *sotto controllo* (incendio attivo ma affrontabile con i mezzi regionali disponibili);
- *in bonifica* (incendio attivo ma con un perimetro consolidato ed in sicurezza);
- *spento* (incendio estinto, area senza presenza di fiamma);

Quando l'incendio è dichiarato "sotto controllo" o "in bonifica", il DOS deve "rilasciare" gli aeromobili al COAU per consentirne il loro successivo impiego. Qualora necessario, la SOUP o la struttura deputata interessata, può inoltrare una specifica richiesta al COAU che, valutata la situazione in atto, fornisce l'autorizzazione a proseguire le operazioni sino allo spegnimento.

**c. Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile AIB**

Il Comandante/Capo equipaggio è responsabile della condotta in sicurezza dell'aeromobile in ogni sua fase di volo, secondo la normativa vigente e la regolamentazione della propria Società Esercente o Ente di appartenenza.

In particolare, gli aeromobili utilizzati ai fini AIB potranno operare con le prerogative del traffico BAT (Buster Air Traffic), così come previsto dalla pubblicazione AIP Italia ENR 1.1-1 (stralcio in Allegato "I"), ad eccezione di quelli militari a cui si applicheranno le regole OAT (Operational Air Traffic).

Arrivato in area operazioni, il Comandante/Capo Equipaggio contatterà il DOS sulla frequenza indicata nella scheda SNIPC/COAU, ricevendo le necessarie informazioni e istruzioni per procedere alla ricognizione dell'incendio e dell'area circostante per poi iniziare le attività di attacco al fuoco.

Il Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile qualora ritenga che l'incendio possa considerarsi nello stato di "sotto controllo" o "in bonifica" informa il DOS ed il COAU (attraverso la propria Sala Operativa e/o tramite gli Enti del Traffico Aereo), rimanendo in attesa di disposizioni.

Al fine di aggiornare il COAU sull'andamento dell'incendio e la *situation awareness* in atto, il Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile può compatibilmente con le operazioni in corso, effettuare report situazionali sull'incendio e suggerire diverse strategie di contrasto.

Il Comandante/Capo Equipaggio, in previsione di lasciare un incendio (ad esempio: avaria, rifornimento carburante, limite impiego equipaggio) dovrà informare il DOS e la propria Sala Operativa.

Qualora l'equipaggio, durante il volo di trasferimento per raggiungere l'area di operazioni assegnata, avvisti un altro incendio, il Comandante deve immediatamente rilevarne la posizione (coordinate geografiche/località), lo sviluppo e la pericolosità, inoltrando le informazioni al COAU attraverso la propria Sala Operativa. Il COAU informerà la SOUP competente o la struttura deputata interessata.

**d. Amministrazioni interessate e Società Esercenti che operano sotto il coordinamento del Dipartimento della Protezione Civile**

Le Amministrazioni interessate e le Società Esercenti che operano sotto il coordinamento del DPC, attraverso le proprie sale operative assicurano il costante monitoraggio delle missioni AIB, affinché siano effettuate secondo le modalità e le procedure d'impiego previste, comunicando al COAU tutte le informazioni utili a ottimizzare l'utilizzo degli aeromobili specificatamente:

- orario e base di decollo;

- orario d’ingresso in zona di operazioni (IN);
- orario di uscita dalla zona di operazioni (OUT);
- orario e base di atterraggio e/o di rifornimento carburante;
- inefficienze/avarie degli aeromobili in prontezza/in volo (da inserire nel campo note della scheda AIB);
- ogni anomalia e/o discostamento rispetto alla missione AIB prevista, ad esempio un ritardo sui tempi di decollo, etc. (da inserire nel campo note della scheda AIB).

Le Amministrazioni interessate e le Società Esercenti assicurano la disponibilità, la prontezza e le configurazioni previste degli aeromobili AIB e coordinano con il COAU:

- gli scali in aeroporti per rifornimento carburante;
- le modalità di uno schieramento temporaneo o il “pernottamento” fuori sede di un assetto aereo;
- il servizio orario giornaliero, se non già regolato da contratti o accordi in essere.

Ogni sera, al termine delle missioni AIB, le Amministrazioni interessate e le Società Esercenti inseriranno i dati dell’attività di volo svolta nel sistema *SNIPC/COAU*, e attraverso lo stesso sistema confermeranno le prontezze AIB, richieste dal COAU per la giornata successiva.

## **e. Comunicazioni**

### **(1) Comunicazioni telefoniche**

Gli operatori del COAU, per l’utilizzo degli aeromobili, stabiliranno contatti telefonici di tipo operativo unicamente con il personale di servizio presso le SOUP o le strutture deputate interessate, le sale operative delle Amministrazioni interessate o delle Società Esercenti. Comunque, ogni richiesta deve essere ricondotta all’interno delle strutture istituzionali di cui sopra.

### **(2) Collegamenti radio Terra-Bordo-Terra (TBT)**

I collegamenti radio TBT nell’area dell’incendio tra il Comandante/Capo Equipaggio e il DOS saranno effettuati sulle frequenze VHF-AM aeronautiche assegnate:

- (a) 122.150 e 122.350 Mhz (intero territorio nazionale);
- (b) 134.550 Mhz Lombardia e Emilia Romagna;
- (c) 128.500 Mhz Val d’Aosta, Piemonte, Liguria e Sicilia;
- (d) 118.775 Mhz Toscana e Umbria;
- (e) 118.525 Mhz Sardegna, Calabria, Puglia e Basilicata
- (f) 119.025 Mhz Lazio;
- (g) 118.625 Mhz Campania;
- (h) 118.925 Mhz Abruzzo, Molise e Marche;
- (i) 141.100 e 142.500 Mhz (militare aereo, intero territorio nazionale, secondaria);

- (j) 156.800 Mhz in FM (canale 16 nautico per primo contatto con Capitaneria di Porto).

Gli aeromobili che operano sullo stesso incendio dovranno essere sintonizzati sulla medesima frequenza radio, indicata sulla scheda di richiesta di concorso AIB, selezionata tra quelle sopraindicate.

Per evitare disguidi, in presenza di più aeromobili statali e/o regionali che operano su incendi limitrofi, è importante che il DOS utilizzi il nominativo radio riportato sulla scheda di richiesta di concorso AIB.

In caso di difficoltà nel collegamento TBT tra il DOS e gli aeromobili utilizzati ai fini AIB, le comunicazioni al Comandante/Capo Equipaggio potranno pervenire su qualsiasi frequenza da chiunque, riconosciuto dal pilota, possa fare da "ponte" (ad esempio: altri aeromobili, Società Esercente, Ente ATS).

Il DOS dovrà informarne:

- la SOUP o la struttura deputata interessata;
- gli altri mezzi aerei operanti in zona con i quali è in contatto.

Un aeromobile utilizzato ai fini AIB che non riesca a stabilire i collegamenti radio con il DOS dovrà rimanere fuori dalla zona di operazioni e richiedere al competente Ente ATC le informazioni circa eventuali altri aeromobili AIB operanti in area. Nel caso sia confermata la presenza di altri aeromobili AIB tenterà il contatto radio con essi, cercando di istituire un "ponte" per ricevere le indicazioni ad operare.

Se non vi sono informazioni di altro traffico aereo che interessa l'area dell'incendio, l'aeromobile potrà entrare in zona e iniziare ad operare dopo aver effettuato una ricognizione sull'incendio.

Qualora non riceva alcuna autorizzazione o non lo ritenga opportuno per motivi di sicurezza, il Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile lascerà l'area dell'incendio per rientrare sulla base madre o per essere deviato su altro incendio. In tal caso, la Sala Operativa dell'Amministrazione/Società Esercente interessata dovrà inserire una nota con la motivazione nel relativo campo della scheda di concorso aereo AIB.

### **(3) Radiolocalizzazione**

Il sistema di radiolocalizzazione, sfruttando la "tecnologia satellitare", consente ai vettori predisposti di trasmettere la propria posizione al COAU ed alle rispettive Sale Operative, tramite un'interfaccia grafica veicolata attraverso *Internet*. Detto sistema, già installato sugli aeromobili CL-415 e S-64, consente inoltre le comunicazioni voce e dati con l'equipaggio, incrementando significativamente l'azione di coordinamento e gestione.

#### **f. Limiti di sorvolo delle aree del fuoco**

Il sorvolo delle aree soggette ad incendio è rigorosamente proibito agli aeromobili non coinvolti in attività AIB, secondo quanto riportato sull'AIP-ITALIA, sezione ENR 1.1-3 in *Allegato "I"*.

#### **g. Fonti di approvvigionamento idrico**



Per il rifornimento d'acqua in mare o nei bacini idrici, dovranno essere rispettati i limiti operativi applicabili e le eventuali restrizioni dell'area di rifornimento. Specificatamente nei porti ed entro i 500 mt. dalla linea di costa, il rifornimento potrà essere effettuato solo dopo che il pilota o la Sala Operativa dell'Amministrazione/Società Esercente interessata avrà coordinato l'attività con la Capitaneria di Porto competente, che verrà attivata anche nel caso in cui il pilota necessiti di assistenza per sgombrare una zona di mare da barche o bagnanti.

L'elenco relativo alle fonti di approvvigionamento idrico nelle acque interne per velivoli Canadair o similari, ordinate per Regioni/Province Autonome, è riportato in Allegato "L"; detti bacini idrici sono suddivisi in:

CATEGORIA "A": utilizzabili senza particolari limitazioni. L'ampiezza ed il livello dell'acqua è sufficiente a compiere lo "scooping" senza rischio. È comunque opportuna la ricognizione prima dell'approvvigionamento per individuare eventuali ostacoli e la direzione del vento.

CATEGORIA "B": utilizzabili con limitazioni. È obbligatorio effettuare una ricognizione aerea accurata prima dell'approvvigionamento per valutare la lunghezza effettiva del bacino idrico e la profondità (potrebbero essere variate dall'ultima ricognizione terrestre effettuata), nonché eventuali ostacoli che possono limitare l'avvicinamento e/o il rifornimento idrico.

Le Regioni/Province Autonome avranno cura di favorire l'utilizzo di qualsiasi fonte idrica disponibile, facendo pervenire al COAU il continuo aggiornamento dei dati riguardanti le restrizioni permanenti e comunicando tempestivamente ogni eventuale temporanea limitazione dei bacini indicati nell'elenco allegato. Sarà cura del COAU comunicare tali informazioni alle Sale Operative delle Amministrazioni interessate/Società Esercenti.

Nel caso in cui la SOUP o la struttura deputata interessata indicasse sulla scheda di richiesta di concorso aereo l'utilizzo di una fonte idrica non inclusa nell'elenco in allegato "M", tenuto conto che tale indicazione presuppone l'effettuazione da parte della Regione/Provincia Autonoma di una preventiva valutazione circa l'assenza di ostacoli o pericoli per la sicurezza della navigazione aerea, il Comandante/Capo Equipaggio potrà utilizzarla qualora non emergano, a suo insindacabile giudizio, motivi ostativi. In ogni caso il prelievo di acqua è effettuato sotto la responsabilità del Comandante/Capo Equipaggio dell'aeromobile AIB.

Alle stesse Regioni/Province Autonome competono le segnalazioni affinché la popolazione ed i villeggianti siano informati che quel bacino è utilizzato da mezzi aerei AIB quale fonte di approvvigionamento idrico, nonché curare i rapporti con i responsabili di parchi e riserve affinché notificchino le restrizioni per i bacini interni.

Per quanto riguarda le restrizioni nelle acque costiere, nei porti e nel mare aperto, gli equipaggi dovranno consultare gli "avvisi ai naviganti".

