

L'Italia brucia Così funziona il sistema antincendi

Claudia Tarantino



Quando le fiamme divampano, entrano in gioco i Vigili del Fuoco, il Corpo Forestale dello Stato e la Protezione Civile. Le federazioni Ugl interessate all'attività di spegnimento ci spiegano come si coordinano tra loro le squadre e come si suddividono le competenze e gli ambiti di intervento

Gli incendi di questa estate 2012 sembravano non aver fine: hanno distrutto migliaia di ettari di bosco, causando gravi ferite all'ambiente e mettendo a dura prova i Vigili del Fuoco, il Corpo Forestale e la Protezione Civile, tutti quotidianamente impegnati nelle attività di spegnimento dei roghi e di tutela del territorio.
Non c'è stata edizione di telegiornale o pagina di stampa senza la cronaca dettagliata degli interventi effettuati dai diversi Corpi per far fronte all'emergenza incendi, corredata da foto dei mezzi aerei e di terra utilizzati.
Come si coordinano tra loro le squadre? Chi è il primo a essere allertato e chi si occupa di predisporre le operazioni?
Cerchiamo di fare chiarezza con l'aiuto del segretario nazionale dell'Ugl Corpo Forestale dello Stato, Danilo Scipio, del segretario nazionale dell'Ugl Vigili del Fuoco, Fernando Cordella, e del comandante Francesco Morgante, responsabile sindacale dell'Ugl Trasporti - Trasporto Aereo nella Inaer Aviation, la società che gestisce la flotta dei Canadair.
Procediamo con ordine e cominciamo con lo spegnimento a terra.
Il 16 aprile 2008 è stato siglato un accordo quadro tra i Vigili del Fuoco e il Corpo Forestale dello Stato, che stabilisce le linee guida di coordinamento e di intervento sul territorio. L'accordo dispone che il personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco assuma la direzione delle operazioni di spegnimento dei roghi nel caso gli incendi interessino luoghi geografici in cui il sistema urbano e quello rurale-forestale vengono in contatto, perché è più elevato il rischio per la popolazione. La Forestale, invece, dirige e coordina le operazioni di spegnimento e ha la responsabilità dell'intervento dei mezzi aerei, nel caso sia prevalente la salvaguardia dell'ambiente rispetto alla presenza di centri abitati.
Per Scipio «questa divisione di competenze è giustificata dal fatto che il Corpo Forestale dello Stato è formato da personale che ha una elevata competenza nella valutazione delle aree boschive e, in caso di più incendi, è quindi in grado di stabilire le priorità, anteponendo la tutela di un'area costituita da vegetazione di pregio rispetto ad un'altra con semplice sterpaglia in fiamme».
L'attività di spegnimento degli incendi boschivi con flotta aerea dello Stato invece, fino all'entrata in vigore della legge n°100 del 12 luglio 2012 che ne ha trasferito la competenza ai Vigili del Fuoco, è stata coordinata sul territorio nazionale dal Dipartimento della Protezione Civile, tramite il Centro Operativo Aereo Unificato. Il Coau, istituito nel 1982, pianifica le attività di volo, sia in ambito nazionale sia internazionale, impiegando anche Ufficiali del Corpo Forestale dello Stato e, nel periodo estivo, funzionari del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Gli aerei e gli elicotteri antincendio coordinati dal Coau sono dislocati sul territorio tenendo conto delle aree a rischio e delle condizioni meteorologiche che rendono più probabile l'innesco di incendi boschivi. Sono 14 le basi in tutta Italia: Genova, Luni-Sarzana (SP), Viterbo, L'Aquila-Preturo, Roma-Ciampino, Foggia, Grottaglie (TA), Lamezia (CZ), Catania, Trapani, Sigonella (CT), Pontecagnano (SA), Cagliari e Olbia. Qualsiasi punto del Paese è raggiungibile entro 60/90 minuti dal decollo.
Come anticipato, la legge 100/2012, recante disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile, ha trasferito la flotta aerea antincendio al Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile «probabilmente perché – spiega Morgante – il problema dei roghi non è più considerato come un evento eccezionale, al pari di una qualsiasi calamità naturale, ma è ormai quasi una questione di "ordinaria amministrazione" che rientra nelle competenze del ministero dell'Interno». I velivoli continuano quindi ad essere di proprietà dello Stato, la loro gestione è passata ai Vigili del Fuoco, ma il servizio di intervento è appaltato, almeno per i prossimi due anni, ad una multinazionale anglo-italo-spagnola, la Inaer Aviation, specializzata nei servizi di soccorso.
