



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 2015



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

APPROVO LA PUBBLICAZIONE

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

DISPOSIZIONI E PROCEDURE -

edizione 2015

Roma, 15 GIU. 2015

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
Fabrizio Curcio

Fabrizio Curcio

INDICE

Atto di Approvazione	II
Elenco Allegati	V
Elenco di distribuzione	VI
Registrazione delle Aggiunte e Varianti	VIII
Riferimenti normativi	IX
Acronimi	X
1. GENERALITÀ	pag. 1
a. Aeromobili	pag. 1
(1) Aeromobili dello Stato	pag. 1
(2) Aeromobili regionali	pag. 2
2. ELEMENTI PER L'IMPIEGO DEI MEZZI AEREI DELLO STATO	pag. 3
a. Tipologia di missioni	pag. 3
(1) Ricognizione/Sorveglianza	pag. 3
(2) Ricognizione armata	pag. 4
(3) Contenimento	pag. 4
(4) Soppressione	pag. 4
(5) Bonifica	pag. 4
3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO	pag. 4
a. Scheda richiesta concorso aereo.	pag. 5
4. CRITERI DI ASSEGNAZIONE AEROMOBILI E CONCETTI D'IMPIEGO	pag. 5
a. Valutazioni	pag. 5
b. Assegnazione di un aeromobile sull'incendio	pag. 6
c. Conduzioni delle missioni	pag. 7
5. IMPIEGO DEL RITARDANTE	pag. 8
6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE	pag. 9
a. COAU	pag. 9
b. Coordinatore/Direttore delle operazioni di spegnimento (COS/DOS)	pag. 10
c. Capo equipaggio dell'aeromobile	pag. 11
d. Amministrazioni interessate e Società esercenti che operano per il Dipartimento della Protezione Civile	pag. 11
e. Comunicazioni	pag. 12
(1) Comunicazioni telefoniche	pag. 12
(2) Collegamenti radio TBT	pag. 12
(3) Radiolocalizzazione	pag. 13
f. Limiti di sorvolo delle aree del fuoco	pag. 13
g. Fonti di approvvigionamento idrico	pag. 13
h. Elettrodotti	pag. 14
i. Ostacoli alla navigazione	pag. 15
j. Rapporti	pag. 15

7. OPERAZIONI AL DI FUORI DEI CONFINI NAZIONALI

pag. 15

a. Generalità

pag. 15

b. Condizioni per operare fuori dal territorio nazionale

pag. 15

ELENCO ALLEGATI

- All. "A" Scheda Richiesta di Concorso Aereo AIB 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" Modello Comunicazione alle Capitanerie di Porto
- 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" Ordine di volo per missione di ricognizione/ ricognizione armata
- All. "H" Disponibilità aeromobili, Società esercenti ed Enti esercenti
- All. "I" Caratteristiche dei mezzi aerei componenti la flotta aerea dello Stato utilizzati in operazioni AIB
- All. "L" AIP – ITALIA stralcio ENR 1.1-2 e Circolare ENAV sui voli AIB
- All. "M" Bacini idrici idonei per velivoli "Canadair CL-415" e "Fire Boss"– Indice generale per Regione
- All. "N" Copia di messaggio per l'impiego di velivoli AIB all'estero
- All. "O" Recapiti telefonici

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
MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

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

COR/SOUP REGIONE ABRUZZO
SOUP REGIONE BASILICATA
COR/SOUP REGIONE CALABRIA
SOUP REGIONE CAMPANIA
SOUP REGIONE EMILIA ROMAGNA
SOR REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
SOUP REGIONE LAZIO
COR/SOUP REGIONE LIGURIA
COR/SOUP REGIONE LOMBARDIA
COR/SOUP REGIONE MARCHE

COR/SOUP REGIONE MOLISE
COR/SOUP REGIONE PIEMONTE
SOUP REGIONE PUGLIA
SOUP REGIONE TOSCANA
CORPO FORESTALE E VIGILANZA AMBIENTALE – COR SARDEGNA
COR REGIONE SICILIANA
COR/SOUP REGIONE UMBRIA
NUCLEO AIB c/o DIREZIONE FORESTE VALLE D’AOSTA
COR REGIONE VENETO
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO BOLZANO
SERVIZIO ANTINCENDI - CORPO PERMANENTE VIGILI DEL FUOCO TRENTO

OPERATORI

COMANDO OPERATIVO DI VERTICE INTERFORZE
CORPO FORESTALE DELLO STATO
DIP. VIGILI DEL FUOCO DEL SOCC. PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
STATO MAGGIORE ESERCITO
STATO MAGGIORE MARINA
STATO MAGGIORE AERONAUTICA

SP&A S.p.A.
INAER Aviation Italia S.p.A.

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
- Raccomandazioni per un più efficace contrasto agli incendi boschivi, di interfaccia ed i rischi conseguenti per la stagione estiva 2015 del Presidente del Consiglio dei Ministri.
- 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.

ACRONIMI

AIB	ANTI-INCENDIO BOSCHIVO
AIP	AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION
BAT	BUSTER AIR TRAFFIC
C&C	COMANDO E CONTROLLO
CFC	CENTRO FUNZIONALE CENTRALE
CFS	CORPO FORESTALE dello STATO
CF	CORPO FORESTALE REGIONALE
CNVVF	CORPO NAZIONALE VIGILI del FUOCO
COAU	CENTRO OPERATIVO AEREO UNIFICATO
CONVVF	CENTRO OPERATIVO NAZIONALE VIGILI del FUOCO (VIMINALE)
COR	CENTRO OPERATIVO REGIONALE
COS	COORDINATORE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
CSO	COORDINATORE SUPPORTO OPERATIVO
CTM	COORDINATORE TECNICO MANUTENTIVO
DOS	DIRETTORE DELLE OPERAZIONI SPEGNIMENTO
FFAA	FORZE ARMATE
MIC	MONITORING AND INFORMATION CENTRE
OAT	OPERATIONAL AIR TRAFFIC
ROS	RESPONSABILE DELLE OPERAZIONI DI SPEGNIMENTO
SCAU	SERVIZIO COORDINAMENTO AEREO UNIFICATO
SOCAV	SALA OPERATIVA CENTRO AVIAZIONE VIGILI del FUOCO (CIAMPINO)
SOUP	SALA OPERATIVA UNIFICATA PERMANENTE
SS-CON	SEZIONE SPECIALE CENTRO OPERATIVO NAZIONALE
SSI	SALA SITUAZIONE ITALIA
UFF. RIA	UFFICIO II – RISCHI IDROGEOLOGICI E ANTROPICI
UFF. EME	UFFICIO IV - GESTIONE DELLE EMERGENZE
VMC	VISUAL METEO CONDITIONS
VFR	VISUAL FLIGHT RULES
TBT	TERRA-BORDO-TERRA

1. GENERALITÀ

Il Dipartimento della Protezione Civile coordina sul territorio nazionale, - attraverso il Centro Operativo Aereo Unificato (COAU) dell'Ufficio IV 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. La flotta antincendio dello Stato non può prescindere dal considerare tutte le altre risorse statali (CFS - CNVVF - FFAA) che in virtù di convenzioni operano in specifici ambiti regionali ma che appartengono allo Stato. 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 dell'apposita sezione del Centro Operativo Nazionale (SS-CON) e, integrata presso la sala operativa dell'esercente, della Sala Operativa Centro Aviazione Vigili del Fuoco (SOCAV).