Per gli elicotteri, oltre alle fonti di cui sopra, esistono bacini di prelievo non catalogabili, quali fonti naturali od artificiali di piccole, medie e grandi dimensioni. Il prelievo da tali fonti deve essere coordinato con il DOS. Qualora a insindacabile giudizio del Capo equipaggio dell'aeromobile la fonte di rifornimento idrico fosse giudicata non idonea, il DOS in collaborazione con lo stesso Comandante/Capo equipaggio individuerà la fonte idrica

alternativa. In ogni caso, il prelievo di acqua è effettuato sotto la diretta responsabilità del Comandante/Capo equipaggio.

#### **h. Elettrodotti**

In presenza di elettrodotti attivi che possano essere interessati durante le fasi di lancio, ubicati a distanza inferiore ai 500 metri dal fronte del fuoco, in condizioni quindi di rischio di elettrocuzione per il personale a terra, le SOUP o le strutture deputate interessate dovranno chiedere la disattivazione alle Società di gestione delle reti elettriche, dando tempestiva comunicazione al COAU dell'avvenuta interruzione contestualmente, ove possibile, all'invio della richiesta di concorso aereo (inserendola nel campo note della scheda AIB).

Se l'elettrodotto non è disattivabile per gravi motivi preventivamente rappresentati dall'ente gestore della linea ad alta tensione (per esempio: danni a strutture industriali, ospedaliere, ecc.), la SOUP o la struttura deputata lo dovrà notificare sulla scheda di richiesta di concorso aereo. In questo caso, il DOS autorizzerà i lanci solo per rotte e distanze di sicurezza. In tale contesto ed in assenza di collegamenti radio TBT, il pilota dell'aeromobile antincendio non è mai autorizzato al lancio se non su direttrici parallele ed a distanza di sicurezza dall'elettrodotto. *Per quanto riguarda la fraseologia da utilizzare per le comunicazioni TBT, allo scopo di evitare possibili incomprensioni, si suggerisce di adottare come fraseologia standard (Appendice 1): **“non disattivata”** per tutte le linee dove non è possibile la disattivazione ovvero quando è ancora in corso l'operazione di disattivazione; **“avvenuto distacco”** quando le operazioni di esclusione della linea elettrica sono state completate.*

#### **i. Ostacoli alla navigazione**

Le Regioni/Province Autonome hanno il compito di censire tutti gli ostacoli alla navigazione aerea a bassa quota, in particolare linee elettriche a sbalzo, teleferiche e funivie, compilando un dettagliato elenco, da tenere aggiornato, che sarà trasmesso con congruo anticipo al COAU. Detto elenco sarà inoltrato dal COAU a tutti gli Esercenti interessati.

#### **j. Rapporti**

Le Amministrazioni interessate e le Società Esercenti che operano sotto il coordinamento del DPC inoltreranno al COAU, attraverso le loro sale operative, il riepilogo dell'attività giornaliera AIB effettuata, anche se negativa, secondo i formati previsti dal sistema informatico, al termine dell'attività AIB e comunque non oltre le ore 01:00, o in alternativa via email/Fax. Ogni Comandante/Capo equipaggio, al termine della missione, è tenuto ad inoltrare un rapporto ogni qualvolta un evento/disguido abbia compromesso il buon esito della missione e/o possa aver causato un potenziale pericolo.

### **7. OPERAZIONI AL DI FUORI DEI CONFINI NAZIONALI**

#### **a. Generalità**

I vasti incendi boschivi verificatisi negli anni passati all'estero, in particolare nel bacino del mediterraneo, hanno richiesto l'intervento dei velivoli antincendio della flotta di Stato, in accordo a meccanismi di reciproco supporto. Il Dipartimento della Protezione Civile svolge il ruolo di *focal point* per l'Italia nell'ambito del Meccanismo Unionale di protezione civile,

pertanto è direttamente interessato da eventuali richieste di assistenza provenienti dall' ERCC per mezzo del sistema di comunicazione denominato CECIS (Common Emergency Communication and Information System). Inoltre, in virtù dei rapporti bilaterali in corso con diversi paesi, potrebbe verificarsi la necessità di valutare le richieste di assistenza provenienti da singole Nazioni.

#### **b. Condizioni per operare fuori dal territorio nazionale**

Laddove pervenga una richiesta di supporto AIB al di fuori dei confini nazionali, l'autorizzazione è demandata agli appropriati livelli di autorità, i quali, compatibilmente con la situazione in ambito nazionale, procederanno alla verifica di fattibilità di carattere tecnico-operativo e finanziaria per la fornitura del supporto richiesto. In particolare, per assicurare la fruibilità e l'efficacia del supporto aereo AIB al di fuori dei confini nazionali, risultano essenziali le seguenti condizioni:

- identificazione della catena di Comando e Controllo del Paese richiedente;
- referente per gli aspetti operativi e logistici;
- disponibilità di sistemi di comunicazione (voce/dati);
- disponibilità di carburante;
- disponibilità di ricovero per la manutenzione degli aeromobili e di locali di servizio per equipaggi e i tecnici;
- cartografia dell'area di operazioni;
- mezzi di trasporto per la movimentazione del personale;
- disponibilità alloggi;
- disponibilità a imbarcare sul velivolo “esperto” (Scout) per sopperire a eventuali problemi di comunicazione/interpretazione con il responsabile delle operazioni;
- inoltro di SITREP (Situation Report) tempestivi ed esaustivi;
- obbligo di adeguata copertura assicurativa, in accordo alla normativa europea e/o agli accordi bilaterali tra Paese richiedente e Paese che fornisce il supporto.

#### **c. Progetto Europeo – Modulo AIB “EUbuffer”**

In relazione al progetto Europeo AIB denominato “EUbuffer”, il Dipartimento dei Vigili del fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile, sotto il coordinamento del Dipartimento di Protezione Civile, mette a disposizione del Meccanismo Unionale di Protezione Civile due velivoli Canadair CL-415, operati dalla Società Babcock MCS, per il periodo 15 giugno – 15 settembre, secondo una procedura di attivazione che prevede il decollo della “cellula” entro 24 ore dalla richiesta di supporto. Detti velivoli saranno impiegabili anche sul territorio nazionale, pronti ad essere rischierati su una base all'estero a supporto delle nazioni richiedenti.

Facsimile del messaggio preliminare per l'acquisizione delle suddette informazioni è riportato in Allegato “M”. Nell'annesso 1 all'Allegato “M”, il testo in lingua inglese del “LIABILITY STATEMENT”, para “E.” citato nell'allegato “M”.

P/COR REGIONE RIPORTANTE LE VOCI PREVISTE DAL FORMATO DIGITALE

DATA	04/06/2009	SCHEDA N°		
A: DPC – COAU fax: 06-68202472 06-33220016				
ORA ACCERT. INCEN.		ORA RICH. AL COAU		
RICHIESTA PER	SOPPRESSIONE <input type="checkbox"/>	CONTENIMENTO <input type="checkbox"/>	BONIFICA <input type="checkbox"/>	
COORDINATE UTM FOGLIO		COORDINATE GEOGRAFICHE	N ° ' "	
			E ° ' "	
NOMENCLATURA	LOCALITA'	COMUNE	PROVINCIA	
VEGETAZIONE BRUCIATA	HA	VAL. AMB.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> TIPOLOGIA I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input type="checkbox"/> IV <input type="checkbox"/>	
A RISCHIO	HA	VAL. AMB.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> TIPOLOGIA I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input type="checkbox"/> IV <input type="checkbox"/>	
FRONTE DEL FUOCO	UNICO mt.		DIVERSI N° mt	
VENTO	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	DEBOLE <input type="checkbox"/> MODERATO <input type="checkbox"/> FORTE <input type="checkbox"/>	
OROGRAFIA ZONA	QUOTA mt.	PIAN. <input type="checkbox"/>	COLL. <input type="checkbox"/> MONT. <input type="checkbox"/> IMPERVIA <input type="checkbox"/>	
INFRASTRUTTURE	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NOTE:	
INSEDIAMENTI ABITATIVI	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NOTE:	
ELETTRODOTTI	NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NON ATTIVI <input type="checkbox"/> ATTIVI <input type="checkbox"/> IN DISATTIV. <input type="checkbox"/>	
ALTRI OSTACOLI	FILI A SBALZO		NO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> DA DETERMINARE <input type="checkbox"/>	
	FUNIVIE TELEF.		NO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> DA DETERMINARE <input type="checkbox"/>	
	ALTRO			
FONTE IDRICA	PER ELI	PER VEL.		
PERSONALE E MEZZI SULL'INCENDIO	COORDINATORE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	NOMINATIVO
	RADIO	<input type="checkbox"/>	122.150 <input type="checkbox"/>	122.350 <input type="checkbox"/> 141.100 <input type="checkbox"/> 142.500 <input type="checkbox"/>
	SQUADRE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	N° PERSONE

	AEROMOBILI REG.	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	NOME
RITARDANTE	SI	NOTE e FIRMA		
	NO			

SCHEDA N° \_\_\_\_\_

ORA DI RICEZIONE	
PERSONALE CNVVF DI TURNO FIRMA	UFFICIALE COAU DI TURNO FIRMA

MOTIVO MANCATA ACCETTAZIONE o RITARDO ASSEGNAZIONE	
---	--

ASSEGNAZIONE AEROMOBILI					
TIPO AER					
NOMIN					
BASE					
MIX					
ORA ASS.NE					
ORA DEC.					
DEV. ORA					
DEV. SCH					
DEV. ORA					
DEV. SCH					
ORA ATT.					
BASE ATT					

TERMINE CONCORSO	ORA	STATO INCENDIO	MOTIVI

## MODALITA' DI COMPILAZIONE DELLA SCHEDA

La scheda di richiesta di concorso è trasmessa al COAU tramite *SNIPC/COAU*, eccezionalmente a mezzo email - fax qualora il sistema informatico fosse in avaria dalla SOUP interessata o dalla struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano e sottoscritta dal personale di servizio richiedente o da un suo delegato che, pertanto, dovrà curare l'esattezza delle informazioni in esso contenute.

**L'orario ufficiale di ricezione da parte del COAU della scheda di richiesta di concorso aereo trasmessa dalle SOUP interessate o dalle strutture deputate regionali interessate, ivi incluse quelle delle Province Autonome di Trento e Bolzano, è quello impresso sulla scheda al momento dell'invio tramite *SNIPC/COAU*, oppure dall'apparato FAX del COAU, qualora il sistema informatico fosse in avaria.**

Tutti i campi della scheda sono obbligatori . I dati sono da riferirsi al momento della richiesta.