Se sulla carta però ci sono semplici e precise suddivisioni di competenze, nella realtà la "macchina" antincendio è piuttosto complessa e non ci sono linee di demarcazione nette tra gli ambiti di intervento. A tal proposito, il segretario nazionale dell'Ugl Vigili del Fuoco, Fernando Cordella, ha più volte auspicato «una ridefinizione dei ruoli e delle competenze delle squadre di intervento, finalizzata ad una maggiore efficacia operativa. Le Regioni, cui la legge quadro sugli incendi boschivi ha conferito incarico di intervento, – spiega il sindacalista – non sono più in grado di ottemperare a questo compito, sia per ragioni di carattere economico, sia per problemi di duplicazioni di competenze. Finora molte Regioni hanno anche affittato mezzi privati per fronteggiare le fiamme, in particolare nei mesi estivi, ma i tagli subiti e la crisi economica hanno ostacolato questa pratica, lasciando l'attività antincendio ai soli mezzi già in dotazione al Coau». Per ottimizzare le risorse e migliorare il servizio, sia Cordella sia Scipio convengono quindi sull'ipotesi di «sottrarre la competenza in materia di antincendio alle Regioni, riconducendola in ambito statale, a patto però che le risorse stanziate per gli interventi siano adeguate».
Motivi di intesa tra le Federazioni dell'Ugl interessate dall'attività antincendio sono anche l'inderogabile necessità di puntare sulla prevenzione, per esempio con campagne di sensibilizzazione e informazione, e l'accorato appello alle istituzioni affinché i tagli non sottodimensionino eccessivamente la flotta e l'organico, rendendoli inefficaci.
Come suggerisce il segretario nazionale dell'Ugl Corpo Forestale dello Stato, Danilo Scipio, «l'attività di prevenzione è fondamentale, perché quando si riesce a domare un grande incendio, il fuoco purtroppo ha già causato danni irreparabili al patrimonio forestale». I tagli ai bilanci dei Corpi, però, impediscono il rinnovamento del parco mezzi ed il blocco del turnover non consente di ripianare gli organici, già fortemente deficitari, rendendo ancora più difficile il lavoro alle donne e agli uomini che ogni giorno dedicano il proprio impegno alla protezione di cose e persone dalle fiamme. Nel caso specifico della flotta aerea antincendi la situazione è ancora più grave, perché gli aeromobili costano circa 77 milioni di euro l'anno, più 18 di assicurazioni e 5 di sostanze ritardanti e prodotti estinguenti. Il decreto legge del 6 luglio 2011 ne ha stanziati solo 64. A peggiorare la situazione è intervenuta poi la legge di contabilità che ha inserito questi fondi in un capitolo di spesa "rimodulabile", così i 64 milioni per il 2012, sono diventati 42 per il 2013 e circa 48 per il 2014.
Il prefetto Franco Gabrielli, capo del Dipartimento di Protezione Civile, in un'intervista al Tg di Sky ha dichiarato che «se vogliamo uno schieramento che abbia le stesse dimensioni di oggi, cioè 30-32 velivoli, che concorra allo spegnimento con le flotte regionali, ci vuole almeno un reintegro di 78 milioni. L'Italia deve perciò affidarsi soprattutto alla prevenzione. Per spegnere gli incendi – ha chiosato – non si può contare solo sui Canadair». Significativa è la risposta giunta dal comandante Francesco Morgante dalle pagine di Dedalonews: «E' un po' come se si pensasse di poter rinunciare ai Vigili del Fuoco rendendo obbligatorio un estintore da 10 chili in ogni casa». Per il sindacalista, infatti, «prima di ridurre lo strumento con il quale si spengono gli incendi, e smontare così una capacità costruita in anni di lavoro e apprezzato in ambito non solo europeo, servirebbero studi sul contributo effettivo che la prevenzione potrebbe dare, soprattutto nel breve periodo». Insomma, piuttosto che rinunciare alla flotta aerea, in un momento in cui l'impegno sindacale ha conquistato maggiori tutele per i piloti, con una stabilizzazione dei precari e un'estensione a 7 mesi dei contratti stagionali, Morgante propone di «valorizzarla, con una prospettiva di impiego dei mezzi oltreconfine, magari vendendo il servizio a paesi che non hanno nulla di altrettanto efficace».