Con il presente documento vengono definite le procedure operative concernenti:

- la richiesta, da parte delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano, per il tramite delle Sale Operative Unificate Permanenti o Centri Operativi Regionali (SOUP/COR), del concorso della flotta aerea dello Stato;
- i criteri per l'assegnazione dei vettori e per il coordinamento delle operazioni aeree da parte del COAU;
- i criteri di impiego dei velivoli CL-415 del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile.
- la richiesta di assistenza proveniente da un paese estero ovvero dal Emergency Response Coordination Center (ERCC) della Commissione Europea nell'ambito del Meccanismo comunitario di protezione civile.

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

a) Aeromobili

Per la lotta AIB sono impiegati aeromobili, resi disponibili dallo Stato e dalle Regioni, la cui utilizzazione si ispira a principi e procedure condivise orientati alla massima efficacia.

(1) Aeromobili dello Stato

Fanno parte della flotta AIB dello Stato gli aeromobili impiegati dal COAU, che sono:

- Aerei 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 Erikson S-64 del C.F.S. ed affidati anche in esercizio ad una Società di lavoro aereo;
- Aeromobili appartenenti ad altre Amministrazioni dello Stato (quali, l'Esercito Italiano, la Marina Militare, il Corpo Forestale dello Stato e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco) ed impiegati temporaneamente dal Dipartimento della Protezione Civile per l'AIB.

Ai fini dell'attività di volo per lo spegnimento di incendi boschivi gli aeromobili di proprietà dello Stato, sia civili che militari, operanti per la lotta AIB sono velivoli di Stato (art. 744 del C.N.);

Lo schieramento degli aeromobili della flotta dello Stato sul territorio, potrà subire variazioni a seconda dell'evoluzione delle esigenze durante la stagione. Ai fini della determinazione dello schieramento, in raccordo con il Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile per ciò che riguarda i velivoli CL-415, concorrono i seguenti elementi:

- previsioni climatologiche e meteo;
- bollettino di previsione nazionale incendi boschivi emesso dall'Ufficio R.I.A. - Servizio Rischi Incendi Boschivi e di Interfaccia -;
- base statistica (storico);
- disposizione e disponibilità aeromobili regionali;
- disponibilità fonti idriche;
- consistenza della flotta AIB dello Stato;
- supporto sulla base 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/COR o struttura regionale/provinciale ad essa deputata secondo le modalità della scheda di richiesta AIB (Allegato "A" ed annesso "1").

(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 le suddette Amministrazioni interessate devono fornire al Dipartimento, prima dell'inizio di ogni campagna antincendio, attraverso la compilazione della scheda conoscitiva (allegato "B") i necessari aggiornamenti in ordine al proprio dispositivo aereo previsto per l'AIB, i cui elementi principali sono di seguito elencati:

- numero e tipologie di aeromobili disponibili;
- decorrenza e durata dei contratti di noleggio dei mezzi (periodo di disponibilità);
- dislocazione dei mezzi 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/COR regionali ivi incluse le province autonome di Trento e Bolzano 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/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 degli aeromobili AIB.

Ogni aeromobile regionale/provinciale opererà sotto il controllo della rispettiva SOUP/COR regionale e, nell'area dell'incendio, sotto il controllo tattico del Direttore/Coordinatore/Responsabile delle operazioni di spegnimento (DOS/COS/ROS). La SOUP/COR dovrà informare tempestivamente il COAU all'atto dell'impiego di un mezzo aereo regionale indicando: tipologia, nominativo, missione, zona d'impiego e frequenze radio impiegate. Il COAU deve avere piena e costante visibilità dell'impiego di tali assetti per poter impiegare sinergicamente quelli statali in maniera efficace dove emergono le necessità. La sinergia di impiego dei mezzi statali con gli assetti regionali/provinciali permette una maggiore efficacia di impiego delle risorse.

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:

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

(1) 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 pilotati oppure a pilotaggio remoto, che utilizzano particolari sensori in grado di acquisire e trasmettere dati e/o informazioni ai centri di Comando e Controllo. Può essere un'attività mirata anche a rilevamenti post incendio per valutare gli sviluppi e/o gli effetti.

(2) Ricognizione Armata

Le missioni di ricognizione armata prevedono l'impiego di un aeromobile configurato AIB perché, oltre al compito specifico della ricognizione, l'aeromobile deve aver la capacità di intervenire sull'incendio, previo coordinamento con l'autorità di Comando Controllo. Condizione fondamentale di tale attività è l'autorizzazione allo sgancio anche in assenza del DOS. Vengono condotte per periodi limitati in situazioni particolari ed in aree ad alto rischio di suscettività all'innesco di incendi boschivi.

(3) Contenimento

Il contenimento è la missione di un aeromobile AIB che ha lo scopo di arginare il fronte del fuoco, limitando il suo sviluppo od orientandolo verso determinate direzioni. Tale attività prevede di usare sostanze ritardanti che, confinando l'incendio, permettono di estinguere il fuoco in tempi più rapidi e di ottimizzare le risorse. Questa tipologia di missione dovrebbe essere considerata prioritaria laddove le risorse e/o il tempo rimanente per combattere il fuoco siano limitati. (es. poco prima del tramonto).

(4) 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.

(5) 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 attività è normalmente effettuata con le squadre a terra e, pertanto, potranno essere usati solo gli aeromobili non impegnati nella primaria attività di soppressione. Tale attività, di massima, non può essere richiesta dalle SOUP/COR attraverso la scheda AIB, tuttavia su specifica autorizzazione del COAU, valutata l'indisponibilità di altre risorse e/o in presenza di un forte rischio di "ripresa" dell'incendio, il COAU prenderà in considerazione, in relazione alla situazione del momento, una eventuale richiesta di bonifica avanzata dalle SOUP/COR.