1) Ora accertamento incendio	Indicare l'orario in cui la SOUP interessata o la struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano, è venuta a conoscenza dell'incendio.
2) Ora richiesta al COAU	Indicare l'orario al momento dell'inoltro della scheda al COAU. Indicare anche la data, nel caso di un incendio rimasto attivo nei giorni precedenti
3) Scopo della richiesta	Indicare lo scopo per l'intervento degli aeromobili del DPC, sbarrando le diciture: Soppressione, Contenimento, Bonifica (eccezionalmente).
3) Coordinate	Indicare le coordinate UTM o Geografiche del fronte del fuoco
4) Nomenclatura	Indicare la località interessata dall'incendio, ove possibile come toponimo, specificando il Comune e la Provincia.
5) Vegetazione	<p><u>Vegetazione Bruciata (ha).</u> Indicare la superficie boscata già percorsa dal fuoco in ettari,</p> <p><u>Vegetazione a rischio (ha).</u> Indicare la superficie boscata che potrebbe essere interessata dal fuoco.</p> <p><u>Valore ambientale.</u> Indicare, barrando, il valore ambientale per l'importanza del settore a rischio secondo una valutazione su 4 livelli secondo la seguente leggenda:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. basso: nessuna protezione, erbe, sterpaglie, arbusti e macchia bassa;</li> <li>2. medio: Parchi e Riserve Regionali, boschi e macchia alta;</li> <li>3. alto: Parchi Nazionali, Riserve Statali, boschi vetusti e ad alta naturalità;</li> <li>4. eccezionale: Riserve Integrali, specie particolarmente protette, aree di monitoraggio.</li> </ol> <p><u>Tipologia.</u> Indicare, barrando, il tipo di vegetazione interessata dell'incendio secondo la seguente classifica a livelli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. erba e sterpaglia;</li> <li>II. arbusti, bassa macchia e forteti degradati;</li> <li>III. alta macchia, cedui, fustaia di latifoglie, bosco di conifere di</li> </ol>

	<p>altezza inferiore a metri 2. Rimboschimenti;  IV. bosco di conifere di altezza superiore a metri 2.</p>
6) Fronte del fuoco (m)	<p>Indicare l'estensione in metri lineari del fronte del fuoco e precisare, altresì, se il fronte del fuoco è frazionato. In tal caso indicare il numero dei fronti e l'estensione riguarderà il totale dei fronti. Nel formato digitale il campo note è particolarmente esteso e atto ad apporvi tutti gli aggiornamenti utili missione durante</p>
7) Vento	<p>Indicare l'eventuale presenza di vento, e, se presente, indicare qualitativamente l'intensità.</p>
8) Orografia della zona	<p><u>Quota della zona.</u>  Indicare la quota dell'incendio in metri (sul livello del mare).</p> <p><u>Orografia.</u>  Barrare una delle quattro caselle disponibili.</p>
9) Infrastrutture in zona	<p>Indicare se sono presenti infrastrutture. Se esistenti, indicare la tipologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ industrie e/o indicare eventuali situazioni di pericolo;</li> <li>▪ discariche;</li> <li>▪ serbatoi di carburante e/o gas;</li> <li>▪ polveriere.</li> </ul>
10) Insedimenti abitativi	<p>Indicare se sono presenti insediamenti abitativi. Se esistenti, indicare la tipologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ centri abitati;</li> <li>▪ campeggi;</li> <li>▪ strutture ricettive;</li> <li>▪ abitazioni sparse;</li> <li>▪ strutture sanitarie</li> <li>▪ altro.</li> </ul>
11) Elettrodotti.	<p>Indicare la presenza di elettrodotti. In caso affermativo indicare, barrando, se questi sono attivi, non attivi o in disattivazione.</p>
12) Altri Ostacoli	<p>Con questi dati si danno ulteriori informazioni su possibili ostacoli che, riguardando essenzialmente la sicurezza del Volo, dovrebbero già essere a conoscenza dell'equipaggio, ma la cui indicazione sono certamente di grande ausilio e che il Coordinatore andrà ad aggiornare al momento del contatto radio. Barrare la casella più appropriata.</p>
13) Fonte idrica	<p>Indicare la fonte di approvvigionamento idrica più vicina al fuoco e idonea alla tipologia di aeromobile (elicottero, velivolo).</p>
14) Personale e Mezzi	<p>Indicare il nominativo del coordinatore (costituito da sigla della provincia e numero progressivo) che opera sull'incendio e la frequenza radio VHF in AM (barrare quella da utilizzare) per i collegamenti Terra-Bordo-Terra (TBT) tra il Coordinatore del fuoco e gli aeromobili antincendio. Dovrà essere indicata l'entità del personale coinvolto nelle squadre a terra.</p> <p>Eventuali aeromobili già assegnati sull'incendio dalla SOUP interessata o dalla struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle province autonome di Trento e Bolzano, dovranno essere indicati col nominativo e con la frequenza radio, se diversa da quella del coordinatore.</p>

**annesso 1 all'All. "A"**

<p>15) Ritardante - SI' SOLO ALLA PRIMA SORTITA/ - SI' PER TUTTE LE SORTITE/ - NO</p>	<p>Questo campo dovrà sempre essere compilato. Eventuali variazioni verranno inserite nel campo NOTE. Con l'indicazione "SI' SOLO ALLA PRIMA SORTITA", specificare nelle note se è inteso l'impiego del ritardante per una sola volta con il primo aeromobile assegnato sulla richiesta o alla prima sortita di ciascun assetto assegnato.</p>
<p>16) NOTE e FIRMA</p>	<p>La scheda riserva un campo note che la SOUP interessata o la struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano, utilizzerà per indicare, sia in fase iniziale che in corso, qualsiasi altra informazione ritenuta utile e anche i parchi, le aree protette e urbane a rischio e, eventualmente, la desiderabile tipologia e numero di aeromobili (la determinazione rimane una insindacabile decisione del Capo Sala-COAU). La firma sarà quella del responsabile della SOUP interessata o della struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano</p>

**PARTE COAU**

**Per quanto riguarda la parte riservata al COAU, essa verrà compilata per l'assegnazione dell'aeromobile ed inoltrata all'Amministrazione interessata/Società Esercente degli aeromobili sotto la sua gestione.**

<p>1) Ora ricezione</p>	<p>Viene indicato l'orario impresso dal fax alla ricezione</p>
<p>2) Personale VVF</p>	<p>Viene indicato il nominativo ed apporrà la firma dopo l'analisi dei dati di competenza</p>
<p>3) Coordinate Geografiche</p>	<p>Se non già indicate, saranno desunte e trasformate da quelle UTM.</p>
<p>4) Assegnazione Aeromobili</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- viene individuato un numero progressivo di scheda COAU a cui associare tutti gli interventi sullo stesso incendio (scheda della SOUP interessata o della struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle province autonome di Trento e Bolzano).</li> <li>- viene indicato ogni supporto (aeromobile) in termini di: <ul style="list-style-type: none"> <li>o tipologia;</li> <li>o nominativo radio;</li> <li>o base di partenza;</li> <li>o orario di assegnazione (momento di inoltro fax all'Amministrazione interessata/Società Esercente. Nel campo "Note" inserire eventuali problemi di trasmissione).</li> </ul> </li> </ul>
<p>5) Mancata Accettazione</p>	<p>Qualora la richiesta di supporto non venga soddisfatta, si indicherà il motivo e la scheda sarà restituita alla SOUP interessata o alla struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano richiedente.</p>
<p>6) Ufficiale COAU o Coordinatore</p>	<p>Viene indicato il nominativo dell'Ufficiale di turno o del Coordinatore; con la firma si assume la responsabilità dell'analisi e dell'assegnazione. Dopo la firma, la scheda viene inviata alle Amministrazioni interessate e Società Esercenti degli aeromobili assegnati; la stessa verrà inviata ad ogni successiva assegnazione di aeromobili sullo stesso incendio in quanto assume il valore di "ordine di missione".</p>
<p>7) Termine Concorso Aereo</p>	<p>Sarà indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'orario comunicato dalla SOUP interessata o dalla struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province</li> </ul>

	<p>Autonome di Trento e Bolzano;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo stato dell'incendio al momento del termine del concorso aereo. Se l'incendio è spento o in bonifica, ciò può definire anche la motivazione del cessato concorso;</li> <li>- ulteriori motivazioni possono essere: scadenza delle effemeridi, il rilascio o la deviazione degli aeromobili assegnati, o altro.</li> </ul>
9) NOTE	<p>Campo libero per annotazioni per ampliare le indicazioni dei campi precedenti o per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maggiori indicazioni per una mancata assegnazione;</li> <li>- rilascio autorizzazione al lancio per mancanza DOS;</li> <li>- rifiuto della SOUP interessata o della struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle province autonome di Trento e Bolzano, di un vettore proposto dal COAU;</li> <li>- interruzione di una missione per motivi tecnici;</li> <li>- mancato rispetto della prontezza;</li> <li>- altro.</li> </ul>



**Scheda conoscitiva dell'organizzazione delle attività di Previsione, Prevenzione e Lotta Attiva agli Incendi Boschivi nelle Regioni e nelle Province Autonome (ex L. 353/2000) Revisione 2017**

Regione/Provincia Autonoma: \_\_\_\_\_

**PREVISIONE (ex 353 del 20/11/2000 art. 4) linee guida sez. II D.M. 20/12/2001**

**PRESIDENZA DELLA GIUNTA /ASSESSORATO COMPETENTE**

Denominazione				
Presidente/Assessore		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				
Direzione generale				
Responsabile		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				

**PREVISIONE (ex 353 del 20/11/2000 art. 4) linee guida sez. III D.M. 20/12/2001**

**PRESIDENZA DELLA GIUNTA /ASSESSORATO COMPETENTE**

Denominazione				
Presidente/Assessore		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				
Direzione generale				
Responsabile		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				

**LOTTA ATTIVA (l.n. 353 del 20/11/2000 art. 7) linee guida sez. IV D.M. 20/12/2001**

**PRESIDENZA DELLA GIUNTA /ASSESSORATO COMPETENTE**

Denominazione				
Presidente/Assessore		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				
Direzione generale				
Responsabile		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				

**RESPONSABILE GESTIONE E COORDINAMENTO LOTTA ATTIVA AGLI INCENDI BOSCHIVI**

Denominazione				
Presidente/Assessore		Indirizzo		
Telefono		Cellulare	Fax	
E-Mail				



## All. "B"

PIANO A.I.B. REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA			
Ufficio competente per la redazione e l'aggiornamento			
Responsabile		Validità	

PIANI AREE NATURALI PROTETTE			
Ufficio Referente			
Responsabile		Validità	

CATASTO AREE PERCORSE DAL FUOCO			
Dati aggiornati al	Numero di comuni con obbligo di catasto		
Comuni con catasto aggiornato	Numero:		
	Numero:		
Comuni con catasto non aggiornato	Nome:		

CONVENZIONI (l. n. 353 del 20/11/2000 art. 7) (in allegato 3 le Convenzioni con il Volontariato AIB)						
Corpo Nazionale Vigili del Fuoco	SI	NO	Validità		Delibera	
			Attività prevista	Ricognizione e sorveglianza	spegnimento	Altro
	SI	NO	Validità		Delibera	
			Attività prevista	Ricognizione e sorveglianza	spegnimento	Altro
	SI	NO	Validità		Delibera	
			Attività prevista	Ricognizione e sorveglianza	spegnimento	Altro
	SI	NO	Validità		Delibera	
			Attività prevista	Ricognizione e sorveglianza	spegnimento	Altro

CORSI/ATTIVITA' FORMATIVE RIVOLTE LA PERSONALE AIB				
Corsi Attività - Formative	Periodo 2016 – 2017 (già effettuato)		Previsti	
	Titolo corso	Personale coinvolto	Titolo corso	Personale coinvolto

Sistema di allertamento per il rischio incendi boschivi e di interfaccia					
Direttiva					
Regione/Prov. Aut					
Ufficio competente					
Centro Funzionale e Settore AIB sono integrati:	SI	NO			
Redazione Di Un Bollettino Regione/Prov.Aut. Incendi Boschivi:	SI	NO	soggetti a cui e' diramato:		
Utilizzo dei sistemi forniti dal Dipartimento della Protezione Civile (Risico) per il rischio incendi Boschivi e d'interfaccia	SI	NO	Integrazione dei sistemi previsionali dal Dipartimento della Protezione civile (Risico) per il rischio incendi boschivi e di interfaccia con quelli già a disposizione del Centro Funzionale decentrato	SI	NO
Adozione Del Bollettino Incendi Boschivi Del Dipartimento Di Protezione Civile:	SI	NO	soggetti a cui e' diramato:		

**All. "B"**

Numeri di emergenza o numeri verdi attivi (utilizzati dai cittadini per le segnalazioni incendi boschivi e di interfaccia)								
Numero	Struttura di appartenenza	Periodo e orario di funzionamento	Tipologia di segnalazioni trattate			Numero a pagamento		Modalità di diffusione
			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	
.			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	
.			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	
.			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	
.			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	
.			Incendi boschivi	Emergenze ambientali	Tutte le Tipologie di emergenze	SI	NO	

Attività di sensibilizzazione sul problema degli incendi boschivi e di interfaccia rivolte alla popolazione				
Sono state avviate campagne di informazione rivolte alla popolazione			SI	NO
Nome campagna	Periodo	Finanziati da	Target	Metodi di diffusione (es. sito internet)

Luogo e data.....

Il Presidente della Regione/Provincia Autonoma  
(o suo delegato)

Sale operative provinciali

**RESPONSABILE SALA OPERATIVA .....**

Ente/Ufficio:									
Responsabile:					Indirizzo				
Telefono:			Cellulare		Fax			E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala			E-Mail		
Orario di Servizio:									
Personale :	CFR			SI	NO	Unità			
	VVF			SI	NO	Unità			
	Associaz. Volontariato			SI	NO	Unità			
	Dipend.Regione/Prov. Aut			SI	NO	Unità			
	Altro					Unità			
					Unità				
integrata con sala operativa di Protezione Civile					SI	NO			

**RESPONSABILE SALA OPERATIVA .....**

Ente/Ufficio:									
Responsabile:					Indirizzo				
Telefono:			Cellulare		Fax			E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala			E-Mail		
Orario di Servizio:									
Personale :	CFR			SI	NO	Unità			
	VVF			SI	NO	Unità			
	Associaz. Volontariato			SI	NO	Unità			
	Dipend.Regione/Prov. Aut			SI	NO	Unità			
	Altro					Unità			
					Unità				
integrata con sala operativa di Protezione Civile					SI	NO			

**RESPONSABILE SALA OPERATIVA .....**

Ente/Ufficio:									
Responsabile:					Indirizzo				
Telefono:			Cellulare		Fax			E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala			E-Mail		
Orario di Servizio:									
Personale :	CFR			SI	NO	Unità			
	VVF			SI	NO	Unità			
	Associaz. Volontariato			SI	NO	Unità			
	Dipend.Regione/Prov. Aut			SI	NO	Unità			
	Altro					Unità			
					Unità				
integrata con sala operativa di Protezione Civile					SI	NO			

**RESPONSABILE SALA OPERATIVA .....**

Ente/Ufficio:									
Responsabile:					Indirizzo				
Telefono:			Cellulare		Fax			E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala			E-Mail		
Orario di Servizio:									
Personale :	/CFR			SI	NO	Unità			
	VVF			SI	NO	Unità			
	Associaz. Volontariato			SI	NO	Unità			
	Dipend.Regione/Prov. Aut			SI	NO	Unità			
	Altro					Unità			
					Unità				
integrata con sala operativa di Protezione Civile					SI	NO			

## All. "B"

Flotta Aerea Regione/Provincia Autonoma						
Aspetti contrattuali		Mezzi Regionali:				
Data inizio servizio		Data termine servizio		Possibilità di estensione del servizio	SI	NO
Aspetti contrattuali		Mezzi in convenzione				
Data inizio servizio		Data termine servizio		Possibilità di estensione del servizio	SI	NO

Tipologia di intervento		Amministrazione interessata/Società Esercente	N° totale	Spegnimento con Basket	Spegnimento serbatoio in fusoliera	Ricognizione	Trasporto squadre AIB	Trasporto personale	Avvistamento	Trasporto equipaggiamenti AIB	Trasporto Materiali
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											
Tipo aeromobile											

Limiti Utilizzo						
Monte ore totali		Mensili		Giornaliere		
Altri limiti utilizzo (specificare)						
Possibilità di utilizzo fuori Regione/Provincia Autonoma				SI	NO	

Disposizioni per l'impiego				
Dalla SOUP/S.O.	SI	NO	Se no specificare	
			Recapiti	

**Volontariato**

**1) Proposte fabbisogni per gemellaggi Anno 2015**

Regione ospite /ospitante	Modalità accordo	Periodo	N° volontari impiegati art.9 (a carico DPC)	Stima costi operativi art.10 (a carico DPC)	Logistica costi a carico della Regione ospitante

**2) Proposte attività presidio/avvistamento/lotta attiva**

Periodo di attivazione richiesto	N° volontari impiegati art.9 (a carico DPC)	Stima costi art.10 (a carico Regione)

**3) Prospetto attività in convezione (ricognizione dell'esistente)**

Organizzazione convenzionata	Tipologie attività	N° volontari impiegati	Mezzi/strutture	Periodo	Costo (a carico del bilancio regionale)

Nota relativa al prospetto n.1:

Trattandosi di attività extra-regionale, come avvenuto negli anni scorsi, il DPC assicurerà l'autorizzazione dei benefici di legge derivanti dall'applicazione degli articoli 9 (rimborsi ai datori di lavoro) e 10 (rimborso spese operative delle organizzazioni) del D.P.R. 194/2001 con proprie risorse, fatta salva la possibilità, per le Regioni 'ospitanti' di assicurare con oneri a proprio carico parte delle spese logistiche.

Il DPC, inoltre, intende seguire gli eventuali e auspicati gemellaggi assicurando la presenza di propri funzionari nelle fasi di apertura e chiusura dei diversi campi-base e, compatibilmente con le forze disponibili, anche l'assistenza in fase operativa, in raccordo con le strutture regionali interessate.

Il prospetto andrà compilato con le seguenti avvertenze:

- nella casella "Modalità di raccordo" indicare il tipo di atto sottoscritto tra le parti (es. Delibera, Accordo, etc) e relativo repertorio;
- nella casella "numero di volontari impiegati", ai fini dell'applicazione dell'art. 9 del D.P.R. 194/2001, indicare la previsione numerica articolata in giornate/uomo di intervento;
- nella casella "stima dei costi operativi" indicare la stima degli oneri per l'applicazione dell'art. 10 del D.P.R. 194/2001: rimborso delle spese operative delle organizzazioni relative a viaggi e trasporti, all'approvvigionamento dei carburanti e al pagamento dei pedaggi autostradali (quantificazione economica);
- nella casella "logistica - costi a carico della regione ospitante" indicare l'eventuale disponibilità della Regione ospitante a farsi carico di parte dei predetti costi operativi, con la relativa quantificazione economica.

Il Dipartimento procederà, conseguentemente, all'autorizzazione delle iniziative di gemellaggio compatibili con le disponibilità finanziarie all'uso utilizzabili.

Nota relativa al prospetto n.2:

Il prospetto n.2 si riferisce alle Organizzazioni di Volontariato impiegate in attività AIB, i cui oneri sono in parte a carico del DPC (art.9) ed in parte a carico della Regione/Provincia Autonoma (Art.10).

Nota relativa al prospetto n.3:

Il prospetto n.3 si riferisce alle Convenzioni con le Organizzazioni di Volontariato impiegate in attività AIB, senza oneri per il DPC.

1) SIT (Sistema Informativo Territoriale) REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA			
INDIRIZZO: WWW.		RESPONSABILE	
CONTATTI			
Il responsabile/referente verrà contattato dal personale DPC per acquisire le credenziali di accesso al sistema			
INFORMAZIONI CONTENUTE			

1) 2) Segnalazione eventi in tempo reale REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA			
INDIRIZZO: WWW.		RESPONSABILE	
CONTATTI			
Il responsabile/referente verrà contattato dal personale DPC per acquisire le credenziali di accesso al sistema			
INFORMAZIONI CONTENUTE			

Nota relativa al prospetto n.1:

Si richiede di inserire l'eventuale link al SIT regionale o altro eventuale sistema disponibile in cui siano contenute le informazioni già presenti all'interno del piano di previsioni, prevenzione e lotta attiva agli incendi boschivi (ex L. 353/2000) e/o informazioni relative alla pianificazione degli incendi di interfaccia. Scopo della presente ricognizione è acquisire le informazioni territoriali utili a supportare le attività DPC in materia di incendi boschivi.

Nota relativa al prospetto n.2:

Molte SOUP si stanno dotando di sistemi in grado di far visualizzare anche a strutture esterne a parte o tutte le informazioni che vengono gestite dalla sala in tempo reale. Avere la possibilità di visualizzare queste informazioni supporta le attività del Dipartimento in particolare quelle relative alla gestione della Flotta Aerea Antincendio di Stato.



Scheda conoscitiva dell'organizzazione delle attività di Previsione, Prevenzione e Lotta Attiva agli Incendi Boschivi nelle Regioni e nelle Province Autonome – (ex 1.353/2000) – revisione 2012

**RIEPILOGO**

**Regione/Provincia Autonoma** \_\_\_\_\_

n. mezzi aerei regionali	Convenzioni						Unità di personale a terra impegnato in attività di avvistamento	Piano AIB valido fino al.....
	CFR		VVF		Volontariato			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO		

Note:

Le informazioni contenute nel presente allegato 4 alla scheda verranno pubblicate sul sito del Dipartimento ([www.protezionecivile.gov.it](http://www.protezionecivile.gov.it))

Luogo e data.....

Il Presidente della Regione/Provincia Autonoma  
(o suo delegato)



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

Mod. 9

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE  
UFFICIO IV GESTIONE DELLE EMERGENZE  
SERVIZIO COORDINAMENTO AEREO UNIFICATO (COAU)

*Roma,* ..... *20* .....

A LOCAMARE/CIRCOMARE/COMPAMARE XXX

[so.cpxxxxxxx@mit.gov.it](mailto:so.cpxxxxxxx@mit.gov.it)

e, p.c. MARICOGECAP C.O.-ROMA-

[capotlc@mit.gov.it](mailto:capotlc@mit.gov.it)

DIREZIONARE

[so.cpxxxxxxx@mit.gov.it](mailto:so.cpxxxxxxx@mit.gov.it)

- COMPAMARE (se indirizzata a CIRCOMARE O LOCAMARE)
- CIRCOMARE (se indirizzata a LOCAMARE)

*Prot. N.º* .....

*Risposta al Foglio del* .....

*N.º* .....

**Oggetto: Operazioni AIB della Flotta Aerea di Stato**

Riferimento: Disposizioni e Procedure AIB edizione 2017.

Si comunica che per le operazioni antincendio in località \_\_\_\_\_, del Comune di \_\_\_\_\_, è previsto l'impiego del/i velivolo/i denominato/i \_\_\_\_\_ che giungerà/anno in zona operazioni alle ore \_\_\_\_\_ (ora stimata).

Tale velivolo/i dovrebbe/ero effettuare rifornimento idrico in mare presumibilmente nello specchio acqueo antistante il Comune di \_\_\_\_\_, pertanto, è necessario predisporre le opportune misure di sicurezza e/o vigilanza.

Al fine di individuare esattamente la zona di ammaraggio per l'operazione di rifornimento idrico, codesta Autorità Marittima comunicare direttamente con i piloti degli aeromobili sulla frequenza dedicata (ch. 16 nautico) e gli Enti sotto elencati ai seguenti numeri:

- 067922502 (Babcock MCS) – per contattare la Sala Operativa dei Canadair;
- 0583930886 (Eu.A.C.) – per contattare la Sala Operativa degli elicotteri S64;
- **06/68203391 (Postazione Capitaneria di Porto - SALA SITUAZIONE ITALIA)**  
[cp@protezionecivile.it](mailto:cp@protezionecivile.it) ;
- 06/68202288 (Capo Sala COAU).