3. RICHIESTA DI CONCORSO DELLA FLOTTA AEREA DELLO STATO

Uno dei principali fattori che influisce sull'efficacia dell'intervento aereo sugli incendi boschivi è la celerità con cui si muove l'intero "sistema" per la lotta AIB. Ogni Regione deve predisporre un sistema di tempestivo avvistamento, valutazione, possibile sviluppo, rischi e capacità per combatterlo, al fine di decidere rapidamente sulla necessità di richiesta del concorso aereo dei

velivoli di Stato. Le Regioni hanno la responsabilità di organizzare e gestire tutte le proprie risorse AIB. La SOUP/COR 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 sole risorse regionali, aeree e terrestri, la SOUP/COR potrà richiedere il concorso degli aeromobili dello Stato.

a. Scheda richiesta concorso aereo.

La scheda di richiesta di concorso aereo sarà condotta attraverso un sistema informatico quale unico sistema di gestione e trasmissione delle schede AIB. La trasmissione via FAX sarà riattivata solo in caso di avaria del software primario e comunicata formalmente dal COAU. Il concorso aereo AIB viene attivato mediante l'invio al COAU, da parte delle SOUP/COR, della "scheda richiesta concorso aereo AIB", in cui tutti i campi devono essere compilati. Alcuni dati rimangono costanti, altri possono variare ed è pertanto necessario aggiornarli nel corso dell'azione di spegnimento, di seguito l'indicazione di quali elementi è necessario comunicare le varianti:

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

È necessario che la SOUP/COR invii tempestivamente al COAU la richiesta di concorso aereo. In caso di più richieste di concorso da parte della medesima SOUP/COR, nelle note della scheda dovrà comparire la priorità e/o il livello di gravità.

Per sospendere od annullare una richiesta già inoltrata la SOUP/COR competente dovrà ritrasmettere la stessa richiesta indicando la nuova esigenza.

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 responsabile del CFS di turno al COAU verifica l'esattezza e la coerenza dei dati riportati (in particolare la localizzazione dell'incendio), verifica (che la COR/SOUP 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 e fornisce tutti gli elementi necessari per la decisione finale in merito al numero ed alla tipologia di aeromobile da assegnare. Assicura un costante aggiornamento della situazione degli incendi a livello nazionale, catalogandoli per importanza, anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla propria organizzazione o dalla Sala Situazioni Italia, al fine di anticipare le possibili richieste da parte delle SOUP/COR.

- Il funzionario del CNVVF, quando distaccato presso il COAU, in raccordo con la Sezione Speciale del Centro Operativo Nazionale (SS-CON) e con il rappresentante del CNVVF presso la Sala Situazione Italia, supporta il Capo Sala COAU aggiornandolo sulla situazione degli incendi di interfaccia a livello nazionale anche sulla base delle segnalazioni pervenute dalla sua organizzazione.
- Il Capo Sala 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 Sala Situazione Italia ed aggiorna il flusso di informazioni verso la stessa, al fine di fronteggiare efficacemente ogni possibile sviluppo dell’incendio verso situazioni di carattere emergenziale;
 - informa il rappresentante della Capitaneria di Porto presente in Sala Situazione Italia qualora il rifornimento d’acqua avvenga in prossimità della costa o dei porti.
- 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 Sala Situazione Italia, 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 alle Capitanerie di Porto).

In 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 e delle missioni aeree per il concorso AIB sul territorio nazionale. Egli ha l’autorità di ritirare le risorse aeree della flotta AIB di Stato assegnate ad un incendio e/o di modificarne la missione (es. deviazione).

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,

della loro dislocazione, delle operazioni in atto, delle previsioni di rischio 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, di concerto con la SOUP/COR della Regione o Regioni interessate, provvederà a fornire una priorità alle richieste per le conseguenti assegnazioni, dando la massima precedenza ed attenzione alla salvaguardia della vita umana ed alla tutela dell'ambiente naturale. In **Allegato "F"** sono riportati i principali criteri di priorità.

Le missioni di ricognizione, armate o non armate, possono impiegare aeromobili in prontezza e/o essere programmate in anticipo rispetto alle attività di contrasto del fuoco. Tali missioni richiedono uno stretto coordinamento con la/le SOUP/COR interessate e le sale operative.

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 predisporrà normalmente una missione di ricognizione armata (**Allegato "G"**), informandone immediatamente la SOUP/COR.

In caso di ricognizione armata, l'autorizzazione allo sgancio può essere preventiva inserendola nell'ordine di missione o potrà pervenire all'equipaggio dopo accurata valutazione, anche a seguito dei risultati della ricognizione.

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/pilota 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 "H"** 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 "I"**, operando con tempestività, scegliendo opportunamente le fonti idriche e le basi per il rifornimento del carburante. Tutti gli aeromobili in prontezza dovranno essere riforniti col massimo carburante compatibile con la missione effettuando l'eventuale carico di ritardante secondo quanto ordinato dal COAU.

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

- la possibilità di incrementare la permanenza sul fuoco;

- la tempestività del rifornimento;
- 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/COS/ROS non lo rilascia;
- il COAU, sentita la SOUP/COR, 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/le Regioni interessate 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, la missione sarà svolta con una nuova scheda ed una nuova assegnazione).

In una missione di contrasto 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 contrasto è il contatto radio con il "DOS", indispensabile in presenza di squadre a terra. È determinante che la SOUP/COR, 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 TBT 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 sussistano 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 è in grado di contattare il DOS presente sull'incendio. Se gli aeromobili sono in grado di coordinarsi sulla stessa frequenza radio, una volta notificata la situazione al COAU (attraverso la propria organizzazione o direttamente a mezzo comunicazione voce/dati da bordo), gli stessi potranno operare dietro ricezione di specifica autorizzazione. La decisione del COAU sarà presa in coordinamento con la SOUP/COR che è in contatto col DOS. Per operare con maggior sicurezza, il numero degli aeromobili che potranno rimanere nell'area potrà essere ridotto.

Caso C: Nell'area dell'incendio manca il DOS. La situazione presenta gli aspetti di una "operazione autonoma" in cui, oltre al 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.

Le situazioni dei casi precedentemente analizzati offrono la possibilità ad elicotteri piccoli-medi di sviluppare un ruolo importante. Infatti, la possibilità di svolgere funzioni di "trasporto" (squadre, DOS, attrezzature), di "ponte radio" (tra DOS e aeromobili), di "monitor"

(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

Gli aeromobili AIB della flotta di Stato che ne hanno la capacità, unicamente quando indicato dalla SOUP/COR nella richiesta di concorso AIB, utilizzeranno il ritardante per un'azione di contenimento, ferma restando la presenza della stazione di rifornimento sulla base di partenza dell'aeromobile inviato dal COAU. La richiesta per l'impiego del ritardante dovrà essere chiaramente esplicitata nelle note, specificando l'utilizzo ad ogni sortita, esclusivamente alla prima oppure con riserva di utilizzo sulla base dei successivi riporti da parte del DOS alla SOUP/COR. Il DOS gestirà l'impiego del ritardante ottimizzando le risorse disponibili, avvalendosi delle informazioni in suo possesso ed adottando le tecniche e tattiche previste. Gli aeromobili necessitano, per effettuare ulteriori lanci di ritardante, una volta esaurito quello a bordo, di raggiungere una base dotata di stazione di rifornimento. A bordo dell'aeromobile ad ala fissa il prodotto è normalmente caricato già miscelato e pertanto pronto allo sgancio. L'impiego del ritardante dovrà essere attentamente valutato dal DOS in termini di efficacia operativa e relativi costi.

6. COMPETENZE E DISPOSIZIONI OPERATIVE

a. COAU

Il COAU, oltre ad assegnare aeromobili ed emettere ordini di missione, deve predisporre 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, definito la sera precedente, è valido per la giornata successiva e tiene conto di:

- bollettino di previsione nazionale incendi boschivi;
- effemeridi (orari del sorgere e del tramonto del sole);
- incendi rimasti attivi o suscettibili di "riprese";
- 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, per via telematica/SISTEMA SNPC, quotidianamente (la sera per il giorno successivo) alle Amministrazioni interessate ed alle Società esercenti l'inizio del servizio, il numero e la dislocazione degli aeromobili. 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 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, che abbiano altissima probabilità di persistere il giorno successivo, occorre ipotizzare l'impiego di aeromobili sull'incendio sin dall'alba del giorno successivo e, se necessario, il trasferimento od il mantenimento fuori sede di aeromobili che già stanno operando sull'incendio. Nel caso di incendi sviluppatasi nelle ore notturne, è necessario che la SOUP/COR competente trasmetta immediatamente la scheda al COAU in modo da aggiornare la prontezza dei velivoli per il giorno successivo.

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

b. Coordinatore/Direttore/Responsabile delle operazioni di spegnimento (COS/DOS/ROS)

Il DOS, definito dai piani regionali e che nella maggior parte dei casi è costituito da personale del CFS/CF basato a terra, ha il compito di gestire i mezzi aerei e terrestri a sua disposizione, finalizzandoli alla massima efficacia nell'azione di spegnimento. Prima di far intervenire gli aeromobili, dovrà procedere allo sgombero dell'area interessata al lancio, stabilire il contatto radio con l'aeromobile sulla frequenza TBT di lavoro (riportata sulla scheda), dare all'equipaggio tutte le necessarie informazioni ed 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 la propria posizione rispetto al fuoco, facendosi individuare nella ricognizione iniziale. È importante che gli operatori addetti alle comunicazioni radio siano adeguatamente addestrati ed in grado di dare istruzioni precise agli equipaggi degli aeromobili, utilizzando la fraseologia standard, 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 tutti gli aeromobili operanti sullo stesso incendio siano in contatto radio sulla medesima frequenza radio.

Qualora in prossimità di un incendio su cui è in atto un concorso aereo, dovesse svilupparsi un altro focolaio dello stesso incendio più pericoloso del primo, il DOS potrà chiedere via radio direttamente all'equipaggio dell'aeromobile di effettuare dei lanci sul nuovo focolaio, comunicandolo immediatamente alla SOUP/COR da cui dipende, che provvederà ad avvisare tempestivamente il COAU.

Si ribadisce l'importanza che il DOS aggiorni la SOUP/COR 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);

Di norma, quando l'incendio è dichiarato "sotto controllo", il DOS deve rilasciare gli aeromobili assegnati al COAU per consentirne il loro successivo impiego, a meno di specifica richiesta e relativa autorizzazione.

c. Capo equipaggio dell'aeromobile

Il Capo equipaggio/Pilota è responsabile della condotta dell'aeromobile in ogni sua fase nonché della sicurezza del medesimo secondo le norme vigenti e quelle specifiche di Società esercenti od 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 RAC 1.2.2.(stralcio in Allegato "L"), ad eccezione di quelli militari a cui si applicheranno le regole OAT (Operational Air Traffic).

Prima di entrare nell'area dell'incendio il Capo equipaggio/Pilota contatterà il DOS sulla frequenza indicata sulla scheda, riceverà le necessarie informazioni ed istruzioni e procederà alla iniziale ricognizione dell'incendio e dell'area circostante per poi iniziare le attività di attacco al fuoco.

Il Capo equipaggio/Pilota dell'aeromobile, qualora ritenga che l'incendio possa considerarsi nello stato di bonifica, ne informa il DOS ed il COAU (attraverso la sua sala operativa), rimanendo in attesa di disposizioni.

Il Capo equipaggio/Pilota, in previsione di lasciare un incendio dovrà informare il DOS e la propria catena di Comando e Controllo per ricevere successive istruzioni.

Qualora un equipaggio, durante il volo di trasferimento per raggiungere l'area di operazioni assegnata avvisti un incendio, deve immediatamente rilevarne la posizione (coordinate/località), lo sviluppo e la pericolosità inoltrando le informazioni al COAU attraverso la sua catena di Comando e Controllo. Il COAU potrà decidere di dirottarlo sul nuovo incendio. Ricevuta l'autorizzazione ad operare, l'equipaggio si comporterà come per le missioni di ricognizione armata, presupponendo che in area non sussista la presenza del DOS e di squadre a terra. Al rientro, dovrà compilare un rapporto dettagliato sull'attività svolta da inviare al COAU ed alla competente SOUP/COR.

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 Dipartimento della Protezione Civile, assicurano, attraverso le loro sale operative, il costante e continuo monitoraggio delle missioni secondo le modalità e le procedure d'impiego previste, comunicando al COAU tutti i dati necessari per ottimizzare l'impiego dei velivoli e specificatamente:

- ora e base di decollo;
- ora d'ingresso in zona di operazioni (IN);
- ora di uscita dalla zona di operazioni (OUT);
- ora e base di atterraggio e/o di rifornimento;
- inefficienze degli aeromobili in prontezza/in volo;
- qualsiasi anomalia, deviazione o ritardo della missione.

Le Amministrazioni interessate e le Società esercenti che operano sotto il coordinamento del Dipartimento della Protezione Civile, assicurano la disponibilità, la prontezza e le configurazioni previste e coordinano con il COAU:

- gli scali per rifornimento;
- le modalità di uno schieramento temporaneo od il pernottamento fuori sede;
- il servizio giornaliero, se non regolato da vincolanti contratti o accordi.

Entro le 22.00 dette Amministrazioni interessate e Società esercenti, invieranno al COAU i rapporti dell'attività effettuata e confermeranno le prontezze ricevute per la giornata successiva (fermo restando la necessità di tali comunicazioni, si precisa che in loro mancanza, la prontezza si riterrà automaticamente accettata).