IL CAPO SALA DEL COAU

\_\_\_\_\_

Si comunica che le operazioni aeree sono terminate alle \_\_\_\_\_

IL CAPO SALA DEL COAU

\_\_\_\_\_

**COMPETENZE NELLA RICHIESTA DI CONCORSO AEREO  
ED ASSEGNAZIONE DI UN AEROMOBILE**

ORGANISMO	COMPITI
<p align="center"><b>SOUP interessata o struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle Province Autonome di Trento e Bolzano</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Invia al COAU la scheda informatizzata di richiesta di concorso aereo (<i>dati in All. "A"</i>), completa di tutti i dati, <b>indicando la priorità di intervento in caso di più richieste.</b></li> <li><input type="checkbox"/> Aggiorna il COAU (rappresentante VVF) sullo stato dell'incendio, sui dati in variazione della relativa scheda.</li> </ul>
<p align="center"><b>COAU</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Su preavviso delle SOUP interessate o dalle strutture deputate regionali interessate, ivi incluse quelle delle province autonome di Trento e Bolzano, pre-allerta l'Amministrazione interessata/Società Esercente che potrebbe essere successivamente interessata.</li> <li><input type="checkbox"/> Analizza le situazioni in atto, tenendo conto dei criteri generali dell'<i>All. "F"</i>, assegna gli aeromobili ed invia l'ordine di missione alle pertinenti sale operative.</li> <li><input type="checkbox"/> Coordina eventuali attività operative e di supporto tecnico al fine di trarre la massima operatività nell'esecuzione della missione.</li> <li><input type="checkbox"/> Assegna aeromobili o li ritira da un incendio (scheda) in relazione ad esigenze e priorità.</li> </ul>
<p align="center"><b>SALA OPERATIVA Amministrazioni Società Esercenti</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Ricevuta la richiesta di concorso aereo emana l'ordine di volo agli aeromobili assegnati e comunica al COAU l'ora di decollo degli stessi.</li> <li><input type="checkbox"/> Assicura il costante controllo della missione in relazione alle esigenze di impiego fornendo al COAU le seguenti informazioni, per ciascuna sortita: <ul style="list-style-type: none"> <li>• orario di decollo;</li> <li>• orario di ingresso in zona di intervento (IN);</li> <li>• orario di uscita dalla zona di intervento(OUT);</li> <li>• orario e base di atterraggio;</li> <li>• orario residue di volo.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Effettua i necessari coordinamenti con gli Enti del Traffico Aereo.</li> <li><input type="checkbox"/> Verifica che la configurazione sia consona ed ottimale per la massima efficacia della missione.</li> <li><input type="checkbox"/> Svolge le attività ed i coordinamenti per ridurre al minimo i tempi di decollo.</li> <li><input type="checkbox"/> Monitora il volo in tutte le sue fasi.</li> <li><input type="checkbox"/> Coordina eventuali scali/pernottamenti fuori sede per garantire la continuità operativa.</li> <li><input type="checkbox"/> Mantiene tempestivamente informato il COAU su: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riporti del pilota sullo stato dell'incendio e sugli elementi salienti del volo (decollo, atterraggio, on-off task etc);</li> <li>• Possibili scali fuori sede.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Indisponibilità/inefficienza di aeromobili e piloti.</li> </ul>

## **CRITERI DI VALUTAZIONE PER L'ASSEGNAZIONE E LA SCELTA DI UNO SPECIFICO AEROMOBILE**

Seppur non del tutto esaustivi, gli elementi da valutare per la scelta del più idoneo ed opportuno vettore aereo su un incendio sono:

1. In relazione all'incendio:
  - a. Tipo di vegetazione (in livelli da I a IV) bruciata ed a rischio
  - b. Valori ambientali (in livelli da 1 a 4) perduti ed a rischio
  - c. Situazione operativa in corso e suo possibile sviluppo
  - d. Priorità dell'obiettivo da proteggere
  
2. In relazione alle risorse:
  - a. N° e tipo di aeromobili disponibili
  - b. Dislocazione rispetto all'incendio
  - c. Tipologia e distanza dal fuoco della fonte idrica utilizzabile
  - d. Vettori già assegnati all'incendio
  
3. In relazione all'ambiente:
  - a. Orografia
  - b. Condizioni meteorologiche
  - c. Tempo mancante alle effemeridi
  - d. Ostacoli a bassa quota

## **CRITERI DI PRIORITÀ SULLE RICHIESTE DI CONCORSO AEREO**

Nel caso di molteplici e contemporanei incendi e limitate risorse aeree disponibili, si deve procedere ad una valutazione delle richieste, assegnando priorità massima a quelle in cui è minacciata la salvaguardia della vita umana e/o particolari ambienti naturali.

Per assegnare una corretta priorità, deve essere ogni volta precisato se l'area interessata dal fuoco è:

- limitrofa a zone abitate ed altre zone boschive e/o cespugliose con presenza di case e/o altre strutture civili, industriali e/o limitrofa a grandi arterie stradali;
- tale da minacciare persone, strutture abitative, industriali, commerciali, beni culturali ed architettonici;
- interna e/o limitrofa a parchi nazionali e/o regionali, aree protette sottoposte a tutela ambientale o di particolare pregio;
- interessata da vento per cui la propagazione del fuoco si sviluppa in modo sensibile a vista;
- inaccessibile da terra per ostacoli naturali, per assenza di strade, per impraticabilità di piste forestali;
- un recente rimboschimento;
- un bosco di conifere.

Tali indicazioni, di ordine decrescente, permettono di valutare compiutamente il livello di rischio e di guidare la richiesta di contrasto con gli aeromobili di Stato.

**DISPONIBILITÀ AEROMOBILI  
DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO, AMMINISTRAZIONI INTERESSATE E SOCIETÀ ESERCENTI**

AEROMOBILE	APPARTENENZA	DISPONIBILITÀ			GESTORE	NOTE
		ESTATE	INVERNO	EXTRA PERIODI		
<b>CL - 415</b>	<b>CNVVF</b>	<b>6 / 10 / 14 (+2 moduli Buffer)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>Babcock MCS</b>	Aeromobili di Stato
<b>S-64</b>	<b>CNVVF</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>Eu.A.C. CNVVF</b>	Aeromobili di Stato
<b>AB-412</b>	<b>CNVVF</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>CNVVF</b>	Aeromobili di Stato
<b>AB-212</b>	<b>M.M.</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>M.M.</b>	Aeromobili di Stato
<b>AB-205</b>	<b>E.I.</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>E.I.</b>	Aeromobili di Stato
<b>CH-47</b>	<b>E.I.</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>E.I.</b>	Aeromobili di Stato

**CARATTERISTICHE DEGLI AEROMOBILI  
DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO  
UTILIZZATI IN OPERAZIONI A.I.B.**

TIPO DI AEROMOBILE	CARICO ACQUA	CAPACITA' SERBATOIO FOAM	MODALITA' RIFORNIMENTO ACQUA	PRESTAZIONI DI RIFERIMENTO		NOTE
				Durata MIX AIB	Velocità * Trasferimento	
<b>CL-415</b>	LT 6.000	LT 450	in volo, da fonte idrica idonea con manovra di ammaraggio "scooping"	3h	270 Km/h	Mare o Laghi (Cat. A o B) - altezza onde inferiore 1 mt
<b>ERICKSON S64 -</b>	LT 9.000	LT 270	in volo, da fonte idrica con aspirazione da hovering o snorkel dinamico (per prelevamento in mare)	2h	180 Km/h	
<b>AB-412</b>	LT 1000	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	220 Km/h 160 Km/h	
<b>AB-205</b>	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 130 Km/h	
<b>AB-212</b>	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 160 Km/h	
<b>CH-47</b>	LT 5.800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	215 Km/h 180 Km/h	

\* Viene indicata una seconda e ridotta velocità per elicotteri con benna agganciata

## **All. "I"**

### **AIP – ITALIA (STRALCIO ENR 1.1-1)**

**(para 1.3)**

#### **2) Operazioni di Sicurezza Pubblica, Dogana e Protezione Civile in attività di pronto intervento.**

- a) Se l'attività degli aeromobili di Stato in servizio di Sicurezza Pubblica, Dogana e Protezione Civile (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Capitaneria di Porto, Protezione Civile e Corpo Forestale dello Stato), assume caratteristiche di pronto intervento:
- il pilota integrerà il proprio nominativo radio con l'identificativo "BAT" (Buster Air Traffic) dandone immediata comunicazione all'Ente ATS con cui è in contatto radio;
  - i servizi del traffico aereo forniti ai voli GAT, in relazione alla classe di spazio aereo impegnato, potrebbero risultare incompleti in quanto gli Enti ATS interessati possono non essere a conoscenza, in tutto o in parte, dell'area di impegno e delle relative modalità di utilizzazione, stante le finalità e le caratteristiche di urgenza e possibile riservatezza dell'attività operativa svolta.
- b) Voli per lo spegnimento di incendi boschivi

Disposizione DGAC 42/739/R1/6-1 del 28/05/97.

In caso di incendi boschivi l'area del fuoco può essere sorvolata da aeromobili militari o civili partecipanti alle operazioni di spegnimento.

In funzione della classificazione dello spazio aereo i piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento dovranno osservare le seguenti procedure:

- Negli spazi aerei di Classe A, C e D è proibito volare al di sotto di 2500 ft AGL all'interno di un'area di 2NM dal fuoco.

#### **NOTA**

**Se un CTR è interessato dal fuoco, le SID, le STAR e le procedure di avvicinamento potrebbero essere temporaneamente sospese o modificate.**

- Negli spazi aerei di Classe E e G è proibito volare al di sotto di 3000 ft AGL all'interno di un'area di 5NM dal fuoco.

I piloti dovranno tenersi ben fuori dall'area ed usare la massima cautela durante le operazioni di volo condotte in prossimità della suddetta area allo scopo di non interferire con eventuali aeromobili impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio.

Gli aeromobili partecipanti alle operazioni di spegnimento avranno la priorità su tutti gli altri traffici.

In appendice 1 si riporta la nota ENAV/AOP/NVO/93700 datata 12 maggio 2006 relativa all'attività di volo per lo spegnimento degli incendi boschivi ed alle procedure speciali per gli aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione Civile.





## AREA OPERATIVA

Normativa ATS e Validazione Operativa

AOP/NVO/ 93700

A: ACC	TUTTI
SAAV	TUTTI
CAAV	TUTTI
UAAV	TUTTI
NAAV	TUTTI

e, p.c. Operazioni di Rotta  
Operazioni di Aeroporto

Oggetto: attività di volo per lo spegnimento di incendi boschivi. - Procedure speciali per gli aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione Civile.

Rife: AOP/NVO/161657 del 24/08/2005.

**1 Attività di volo e fornitura dei Servizi del Traffico Aereo.**

In caso di incendi boschivi l'area del fuoco può essere sorvolata da aeromobili militari o civili partecipanti alle operazioni di spegnimento.

Gli aeromobili partecipanti alle operazioni di spegnimento hanno la precedenza sull'altro traffico ad eccezione degli aeromobili in emergenza, del traffico OAT per esigenze di difesa dello spazio aereo nazionale e dei voli di soccorso.

In funzione della classificazione dello spazio aereo i piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento dovranno osservare le seguenti procedure:

- a) negli spazi aerei di Classe A, C e D è proibito volare al disotto di 2500 ft AGL all'interno di un'area di 2 NM dal fuoco. L'Ente ATC interessato, sulla base delle informazioni ricevute, applicherà la suddetta protezione attuando, ove opportuno, la

## All. "I"

temporanea modifica o sospensione di SIDs, STARs e procedure di avvicinamento. Deve essere informata la Direzione Aeroportuale per le azioni di competenza;

- b) negli spazi aerei di Classe E, F e G è proibito volare al di sotto di 3000 ft AGL all'interno di un'area di 5 NM dal fuoco. I piloti non partecipanti alle operazioni di spegnimento sono responsabili del rispetto di tali limitazioni sulla base delle informazioni ricevute. L'Ente ATS è tenuto a fornire le informazioni concernenti l'area interessata dal fuoco a tutto il traffico in contatto radio.