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/COR, le sale operative delle Amministrazioni interessate o delle Società esercenti. In particolare, non prenderanno in considerazione richieste telefoniche da parte di personale non appartenente alla linea operativa AIB sopra riportata a meno che non riguardino situazioni di accertato ed imminente pericolo per la vita umana. Ogni richiesta deve essere ricondotta all'interno delle strutture regionali istituzionali e non deve interferire con la complessa attività del COAU.

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

I collegamenti radio TBT nell'area dell'incendio tra gli aeromobili ed il Coordinatore a terra 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).

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

Per evitare disagi, in presenza di più aeromobili statali e/o regionali che operano su incendi limitrofi, è importante che l'operatore a terra utilizzi il nominativo radio riportato

sulla scheda di richiesta di concorso. Il nominativo radio è costituito dalla sigla della provincia e da un numero di due cifre.

In caso di difficoltà nelle comunicazioni TBT tra il DOS e gli aeromobili utilizzati ai fini AIB, le informazioni ed autorizzazioni potranno pervenire al pilota, su qualsiasi frequenza, da chiunque possa far da "ponte" (altri aeromobili, Società esercente, ente ATS etc) e venga riconosciuto.

Il DOS dovrà informarne:

- la SOUP/COR;
- 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 nella zona. In caso venga confermata la presenza di altri aeromobili AIB, tenterà il collegamento con questi mezzi che userà come "ponte" per poter ricevere le indicazioni e le autorizzazioni ad operare.

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

Qualora il Capo Equipaggio non riceva alcuna autorizzazione, o non lo ritenga opportuno, lascerà l'area dell'incendio, tentando un contatto con la catena di Comando e Controllo, per rientrare o per essere deviato su altro incendio.

(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. Detto sistema, installato sugli aeromobili CL-415 e S-64, consente inoltre le comunicazioni voce e dati con l'equipaggio, incrementando significativamente la capacità di Comando e Controllo.

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 **Appendice I Allegato "L"**.

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 m. dalla linea di costa, il rifornimento potrà essere effettuato solo dopo che il pilota o il COAU avrà coordinato l'attività con la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto interessata, 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, è riportato in **Allegato "M"** e 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 dello “scooping” per individuare eventuali ostacoli e la direzione del vento.

CATEGORIA “B”: utilizzabili con limitazioni. È obbligatorio effettuare una ricognizione aerea accurata prima dello “scooping”, 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 lo “scooping”.

Le Regioni avranno cura di favorire l’utilizzo di qualsiasi fonte idrica disponibile, facendo pervenire al COAU il continuo aggiornamento dei dati delle 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/COR 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 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 Capo equipaggio.

Alle stesse Regioni/Province autonome competono le segnalazioni, anche in loco, 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 notifichino 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 molteplici e non catalogabili altre possibilità di prelievo da fonti naturali od artificiali di piccole, medie e grandi dimensioni. Il prelievo da tali fonti deve essere coordinato con il DOS. Qualora, ad insindacabile giudizio del Capo equipaggio dell’aeromobile, la fonte di rifornimento idrico fosse giudicata non idonea, il DOS, in collaborazione con lo stesso Capo equipaggio, individuerà la fonte idrica alternativa. In ogni caso il prelievo di acqua è effettuato sotto la diretta responsabilità del 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/COR 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.

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/COR 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: **“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

A similitudine di quanto effettuato per i bacini idrici, le Regioni hanno il compito di censire tutti i possibili ostacoli alla navigazione aerea a bassa quota ponendo particolare attenzione alle linee elettriche a sbalzo, teleferiche, funivie, ecc.

L’elenco dettagliato degli ostacoli dovrà essere comunicato, con congruo anticipo, al COAU che provvederà a compilare un unico elenco per tutto il territorio nazionale ed a distribuirlo a tutte le Amministrazioni interessate/Società esercenti.

j. Rapporti

Le Amministrazioni interessate e le Società esercenti che operano sotto il coordinamento del Dipartimento della Protezione Civile, 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, entro le 22.00, o in alternativa via Fax/E-mail. Ogni Capo equipaggio/Pilota, 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 e particolarmente 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 comunitario di protezione civile ed è pertanto direttamente interessato da eventuali richieste di assistenza provenienti attraverso il Centro di coordinamento della risposta alle emergenze (ERCC) per mezzo del sistema di comunicazione denominato CECIS. Inoltre, in virtù dei rapporti bilaterali in corso con diversi paesi potrebbe verificarsi la necessità di valutare le richieste di assistenza provenienti in via bilaterale.

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;
- punto di contatto con appropriata conoscenza della lingua inglese per gli aspetti operativi e logistici;
- disponibilità di sistemi di comunicazione a livello locale (voice/data);

- disponibilità di combustibile;
- disponibilità di “hangaraggio” per eventuali manutenzioni straordinarie e di locali di servizio per equipaggi e tecnici;
- cartografia delle aree di operazione;
- mezzi di trasporto per la movimentazione del personale;
- disponibilità alloggi;
- “guida” locale da imbarcare a bordo del velivolo per sopperire ai problemi di comunicazione/interpretazione con il DOS (se necessario);
- disponibilità di “Situation Report” (SITREP) tempestivi ed esaustivi;
- copertura assicurativa adeguata, in accordo alla normativa europea e/o agli accordi bilaterali tra Paese richiedente e Paese che fornisce il supporto.

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

In Allegato “O” sono riportati i recapiti telefonici utili.

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 RADIO
RITARDANTE	SI	NOTE e FIRMA	
	NO		

SCHEDA N° _____

ORA DI RICEZIONE	
UFFICIALE C.F.S. DI TURNO FIRMA	UFFICIALE COAU DI TURNO FIRMA

MOTIVO MANCATA ACCETTAZIONE ° 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

NOTE

MODALITA' DI COMPILAZIONE DELLA SCHEDA

La richiesta di concorso (scheda) è trasmessa al COAU, a mezzo fax, dalla SOUP/COR 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/COR, è quello impresso sulla scheda dall'apparato FAX del COAU.

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/COR 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, qualora antecedente.
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"> 1. basso: nessuna protezione, erbe, sterpaglie, arbusti e macchia bassa; 2. medio: Parchi e Riserve Regionali, boschi e macchia alta; 3. alto: Parchi Nazionali, Riserve Statali, boschi vetusti e ad alta naturalità; 4. eccezionale: Riserve Integrali, specie particolarmente protette, aree di monitoraggio. <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"> I. erba e sterpaglia; II. arbusti, bassa macchia e forteti degradati; III. alta macchia, cedui, fustaia di latifoglie, bosco di conifere di altezza inferiore a metri 2. Rimboschimenti; IV. bosco di conifere di altezza superiore a metri 2.
6) Fronte del fuoco (m)	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 fronte principale. Nel formato digitale il campo note è particolarmente esteso e atto ad apporvi tutti

	gli aggiornamenti utili missione durante
7) Vento	Indicare l'eventuale presenza di vento, e, se presente, indicare qualitativamente l'intensità.
8) Orografia della zona	<u>Quota della zona.</u> Indicare la quota dell'incendio in metri (sul livello del mare). <u>Orografia.</u> Barrare una delle quattro caselle disponibili.
9) Infrastrutture in zona	Indicare se sono presenti infrastrutture. Se esistenti, indicare la tipologia: <ul style="list-style-type: none"> ▪ industrie e/o indicare eventuali situazioni di pericolo; ▪ discariche; ▪ serbatoi di carburante e/o gas; ▪ polveriere.
10) Insedimenti abitativi	Indicare se sono presenti insediamenti abitativi. Se esistenti, indicare la tipologia: <ul style="list-style-type: none"> ▪ centri abitati; ▪ campeggi; ▪ strutture ricettive; ▪ abitazioni sparse; ▪ strutture sanitarie ▪ altro.
11) Elettrodotti.	Indicare la presenza di elettrodotti. In caso affermativo indicare, barrando, se questi sono attivi, non attivi o in disattivazione.
12) Altri Ostacoli	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.
13) Fonte idrica	Indicare la fonte di approvvigionamento idrica più vicina al fuoco e idonea alla tipologia di aeromobile (elicottero, velivolo).
14) Personale e Mezzi	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. Eventuali aeromobili già assegnati sull'incendio dalla SOUP/COR dovranno essere indicati col nominativo e con la frequenza radio, se diversa da quella del coordinatore.
15) Ritardante SI/NO	Questo campo dovrà sempre essere compilato, in caso contrario sarà cura del Capo Sala COAU richiedere alla SOUP l'invio di una nuova scheda con il campo debitamente compilato.
16) NOTE e FIRMA	La scheda riserva un campo note che la SOUP utilizzerà in particolare per indicare 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). La firma sarà quella del responsabile la SOUP/COR

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.

1) Ora ricezione	Viene indicato l'orario impresso dal fax alla ricezione
2) Ufficiale CFS	Viene indicato il nominativo ed apporrà la firma dopo l'analisi dei dati di competenza
3) Coordinate Geografiche	Se non già indicate, saranno desunte e trasformate da quelle UTM.
4) Assegnazione Aeromobili	<ul style="list-style-type: none"> - viene individuato un numero progressivo di scheda COAU a cui associare tutti gli interventi sullo stesso incendio (scheda SOUP/COR). - viene indicato ogni supporto (aeromobile) in termini di: <ul style="list-style-type: none"> o tipologia; o nominativo radio; o base di partenza; o orario di assegnazione (momento di inoltro fax all'Amministrazione interessata/Società esercente. Nel campo "Note" inserire eventuali problemi di trasmissione).
5) Mancata Accettazione	Qualora la richiesta di supporto non venga soddisfatta, si indicherà il motivo e la scheda sarà re-inviata alla SOUP/COR richiedente.
6) Ufficiale COAU o Coordinatore	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".
7) Termine Concorso Aereo	<p>Sarà indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'orario comunicato dalla SOUP/COR; - 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; - ulteriori motivazioni possono essere: scadenza delle effemeridi, il rilascio o la deviazione degli aeromobili assegnati, od altro.
9) NOTE	<p>Campo libero per annotazioni per ampliare le indicazioni dei campi precedenti o per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maggiori indicazioni per una mancata assegnazione; - rilascio autorizzazione al lancio per mancanza DOS - rifiuto della SOUP/COR di un vettore proposto dal COAU; - interruzione di una missione per motivi tecnici; - mancato rispetto della prontezza; - altro.

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 2015

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 Forestale dello Stato	SI	NO	Validità		Delibera	
			Attività prevista	Ricognizione e sorveglianza	spegnimento	Altro
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

ACCORDO TRA REGIONI PER IL CONTRASTO DEGLI INCENDI BOSCHIVI E DI INTERFACCIA			
Regioni/Province Autonome coinvolte			
Riferimenti dell'accordo		Validità dell'accordo	

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 (Risiko) per il rischio incendi Boschivi e d'interfaccia	SI	NO	Integrazione dei sistemi previsionali dal Dipartimento della Protezione civile (Risiko) 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 Sala		Fax		E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala				E-Mail	
Orario di Servizio:									
Personale :	CFS/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 Sala		Fax		E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala				E-Mail	
Orario di Servizio:									
Personale :	CFS/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 Sala		Fax		E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala				E-Mail	
Orario di Servizio:									
Personale :	CFS/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 Sala		Fax		E-Mail	
Tel. Sala:				Fax Sala				E-Mail	
Orario di Servizio:									
Personale :	CFS/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											

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	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:		RESPONSABILE	
WWW.			
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:		RESPONSABILE	
WWW.			
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'attuale 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 Provincie 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.....
	CFS		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)

Luogo e data.....

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



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE
UFFICIO IV GESTIONE DELLE EMERGENZE
SERVIZIO COORDINAMENTO AEREO UNIFICATO (COAU)
Tel (39) 06 6820 2578 – Fax (39) 06 33220016
e-mail cp@protezionecivile.it

Prot. N.º
Risposta al Foglio del
N.º

Roma, *20*

A LOCAMARE/CIRCOMARE/COMPAMARE XXX
so.cpxxxxxx@mit.gov.it
e, p.c. MARICOGECAP C.O.-ROMA-
capotlc@mit.gov.it
DIREZIONARE
so.cpxxxxxx@mit.gov.it

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

Oggetto: OPERAZIONI ANTINCENDIO DELLA FLOTTA DI STATO.

Riferimento: Disposizioni e Procedure AIB edizione 2015.