### **2 Procedure speciali per le attività di concorso allo spegnimento di incendi boschivi effettuate dal Dipartimento della Protezione Civile.**

La Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Protezione Civile, ha adottato le procedure per il concorso della flotta aerea dello Stato all'attività di spegnimento degli incendi boschivi, espletata dalle Regioni con mezzi propri (terrestri ed aerei).

#### a) Aeromobili impiegati dal Dipartimento della Protezione civile

In allegato A si fornisce l'elenco degli aeromobili di proprietà del Dipartimento della Protezione Civile, in forza di ciò qualificati aeromobili di Stato.

In allegato B si fornisce l'elenco degli aeromobili non di proprietà del Dipartimento della Protezione Civile, i quali sono equiparati ad aeromobili di Stato soltanto quando impiegati in attività di protezione civile quale lo spegnimento degli incendi boschivi. Entrambi gli elenchi possono essere soggetti a modifiche.

Gli aeromobili riportati negli elenchi utilizzeranno i nominativi di chiamata indicati nei medesimi allegati.

#### b) Coordinamento delle operazioni

Le operazioni sono gestite e coordinate dal Dipartimento della Protezione Civile, Ufficio Gestione delle Emergenze – Centro Operativo Aereo Unificato (C.O.A.U.).

Recapiti telefonici: Coordinatore COAU 06 68202286; Capo Sala Operativa 06 68202288.

Il COAU informerà l'Ente ATS in cui ricade l'area dell'incendio, fornendo le coordinate geografiche dello stesso.

L'ente ATS che riceve l'informazione applicherà le procedure pertinenti alla Classe dello spazio aereo in cui ricade l'area dell'incendio, di cui al precedente punto 1, sub-para a) e b).

#### c) Fornitura dei Servizi del Traffico Aereo agli aeromobili del Dipartimento della Protezione Civile.

I voli eseguiti per attività non di pronto intervento saranno condotti in accordo alla normativa ICAO, quali GAT, e nel rispetto della disciplina della Classe dello spazio aereo interessato.

Per i voli condotti per attività di pronto intervento il pilota integrerà il nominativo radio con l'identificativo "BAT" (Buster Air Traffic) e selezionerà il Transponder su codice A 4577.

Questi ultimi voli sono esentati dalla presentazione del Piano di Volo, hanno la precedenza sull'altro traffico ad eccezione degli aeromobili in emergenza, del traffico OAT per esigenze di difesa dello spazio aereo nazionale e dei voli di soccorso, e possono operare in difformità alle norme ICAO ed alle previsioni della Classe dello spazio aereo interessato.

## All. "T"

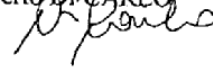
Nei confronti di tali voli gli Enti ATS forniranno, per quanto possibile, il Servizio Informazioni Volo ed il Servizio di Allarme. Ai fini della fornitura del Servizio di Allarme, in esito a espressa richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, i piloti sono tenuti, per quanto possibile, anche sull'area dell'incendio, all'applicazione della procedura di *Operations Normal* in qualsiasi Classe di spazio aereo.

La fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nei confronti degli altri aeromobili potrebbe risultare incompleta a causa delle limitate informazioni sulle aree di intervento e sulle modalità di esecuzione delle operazioni.

### 3 Applicabilità.

La presente disposizione abroga e sostituisce la precedente disposizione in riferimento.

Roberto DI CARLO



**All. "L"**

**BACINI IDRICI IDONEI PER VELIVOLI CANADAIR CL-415**

**INDICE GENERALE PER REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA**

**Categoria "A", senza limitazioni**

**Categoria "B", con limitazioni.**

Al. "L"

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
<b>ABRUZZO</b>	<i>Barrea</i>	<b>B</b>	41°46' – 13°58'	
	<i>Bomba</i>	<b>A</b>	41°59' – 14°22'	
	<i>Campotosto</i>	<b>A</b>	42°32' – 13°23'	
<b>BASILICATA</b>	<i>Camastro</i>	<b>B</b>	40°32' – 16°00'	
	<i>Pietra del Pertusillo</i>	<b>B</b>	40°17' – 15°57'	
	<i>Senise</i>	<b>B</b>	40°10' - 16°21'	
	<i>Serra Corvo</i>	<b>B</b>	40°51' – 16°14'	
	<i>S.Guliano (*)</i>	<b>B</b>	40°51' – 16°14'	
<b>CALABRIA</b>	<i>Ampollino</i>	<b>A</b>	39°12' – 16°37'	
	<i>Arvo</i>	<b>A</b>	39°14' – 16°30'	
	<i>Cecita</i>	<b>A</b>	39°22' – 16°31'	
<b>CAMPANIA</b>	<i>Patria</i>	<b>B</b>	40°56' – 14°02'	
<b>FRIULI</b>	<i>Cavazzo</i>	<b>B</b>	46°20' – 13°04'	
<b>LAZIO</b>	<i>Albano</i>	<b>B</b>	41°45' – 12°39'	
	<i>Bolsena</i>	<b>A</b>	42°35' – 11°56'	
	<i>Bracciano</i>	<b>A</b>	42°08' – 12°12'	
	<i>Fondi</i>	<b>A</b>	41°20' – 13°19'	
	<i>Salto</i>	<b>A</b>	42°15' - 13°04'	
	<i>Turano</i>	<b>B</b>	42°13' – 12°57'	
	<i>Vico</i>	<b>A</b>	42°19' – 12°11'	
<b>LIGURIA</b>	<i>Brugnetto (privato)</i>	<b>B</b>	44°32' – 09°11'	
<b>LOMBARDIA</b>	<i>Annone</i>	<b>B</b>	45°48' – 09°21'	
	<i>Cancano</i>	<b>B</b>	46°32' – 10°16'	
	<i>Comabbio</i>	<b>A</b>	45°46' – 08°41'	
	<i>Como</i>	<b>A</b>	45°52' – 09°09'	
	<i>D. lei</i>	<b>A</b>	46°26' – 09°26'	
	<i>Endine</i>	<b>B</b>	45°47' – 09°56'	
	<i>Gallo</i>	<b>B</b>	46°35' – 10°10'	
	<i>Iarlate</i>	<b>A</b>	45°49' – 09°23'	
	<i>Idro</i>	<b>A</b>	45°46' – 10°31'	

## All. "L"

<b>REGIONE</b>	<b>LAGO</b>	<b>CAT</b>	<b>COORDINATE</b>	
			<b>N</b>	<b>E</b>
	<i>Iseo</i>	<i>A</i>	45°46'	– 10°04'
	<i>Lugano</i>	<i>A</i>	46°01'	– 09°04'
	<i>Mezzola</i>	<i>A</i>	46°12'	– 09°26'
	<i>Monate</i>	<i>B</i>	45°48'	– 08°40'
	<i>Montespulga</i>	<i>B</i>	46°29'	– 09°21'
	<i>Pusiano</i>	<i>A</i>	45°48'	– 09°16'
	<i>Varese</i>	<i>B</i>	45°49'	– 08°44'
<b>MARCHE</b>	<i>Castreccioni</i>	<i>B</i>	43°22'	– 13°09'
	<i>Gerosa</i>	<i>B</i>	42°54'	– 13°23'
<b>MOLISE</b>	<i>Guardialfiera</i>	<i>A</i>	41°49'	– 14°50'
<b>PIEMONTE</b>	<i>D'orta</i>	<i>A</i>	45°49'	– 08°23'
	<i>Maggiore</i>	<i>A</i>	45°54'	– 08°24'
	<i>Viverone</i>	<i>A</i>	45°25'	– 08°02'
<b>PUGLIA</b>	<i>Alimini Grande</i>	<i>B</i>	40°12'	– 18°26'
	<i>Capaccio</i>	<i>B</i>	41°25'	– 15°25'
	<i>Capaciotti</i>	<i>B</i>	41°10'	– 15°47'
	<i>Lesina</i>	<i>B</i>	41°53'	– 15°25'
	<i>Locone</i>	<i>A</i>	41°05'	– 16°00'
	<i>Mare Piccolo</i>	<i>A</i>	40°29'	– 17°18'
	<i>Occhito</i>	<i>A</i>	41°33'	– 14°37'
	<i>Serra Corvo</i>	<i>B</i>	40°51'	– 16°14'
	<i>Varano</i>	<i>B</i>	41°52'	– 15°44'
<b>SARDEGNA</b>	<i>Casaraccio</i>	<i>B</i>	40°55'	– 08°13'
	<i>Coghinas</i>	<i>A</i>	40°45'	– 09°03'
	<i>Gusana</i>	<i>A</i>	40°08'	– 09°12'
	<i>Lerno</i>	<i>B</i>	40°35'	– 09°10'
	<i>Liscia</i>	<i>B</i>	41°00'	– 09°17'
	<i>Monte Prano</i>	<i>A</i>	39°05'	– 08°37'
	<i>Monteleone</i>	<i>B</i>	40°29'	– 08°33'

## All. "L"

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Mulargia</i>	<i>A</i>	39°37'	- 09°14'
	<i>Omodeo</i>	<i>A</i>	40°08'	- 08°55'
	<i>Posada</i>	<i>B</i>	40°38'	- 09°35'
	<i>Stagno Pilo</i>	<i>B</i>	40°51'	- 08°17'
<b>SICILIA</b>	<i>Ancipa</i>	<i>B</i>	37°50'	- 14°33'
	<i>Arancio</i>	<i>B</i>	37°39'	- 13°05'
	<i>Dirillo</i>	<i>B</i>	37°08'	- 14°42'
	<i>Piana Albanesi</i>	<i>B</i>	37°59'	- 13°18'
	<i>Poma</i>	<i>A</i>	37°59'	- 13°06'
	<i>Pozzillo</i>	<i>B</i>	37°40'	- 14°35'
	<i>Rubino</i>	<i>B</i>	37°53'	- 12°43'
	<i>Trinità</i>	<i>B</i>	37°42'	- 12°45'
	<i>Ogliastro</i>	<i>A</i>	37° 26'	- 14° 23'
	<i>Roccamena (Garcia)</i>	<i>B</i>	37° 47'	- 13° 07'
	<i>Rosamarina</i>	<i>A</i>	37° 56'	- 13° 37'
<b>TOSCANA</b>	<i>Bilancino</i>	<i>B</i>	43° 58'	- 11°17'
	<i>Massaciuccoli</i>	<i>B</i>	43°50'	-10°20'
	<i>Monte Doglio</i>	<i>B</i>	43°36'	- 12°04'
<b>TRENTINO A.A.</b>	<i>Ledreo</i>	<i>B</i>	45°52'	- 10°45'
	<i>Levico</i>	<i>B</i>	46°01'	-11°17'
	<i>Molveno</i>	<i>B</i>	46°08'	-10°58'
	<i>Resia</i>	<i>A</i>	46°48'	-10°32'
	<i>S.Giustina</i>	<i>B</i>	46°22'	- 11°04'
	<i>Zoccolo</i>	<i>B</i>	46°32'	-10°58'
<b>UMBRIA</b>	<i>Piediluco</i>	<i>B</i>	42°32'	- 12°45'
	<i>Trasimeno</i>	<i>A</i>	43°08'	-12°06'
<b>VENETO</b>	<i>Garda</i>	<i>A</i>	45°46'	- 10°47'
	<i>Mis</i>	<i>B</i>	46°10'	- 12°04'
	<i>Pieve di Cadore</i>	<i>B</i>	46°26'	- 12°23'

## All. "L"

<b>REGIONE</b>	<b>LAGO</b>	<b>CAT</b>	<b>COORDINATE</b>	
			<b>N</b>	<b>E</b>
	<i>S. Croce</i>	<b>B</b>	46°07' – 12°20'	
	<i>Canale Spignon</i>	<b>A</b>	45°20' - 12°17'	
	<i>Canale Fisolo</i>	<b>A</b>	45°20' – 12°18'	
	<i>Canale S. Felice tratto a nord isola la Salina</i>	<b>A</b>	45°30' – 12°28'	
	<i>Canale S.Felice tratto a sud isola la salina</i>	<b>A</b>	45°29' – 12°28'	
	<i>Corridoio Lido</i>	<b>A</b>	45°24' - 12°24'	
	<i>Corridoio Pellestrina</i>	<b>A</b>	45°17' – 12°20'	
<b>VALLE D'AOSTA</b>	<i>Place Moulin</i>	<b>A</b>	45°54' – 07°30'	

(\*) Da non utilizzare per le attività addestrative.