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 provveda a comunicare direttamente con i piloti dei velivoli sulla frequenza di guardia, ovvero gli Enti sotto elencati tramite i seguenti numeri:

- _____ (INAER-AVIATION ITALIA SPA) – per contattare i Canadair;
- _____ (AIR SPEA) – per contattare i Fire Boss e S64;
- 06/68202288 (COAU);
- **06/68203391 (SALA SITUAZIONE ITALIA – Postazione Capitaneria di Porto)**
cp@protezionecivile.it

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
SOUP/COR	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Invia al COAU la scheda informatizzata di richiesta di concorso aereo (All. "B"), completa di tutti i dati, indicando la priorità di intervento in caso di più richieste. <input type="checkbox"/> Aggiorna il COAU (rappresentante CFS) sullo stato dell'incendio, sui dati in variazione della relativa scheda.
COAU	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Su un preavviso delle SOUP pre-allerta l'Amministrazione interessata/Società esercente che potrebbe essere successivamente interessata. <input type="checkbox"/> Ricevuta la richiesta valuta le informazioni trasmesse secondo i parametri indicati nell'All."G". <input type="checkbox"/> Analizza le situazioni in atto, tenendo conto dei criteri generali dell'All. "F", assegna gli aeromobili ed invia, secondo pertinenza, l'ordine di missione alle sale operative. <input type="checkbox"/> Coordina eventuali attività operative e di supporto tecnico al fine di trarre la massima operatività nell'esecuzione della missione. <input type="checkbox"/> Assegna aeromobili o li ritira da un incendio (scheda), in relazione ad esigenze e priorità.
SALA OPERATIVA Amministrazioni Società esercenti	<ul style="list-style-type: none"> <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. <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"> • ora di decollo; • ora di ingresso in zona di intervento (IN); • ora di uscita dalla zona di intervento(OUT); • ora e base di atterraggio; • ore residue di volo. <input type="checkbox"/> Effettua i necessari coordinamenti con gli Enti del traffico aereo. <input type="checkbox"/> Verifica che la configurazione sia consona ed ottimale per la massima efficacia della missione. <input type="checkbox"/> Svolge le attività ed i coordinamenti per ridurre al minimo i tempi di decollo. <input type="checkbox"/> Monitora il volo in tutte le sue fasi. <input type="checkbox"/> Coordina eventuali scali/ pernottamenti fuori sede per garantire la continuità operativa. <input type="checkbox"/> Mantiene tempestivamente informato il COAU su: <ul style="list-style-type: none"> • Riporti del pilota sullo stato dell'incendio e sugli elementi salienti del volo (decollo, atterraggio, on-off task etc); • Possibili scali fuori sede. <input type="checkbox"/> Indisponibilità/inefficienza di aeromobili e piloti.

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 procederà 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.



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Roma, *20*

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

a: (Amministrazioni interessate
Società esercenti)

Tel (39) 06 6820 2578 – Fax (39) 06 33220016
e-mail coau@protezionecivile.it

Prot. N°

Risposta al Foglio del

N°

Oggetto: ORDINE DI MISSIONE PER ATTIVITA' AIB PREVENTIVA.

Riferimento: Disposizioni e Procedure AIB edizione 2014.

CONSIDERATA LA SITUAZIONE AMBIENTALE SU E L'ALTISSIMO RISCHIO INCENDI, SI DISPONE LO SVOLGIMENTO DELLA SOTTOELENCATATA MISSIONE:

1. SCOPO: (selezionare una voce: RICOGNIZIONE, RICOGNIZIONE ARMATA);
2. AREA: (indicare l'area come territorio definito, come poligonale con vertici su paesi definibili, superficie circoscritta in un cerchio di raggio da indicare etc.);
3. TIPO AEROMOBILE E CONFIGURAZIONE: (se necessario specificare)
4. TEMPO: (di decollo o d'inizio della ricognizione sull'area);
5. DURATA: (indicare la permanenza in zona; ciò potrebbe richiedere un successivo velivolo);
6. COMUNICAZIONI: FREQUENZE E CONTATTI (quelle standard a meno di specifiche esigenze)
7. RAPPORTI: RIPORTARE IMMEDIATAMENTE AL COAU I DATI DI LOCALIZZAZIONE DI UN INCENDIO E QUALSIASI ALTRO DATO CHE PUO' ESSERE UTILE ALL'INTERVENTO (Può essere richiesto al rientro dell'equipaggio un rapporto post-missione)
8. AUTORIZZAZIONI: (in caso di ricognizione e ricognizione armate indicare esplicitamente se l'autorizzazione al lancio è concessa preventivamente o soggetta a condizioni, poiché molto probabilmente la missione non sarà controllata dal Coordinatore a terra. In quest'ultimo caso il testo potrebbe essere: "al fine di precludere un rapido estendersi di un incendio, qualora il capo equipaggio ritenga di intervenire, dopo aver comunicato la sua localizzazione, dovrà notificare le sue intenzioni e, fatte salve le condizioni previste dalle disposizioni in atto, attuando tutte le misure cautelative per la salvaguardia di beni e persone, potrà attaccare il fuoco anche senza un contatto radio a terra, a meno di ricevere via radio un diniego").

(QUALIFICA E FIRMA)

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

AEROMOBILE	APPARTENENZA	DISPONIBILITÀ			GESTORE	NOTE
		ESTATE	INVERNO	EXTRA PERIODI		
CL - 415	CNVVF	10/14	6	6	INAER	Aeromobili di Stato
S-64	CFS	2	0	0	C.F.S.	Aeromobili di Stato
AB-412	CNVVF	3	0	0	CNVVF	Aeromobili di Stato
AB-212	M.M.	2	0	0	M.M..	Aeromobili di Stato
AB-205	E.I.	1	0	0	E.I.	Aeromobili di Stato

**CARATTERISTICHE DEI MEZZI AEREI
COMPONENTI LA 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	
CL-415	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
ERICKSON S64 -	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	
AB-412	LT 1000	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	220 Km/h 160 Km/h	
AB-205	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 130 Km/h	
AB-212	LT 800	NO	in volo, da fonte idrica con benna floscia	2h	200 Km/h 160 Km/h	

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

AIP – ITALIA
(STRALCIO ENR 1.1-3)

(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, Capitanerie 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 disotto di 2500 FT AGL all'interno di un'area di 2 NM 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, 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 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.

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.



ENAV S.p.A.

12 MAG. 2006

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:

- 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

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.

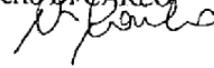
Nei confronti di tali voli gli Enti ATS forniranno, per quanto possibile, il Servizio Informazioni Volo ed il Servizio di Allarme. Ai fini della fornitura del Servizio di Allarme, in esito a espressa richiesta del Dipartimento della Protezione Civile, i piloti sono tenuti, per quanto possibile, anche 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



BACINI IDRICI IDONEI
PER VELIVOLI CANADAIR CL-415

INDICE GENERALE PER REGIONI

Categoria "A" senza limitazioni

Categoria "B" con limitazioni.