*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

*Roma,*

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE  
UFFICIO IV GESTIONE DELLE EMERGENZE  
SERVIZIO COORDINAMENTO AEREO UNIFICATO (COAU)

TO XXXXXXXXXXXX XXXXXXXX

info Ministry of Foreign Affairs-Crisis  
Response Unit - ROME-

*Prot. N.º* .....  
*Risposta al Foglio del* .....  
*N.º* .....

**Subject: Fire fighting assistance request.**

Reference: xx.

1. AS PER REF, IN ORDER TO PROVIDE A TIMELY RESPONSE TO THE SUBJ REQUEST, IT IS ESSENTIAL TO PROVIDE AS SOON AS POSSIBLE THE FOLLOWING INFORMATION OR CONFIRMATION:
  - A. AERIAL FIREFIGHTING COMMAND AND CONTROL STRUCTURE;
  - B. TASKING AUTHORITY;
  - C. AVAILABILITY OF ACCURATE AND EXHAUSTIVE FIRE REPORTS;
  - D. SINGLE POINT OF CONTACT IN COUNTRY SHOULD BE PROVIDED IN ADVANCE (FLUENT IN ENGLISH);
  - E. LIABILITY STATEMENT (COLLATERAL DAMAGES, INCIDENTS AND 3rd PARTY CLAIMS);
  - F. LOGISTIC SUPPORT TO BE GRANTED BY THE HOST NATION
    - (1) OFFICE SPACE;
    - (2) RAMP SPACE;
    - (3) FUEL;
    - (4) LODGING FOR PERSONNEL (XXX UNITS);
    - (5) TRANSPORTATIONS.
  - G. OPERATIONAL REQUIREMENTS
    - (1) LOCAL MAPS;
    - (2) COMMS PLAN;
    - (3) ATC BRIEFING;
    - (4) POSSIBILITY TO PERFORM SINGLE AIRCRAFT OPERATIONS (IN THIS CASE SCOUT ON BOARD IS REQUIRED TO LIAISE WITH FIRE CONTROLLER ON THE GROUND) OR MIXED FORMATION.
2. A TIMELY REPLY WILL BE GREATLY APPRECIATED.
3. POC DUTY OFFICER, TEL. +39 066820 2578; FAX + 39 063322 0016; e-mail [coau@protezionecivile.it](mailto:coau@protezionecivile.it) .

(Signature Block)

In consideration and aware of the work carried out by (*inserire numero aeroplani*) Italian aircraft Canadair CL-415 in the day of the (*inserire data*), with marks (*inserire matricole*) - aimed at extinguishing forest fires in the (*inserire paese dove si è chiamati ad operare*) territory,

**WE DECLARE,**

To exempt the Italian Government – the “Dipartimento della Protezione Civile” (Department of Civil Protection), the “Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile (Department of firefighters, public rescue and civil defense) and (*inserire per esteso la ragione sociale dell'Esercente*) of (*città dove risiede la Società Esercente*) and their employees, from any liability related to the use of Canadair CL-415 aircraft granted by the Italian Government, for the fire fighting support in (*inserire paese dove si è chiamati ad operare*) and, specifically, to hold harmless and indemnify the above mentioned subject for any credit, claim, compensation and request of compensation of any kind and nature which can be brought by any third parties for any damage what so ever caused during the activities afore mentioned.

**All. "N"**  
**RECAPITI TELEFONICI / INDIRIZZI E-MAIL**  
**COAU**

	TELEFONO	EMAIL
<b>CAPO SALA</b>	06.6820-2288-2287	coau@protezionecivile.it
<b>ASSISTENTE</b>	06.6820-2578-4153	
<b>RAPPRESENTANTE CNVVF c/o il COAU</b>	06.6820-2289-2313-3276	coau.vvf@protezionecivile.it
<b>RAPPRESENTANTE CAPITANERIA DI PORTO</b>	06.68203391	cp@protezionecivile.it

**SALE OPERATIVE**

Babcock MCS	CON	VVF SOCAV	Eu.A.C.	E.I. VITERBO	M.M. MARISTAT

**TELEFONO**

06/79222502	06 478321	06-79340903	0583-930886	0761/227028	06/36806000
-------------	-----------	-------------	-------------	-------------	-------------

**E-**

**MAIL**

operativo@babcockinternational.com	centrooperativovvf@vigilfuoco.it	em.socav@vigilfuoco.it	operazioni@european-aircrane.com	salaopv@aves.esercito.difesa.it	mstat.6r.capo3uff@marina.difesa.it
------------------------------------	----------------------------------	------------------------	----------------------------------	---------------------------------	------------------------------------

**SOUP/struttura deputata regionale interessata, ivi inclusa quella delle province autonome di Trento e Bolzano**

REGIONE	TELEFONO	E-MAIL
<b>ABRUZZO</b>	0862.42890-800861016	salaoperativa@regione.abruzzo.it
<b>BASILICATA</b>	0971.59036	soup@regione.basilicata.it
<b>BOLZANO</b>	0471.557777	cpvvf-bz@provincia.bz.it
<b>CALABRIA</b>	0961.368871	soup_aerea.calabria@pecprotezionecivilecalabria.it
<b>CAMPANIA</b>	081.7967762/796773	dg.06@pec.regione.campania.it
<b>EMILIA R.</b>	051.5274200/4440	procivcor@regione.emilia-romagna.it
<b>FRIULI V.G.</b>	0432.922003	sor@protezionecivile.fvg.it
<b>LAZIO</b>	06.51687410-6416	soup@regione.lazio.it
<b>LIGURIA</b>	010.5761374/5484589	soup@regione.liguria.it
<b>LOMBARDIA</b>	035.611009	caib.lombardia@vigilfuoco.it
<b>MARCHE</b>	071.99497/8064313-132	so.ancona@vigilfuoco.it
<b>MOLISE</b>	0874.31417791- 800120021	sala.operativa@protezionecivile.molise.it
<b>PIEMONTE</b>	011.5623151	so.torino@vigilfuoco.it
<b>PUGLIA</b>	080.5802212-2211	soup.puglia@regione.puglia.it
<b>SARDEGNA</b>	070.7788004	cfva.cor@regione.sardegna.it
<b>SICILIA</b>	091.541242	sor.cfrs@regione.sicilia.it
<b>TOSCANA</b>	800.425425	soup@regione.toscana.it
<b>TRENTO</b>	0461.492300	centrale115@vvtrento.it
<b>UMBRIA</b>	075.5057800	so.perugia@vigilfuoco.it
<b>VAL D'AOSTA</b>	0165.765988	quindiciquindici@regione.vda.it
<b>VENETO</b>	041.5310466	corveneto@regione.veneto.it

Frasesologia Radiofonica  
per le comunicazioni  
Terra/Bordo/Terra  
fra i DOS ed i piloti degli  
aeromobili AIB

# Appendice 1

## Sezione 1 Generalità

La fraseologia di seguito riportata, ha lo scopo di standardizzare le comunicazioni radio tra DOS e piloti AIB.

Tale fraseologia, mutuata dalla fraseologia reale dell'Annesso 10 dell'ICAO, utilizzata in ambito del Traffico Aereo, sperimentata durante i Seminari AIB tenuti dal Dipartimento della Protezione Civile, deve essere utilizzata esclusivamente per le attività AIB, considerando la situazione dello scenario e la totale sicurezza nelle operazioni.

La fraseologia di seguito riportata, mostra il testo di un messaggio privo dei nominativi della stazione chiamante e di quella destinataria.

La fraseologia potrebbe non essere esaustiva di tutte le possibili situazioni e, qualora necessario, i messaggi dovranno essere integrati nel modo più chiaro e concisi possibile e dovranno evitare espressioni che possono essere fonte di potenziale confusione.

Le parole tra parentesi tonde (...) indicano che specifiche informazioni devono essere inserite per completare la frase.

Le espressioni tra parentesi quadre [...] indicano le parole o le informazioni opzionali, aggiuntive, di cui può essere necessario far uso in determinate circostanze.

Al termine di questa Appendice si riportano alcuni esempi di comunicazioni radiofoniche tra gli equipaggi dei velivoli AIB ed i DOS nelle operazioni per lo spegnimento degli incendi boschivi.

# Appendice 1

## Sezione 2 Fraseologia

*Circostanze*

*Fraseologie*

### 2.1 Frasi e parole di procedura (estratto dall'Annesso 10 ICAO)

“Sì”	a) AFFERMO
“Accordato il permesso per svolgere l'azione preposta”	b) APPROVATO
“Procedete con il messaggio”	c) AVANTI
“Anullo la precedente istruzione”	d) CANCELLATE
“Questo scambio di informazioni termina e non si attende risposta”	e) CHIUDO
“Qual'è l'intelligibilità della trasmissione?”	f) COME RICEVETE
“Richiediamo la verifica di..”	g) CONFERMATE
“Stabilite il contatto radio con ...”	h) CONTATTATE
“Corretto”	i) CORRETTO
“Un errore è stato commesso; la versione corretta è...”	j) CORREZIONE
“Ho compreso il vostro messaggio e mi atterro ad esso”	k) ESEGUIRO'
“Non posso ottemperare alla vostra richiesta o istruzione”	l) IMPOSSIBILITATO
“Attendete e vi richiamerò”	m) IN ATTESA
“No oppure permesso non accordato”	n) NEGATIVO
“Riducete il vostro rateo di trasmissione”	o) PARLATE PIU' LENTAMENTE
“La mia trasmissione è termita e rimango in attesa di una risposta “	p) PASSO
“Ho ricevuto tutta la vostra ultima trasmissione”	q) RICEVUTO
“Gradirei conoscere..”	r) RICHIEDIAMO
“Ripetete tutto o la seguente parte della vostra trasmissione”	s) RIPETETE
“Ripeto per chiarezza o enfasi”	t) RIPETO

### 2.2 Contatto radio

*(nominativo aeromobile) (nominativo DOS)*

### 2.3 Contatto visivo

- a) IN VISTA
- b) NEGATIVO CONTATTO VISIVO

## Appendice 1

### 2.4 Effettuazione delle prove radio (estratto dall'Annesso 10 ICAO)

... interrogazione	a) PROVA RADIO ( <i>frequenza utilizzata</i> )
... risposta	b) ( <i>informazioni sull'intelligibilità</i> )

### 2.5 Scala d'intelligibilità dei segnali (estratto dall'Annesso 10 ICAO)

- |  |
|--|
| 1) INCOMPRESIBILE<br>2) COMPRESIBILI A TRATTI<br>3) COMPRESIBILE CON DIFFICOLTA'<br>4) COMPRESIBILE<br>5) PERFETTAMENTE COMPRESIBILE |
|--|

### 2.6 Istruzioni all'avvicinamento o uscita

- |   |
|---|
| a) INIZIATE AVVICINAMENTO [DA] ( <i>punto cardinale</i> )<br>b) ZONA LIBERA<br>c) ZONA ASSEGNATA ( <i>punto cardinale oppure ALTA/BASSA</i> )<br>d) ZONA ( <i>punto cardinale oppure ALTA/BASSA</i> ) OCCUPATA<br>e) LIBERATE/USCITE VIA ( <i>punto cardinale oppure descrizione</i> )<br>f) ORBITATE ( <i>posizione 2.11</i> ) |
|---|

### 2.7 Trasmissione delle informazioni relative alla zona di operazioni

... traffico aereo partecipante	a) TRAFFICO OPERANTE ( <i>tipo</i> )
... per più aeromobili	b) TRAFFICO [ADDIZIONALE] ( <i>tipo</i> )
... aeromobile non partecipante	c) TRAFFICO SCONOSCIUTO
	- COLORE (...) - CHE SI SPOSTA LENTAMENTE / VELOCEMENTE - DIREZIONE OPPOSTA - CHE VI ATTRAVERSA DA SINISTRA/DESTRA A DESTRA/SINISTRA - QUOTA (BASSA/MEDIA)
... quando il traffico non partecipante libera la zona	d) LIBERI DAL TRAFFICO
... meteo	VENTO ( <i>direzione usando punti cardinali</i> ) (DEBOLE, MEDIO, FORTE)
... ostacoli	OSTACOLI AEREI ( <i>descrizione</i> ) ( <i>posizione 2.11</i> )
... per segnalare punti sensibili a terra	OSTACOLI A TERRA ( <i>descrizione</i> ) ( <i>posizione 2.11</i> )
... incendio	INCENDIO (PICCOLO, MEDIO, GRANDE) FIAMME (ALTE)
... per descrivere il fumo	FUMO (LEGGERO, DENSO)
... efficacia del lancio	LANCIO (BUONO, SCARSO) (CORTO, LUNGO)
... frequenza radio utilizzata	FREQUENZA ( <i>frequenza</i> )
... posizione D.O.S.	POSIZIONE DOS ( <i>posizione 2.11</i> )

## Appendice 1

### 2.8 Cambio di frequenza

...successivamente alla richiesta del pilota	<p>a) CONTATTATE (<i>nominativo ente</i>) (<i>frequenza</i>)</p> <p>b) CAMBIO FREQUENZA APPROVATO</p>
--	---

### 2.9 Istruzioni relative al lancio

	<p>a) ANTICIPATE PROSSIMO LANCIO</p> <p>b) RIPETERE LANCIO STESSA POSIZIONE</p> <p>c) LANCIATE (<i>posizione 2.11</i>)</p> <p>d) DIRETTRICE DI LANCIO (<i>posizione 2.11</i>)</p>
... non miscelato	LANCIO SOLO ACQUA
... miscelato	UTILIZZATE RITARDANTE / ESTINGUENTE
...per interrompere l'operazione	NEGATIVO ( <i>ripetere nom. aerom.</i> ) NEGATIVO LANCIO
.... per riprendere l'attività	ZONA LIBERA, RIPORTATE PRONTI AL LANCIO

### 2.10 Richieste

	RICHIEDIAMO ...
...rifornimento acqua	a) ZONA CARICO ACQUA
..... termine attività	b) STIMATO AL RITORNO
... ottenere descrizione	c) STIMATO A LASCIARE
	d) RIPORTO INCENDIO

### 2.11 Posizione

.... per fornire la posizione di un oggetto/punto significativo a terra rispetto alla prua dell'aeromobile facendo riferimento alle ore del quadrante dell'orologio	a) POSIZIONE ( <i>descrizione</i> ) [VOSTRE] ORE ( <i>da 1 a 12</i> ) <i>(distanza)(unità di misura)</i>
.... per fornire la posizione di un punto significativo a terra rispetto a un punto/oggetto ben visibile a terra utilizzando	b) POSIZIONE ( <i>descrizione</i> ) ( <i>distanza</i> ) ( <i>unità di misura</i> ) ( <i>punto cardinale</i> ) ( <i>punto/oggetto di riferimento</i> )



# Appendice 1

## 2.12 Alfabeto radiotelefonico ICAO (estratto dall'Annesso 10 ICAO)

lettera	Parola
A	ALFA
B	BRAVO
C	CHARLIE
D	DELTA
E	ECO
F	FOXTROT
G	GOLF
H	HOTEL
I	INDIA
J	JULIETT
K	KILO
L	LIMA
M	MIKE
N	NOVEMBER
O	OSCAR
P	PAPA
Q	QUEBEC
R	ROMEO
S	SIERRA
T	TANGO
U	UNIFORM
V	VICTOR
W	WHISKEY
X	X-RAY
Y	YANKEE
Z	ZULU

# Appendice 1

## Sezione 3 Esempi di comunicazioni radiofoniche

“CAN26”: velivolo CL-415

“FR01”: DOS Forestale

### 1. FASE DI AVVICINAMENTO ALL'INCENDIO

- **Contatto radio:**
  - FR01 CAN26, passo
  - CAN26 FR01, comprensibile (oppure altro livello scala intelligibilità), avanti
- **Posizione velivolo in arrivo:**
  - FR01 CAN26, proveniente da Ciampino, 4 miglia Sud dell'incendio in avvicinamento
- **Posizione DOS:**
  - FR01 CAN26, non in vista, richiediamo vostra posizione
  - CAN26 FR01, posizione DOS .....
- **Informazioni su altro traffico partecipante alle operazioni AIB:**
  - CAN26 FR01, traffico operante zona alta elicottero regionale tipo L5, nominativo (...), traffico addizionale S64, nominativo OrsoBruno
  - FR01 CAN26, ricevuto, in vista del traffico
- **Informazioni relative alla zona di interesse:**
  - CAN26 FR01, riportate pronti a copiare
  - FR01 CAN26, pronti
  - CAN26 FR01, ostacoli aerei linea elettrificata alta tensione non segnalata che attraversa zona incendio da nord/est a sud/ovest, a distanza di sicurezza, ancora attiva, altro ostacolo un traliccio con ponti radio lato sud colore bianco/rosso, altro ostacolo teleferica ad est
  - FR01 CAN26 ricevuto, ostacoli in vista
  - CAN26 FR01, ostacoli a terra, singola abitazione colore marrone, tra la strada e lato monte, a sud delle fiamme
  - FR01 CAN26 ricevuto, ostacoli in vista
  - CAN26 FR01, vento osservato da sud intensità media, incendio di medie dimensioni con fiamme alte, fumo denso lato monte
- **Istruzioni all'avvicinamento**
  - FR01 CAN26, effettua un attacco simulato e procede a rifornirsi sul lago di Barrea
  - CAN26 FR01, zona occupata, orbitate ad est dell'incendio, attendete istruzioni; OPPURE
  - CAN26 FR01, zona libera, effettuate passaggio, richiamate lasciando
  - FR01 CAN26, lasciando la zona
  
  - CAN26 FR01, ricevuto, contattate appropriato ente ATS e richiamate in avvicinamento al ritorno

## Appendice 1

- **Frequenze utilizzate:**
  - CAN26 FR01, gli elicotteri operano sulla frequenza 122.15
  - FR01 CAN26, ricevuto, chiediamo di cambiare frequenza 122.15
  - CAN26 FR01, cambio frequenza approvato

### 2. CAN 26 RITORNA SULL'INCENDIO CON IL CARICO D'ACQUA EFFETTUATO

- **Direttive sul lancio e stimato al rientro:**
  - FR01 CAN26, in avvicinamento da sud, un minuto al lancio
  - CAN26 FR01, ricevuto, traffico operante L5 nella zona bassa, libera a valle
  - FR01 CAN26, ricevuto, traffico in vista, allarghiamo la virata
  - CAN26 FR01, ricevuto
  - FR01 CAN26, lancio effettuato, lascia la zona, chiameremo al rientro
  - CAN26 FR01, lancio buono, confermate prelievo a Barrea ed uno stimato al rientro
  - FR01 CAN26, confermo Barrea, stimato al rientro 7 minuti

### 3. SECONDO LANCIO

- **Direttive sul lancio:**
  - FR01 CAN26, in avvicinamento da est, 2 minuti al lancio, richiediamo istruzioni
  - CAN26 FR01, lanciate parte alta lato monte dove si vedono le fiamme più vive e negativo, ripeto negativo, utilizzo schiumogeno
  - FR01 CAN26, impossibilitati già miscelato, abili per prossimo lancio
  - CAN26 FR01, ricevuto, prossimo lancio negativo schiumogeno
  - FR01 CAN26, lancio effettuato, lascia la zona per carico acqua
  - CAN26 FR01, lancio buono, se possibile, anticipare prossimo lancio
  - FR01 CAN26, ricevuto

### 4. LANCI SUCCESSIVI

- **Direttive sul lancio:**
  - FR01 CAN26, in avvicinamento, 1 minuto al lancio, confermate stesso punto di prima?
  - CAN26 FR01, ripetete lancio stessa posizione un po' più a valle; OPPURE
  - CAN26 FR01, negativo, vediamo delle fiamme che si stanno avvicinando alle case sul lato est dell'incendio, in basso, lanciate dove si vede il fumo intenso a vostre ore 1
  - FR01 CAN26 eseguiro'
  - CAN26 FR01, si informa avvenuto distacco rete elettrica
  - FR01 CAN26, ricevuto
  - CAN26 FR01, lancio buono
  - CAN 26 FR01, in attesa del vostro ritorno, 2 elicotteri effettueranno intervento per operazioni di contenimento, zona est, a protezione delle abitazioni
  - CAN26 FR01, ricevuto

## Appendice 1

### 5. CAN 26 DOPO CIRCA 3 ORE DI VOLO LASCIA LA ZONA DEL FUOCO PER RIFORNIMENTO CARBURANTE E LIQUIDO ESTINGUENTE

- **Direttive sul lancio:**
  - FR01 CAN26, fra 20 minuti lascerà la zona per rifornimento su Ciampino. Considerata la situazione del fuoco e la nostra assenza per circa 1 ora, vi consigliamo di richiedere l'intervento di un altro velivolo. Noi intanto rappresentiamo la situazione alla nostra Sala OPR
  - CAN26 FR01, ricevuto, inoltreremo richiesta
  - FR01 CAN26, in avvicinamento 1 minuto al lancio. Questo sarà l'ultimo e poi lasceremo la zona. Confermate la zona di lancio?
  - CAN26 FR01, zona di lancio nelle vicinanze dell'abitato, dove le fiamme sono più attive
  - FR01 CAN26, ricevuto, zona di lancio in vista, 30 sec. al lancio
  - CAN26 FR01, lancio buono
- **Rapporto lanci effettuati**
  - FR01 CAN26, lascia la zona alle 12:26, 16 lanci normali e 7 senza FOAM
  - CAN26 FR01, ricevuto

### 6. SITUAZIONI PARTICOLARI

- **Prova radio:**
  - CAN26 FR01, prova radio, frequenza 122.15
  - FR01 CAN26, (livello scala intelligibilità)
- **Informazioni su altro traffico NON partecipante alle operazioni AIB:**
  - CAN26 FR01, traffico sconosciuto, colore bianco/blu, che si sposta lentamente in direzione nord, vostre ore 11, vi attraversa da sinistra a destra, bassa quota
  - CAN 26 FR01, zona libera, traffico sconosciuto ha lasciato la zona
- **Divieto di lancio**
  - CAN26 FR01, negativo ripeto negativo lancio, presenza di personale/mezzo nelle immediate vicinanze del fuoco
- **Richiesta riporto dell'incendio**
  - CAN26 FR01, richiediamo riporto incendio
  - FR01 CAN26, l'incendio ci sembra abbastanza attivo, in particolare sulla parte a monte, effettueremo una ricognizione della zona
- **Informazioni su altro traffico partecipante alle operazioni AIB in avvicinamento alla zona**
  - CAN26 FR01, elicottero S64 in avvicinamento da nord, istruito a dare precedenza, effettuate passaggio con lancio
  - CAN26 FR01, traffico Canadair in avvicinamento da nord, orbitate e lasciate libero corridoio d'ingresso, in attesa di ulteriori.