All. "M"

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

All. "M"

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Iseo</i>	A	45°46'	– 10°04'
	<i>Lugano</i>	A	46°01'	– 09°04'
	<i>Mezzola</i>	A	46°12'	– 09°26'
	<i>Monate</i>	B	45°48'	– 08°40'
	<i>Montespulga</i>	B	46°29'	– 09°21'
	<i>Pusiano</i>	A	45°48'	– 09°16'
	<i>Varese</i>	B	45°49'	– 08°44'
MARCHE	<i>Castreccioni</i>	B	43°22'	– 13°09'
	<i>Gerosa</i>	B	42°54'	– 13°23'
MOLISE	<i>Guardialfiera</i>	A	41°49'	– 14°50'
PIEMONTE	<i>Ceresole</i>	B	45°26'	– 07°13'
	<i>D'orta</i>	A	45°49'	– 08°23'
	<i>Maggiore</i>	A	45°54'	– 08°24'
	<i>Viverone</i>	A	45°25'	– 08°02'
PUGLIA	<i>Alimini Grande</i>	B	40°12'	– 18°26'
	<i>Capaccio</i>	B	41°25'	– 15°25'
	<i>Capaciotti</i>	B	41°10'	– 15°47'
	<i>Lesina</i>	B	41°53'	– 15°25'
	<i>Locone</i>	A	41°05'	– 16°00'
	<i>Mare Piccolo</i>	A	40°29'	– 17°18'
	<i>Occhito</i>	A	41°33'	– 14°37'
	<i>Serra Corvo</i>	B	40°51'	– 16°14'
	<i>Varano</i>	B	41°52'	– 15°44'
SARDEGNA	<i>Casaraccio</i>	B	40°55'	– 08°13'
	<i>Coghinas</i>	A	40°45'	– 09°03'
	<i>Gusana</i>	A	40°08'	– 09°12'
	<i>Lerno</i>	B	40°35'	– 09°10'
	<i>Liscia</i>	B	41°00'	– 09°17'
	<i>Monte Prano</i>	A	39°05'	– 08°37'

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Monteleone</i>	B	40°29'	- 08°33'
	<i>Mulargia</i>	A	39°37'	- 09°14'
	<i>Omodeo</i>	A	40°08'	- 08°55'
	<i>Posada</i>	B	40°38'	- 09°35'
	<i>Stagno Pilo</i>	B	40°51'	- 08°17'
SICILIA	<i>Ancipa</i>	B	37°50'	- 14°33'
	<i>Arancio</i>	B	37°39'	- 13°05'
	<i>Dirillo</i>	B	37°08'	- 14°42'
	<i>Piana Albanesi</i>	B	37°59'	- 13°18'
	<i>Poma</i>	A	37°59'	- 13°06'
	<i>Pozzillo</i>	B	37°40'	- 14°35'
	<i>Rubino</i>	B	37°53'	- 12°43'
	<i>Trinità</i>	B	37°42'	- 12°45'
	<i>Ogliastro</i>	A	37° 26'	- 14° 23'
	<i>Roccamena (Garcia)</i>	B	37° 47'	- 13° 07'
	<i>Rosamarina</i>	A	37° 56'	- 13° 37'
TOSCANA	<i>Bilancino</i>	B	43° 58'	- 11°17'
	<i>Massaciuccoli</i>	B	43°50'	-10°20'
	<i>Monte Doglio</i>	B	43°36'	- 12°04'
TRENTINO A.A.	<i>Ledreo</i>	B	45°52'	- 10°45'
	<i>Levico</i>	B	46°01'	-11°17'
	<i>Molveno</i>	B	46°08'	-10°58'
	<i>Resia</i>	A	46°48'	-10°32'
	<i>S.Giustina</i>	B	46°22'	- 11°04'
	<i>Zoccolo</i>	B	46°32'	-10°58'
UMBRIA	<i>Piediluco</i>	B	42°32'	- 12°45'
	<i>Trasimeno</i>	A	43°08'	-12°06'
VENETO	<i>Garda</i>	A	45°46'	- 10°47'
	<i>Mis</i>	B	46°10'	- 12°04'

All. "M"

REGIONE	LAGO	CAT	COORDINATE	
			N	E
	<i>Pieve di Cadore</i>	B	46°26'	– 12°23'
	<i>S. Croce</i>	B	46°07'	– 12°20'
	<i>Canale Spignon</i>	A	45°20'	- 12°17'
	<i>Canale Fisolo</i>	A	45°20'	– 12°18'
	<i>Canale S. Felice tratto a nord isola la Salina</i>	A	45°30'	– 12°28'
	<i>Canale S.Felice tratto a sud isola la salina</i>	A	45°29'	– 12°28'
	<i>Corridoio Lido</i>	A	45°24'	- 12°24'
	<i>Corridoio Pellestrina</i>	A	45°17'	– 12°20'
VAL D'AOSTA	<i>Place Moulin</i>	A	45°54'	– 07°30'

(*) Da non utilizzare per le attività addestrative.

In consideration and aware of the work carried out by (*inserire numero aeroplano*) 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) 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.

RECAPITI TELEFONICI**COAU**

	TELEFONO	FAX
CAPO SALA	06.6820-2288-2287	06/68202472
ASSISTENTE	06.6820-2578-4153	06/33220016
RAPPRESENTANTE CFS	06.6820-2289-2313-3276	c.s
RAPPRESENTANTE CNVVF	06. 68202212	c.s
RAPPRESENTANTE CAPITANERIA DI PORTO	06.68203391	06.68204169

SALE OPERATIVE

INAER	VVF MININTERNO	C.F.S.	E.I. VITERBO	M.M. MARISTAT
TELEFONO				
06/79222502	06/4818425	06/88314213	0761/227028	06/36806000
FAX				
06/788915701	06/4814695	06/88314307	0761/321048	06/36803393

SOUP /COR

REGIONE	TELEFONO	FAX
ABRUZZO	0862/42890	0862 /420879
BASILICATA	0971/59036	0971 / 470954
BOLZANO	0471/557777	0471 / 920043
CALABRIA	0961/768598 - 768514	0961/36882 – 3
CAMPANIA	081/7967762 – 796773	081 / 796767181
EMILIA R.	051/5274200-4440	051 / 5274829
FRIULI V.G.	0432/926713	0432 / 926000
LAZIO	06/51687410-51686416	06 / 51683596-7
LIGURIA	010/5761374-5484589	010 / 5484561
LOMBARDIA	035/611009	035 / 617722
MARCHE	071/99497 – 8064313 - 8064132	071 / 99497208 - 8064233
MOLISE	0874/314.203/531 - 484136	0874 / 311872-424407
PIEMONTE	011/5623151	011 / 530275
PUGLIA	080/5802212-5802211	080 / 5802272/5
SARDEGNA	070/6066501-6507	070 / 6066506
SICILIA	091/541242	091 / 545785
TOSCANA	800425425	055 / 4385517-430285
TRENTO	0461/492300	0461 / 492305
UMBRIA	075/5057800	075 / 5005700
VAL D'AOSTA	0165/765988	0165 / 776367
VENETO	041/5310466	041 / 5310492 –