

CLIMA, CONFINI E SICUREZZA

IL CASO DEGLI INCENDI DELL'OSSOLA

Quando il fuoco non conosce confini

Dall'ondata di caldo del giugno 2026 agli incendi dell'Ossola: una proposta di adeguamento normativo per la lotta congiunta agli incendi boschivi tra Cantone Ticino, Piemonte e Lombardia

ONDATA DI CALDO E RISCHIO INCENDI

L'ondata di caldo descritta da MeteoSvizzera¹ è il contesto climatico che rende sempre più probabili, anche alle nostre latitudini, incendi boschivi come quelli che stanno colpendo l'Ossola e il sud delle Alpi.

L'analisi di MeteoSvizzera mostra che la seconda metà di giugno 2026 ha registrato un'ondata di caldo di intensità quasi senza precedenti su dieci giorni, con nuovi record di temperatura massima su più stazioni — fino a 39°C a Basilea/Binningen — e una serie eccezionale di giornate tropicali anche a Lugano.

È particolarmente significativo che un'ondata di tale forza sia avvenuta in giugno, cioè prima del periodo climatologicamente più caldo: un segnale che le condizioni favorevoli agli incendi si anticipano e si allungano nel tempo, creando finestre stagionali più ampie di pericolo per boschi e prati secchi.

MeteoSvizzera ricorda che, con un riscaldamento globale attuale di circa 1,4°C, eventi di questo tipo erano quasi impossibili cinquant'anni fa: le minime notturne elevate sono diventate circa cento volte più probabili rispetto al 2003, e le massime diurne simili circa dieci volte più probabili.

Se il riscaldamento continuerà, ondate di caldo come quella del giugno 2026 diventeranno più frequenti, più lunghe e più intense, creando condizioni ideali per incendi boschivi più estesi e più difficili da controllare, soprattutto sui versanti ripidi e ricchi di vegetazione dell'arco sud-alpino.

Alla luce di questo quadro, le riflessioni sulla cooperazione italo-svizzera in materia di incendi boschivi acquistano un significato ancora più urgente: non stiamo parlando di eventi eccezionali destinati a restare rari, ma di scenari che, secondo MeteoSvizzera e gli studi climatici, tenderanno a ripetersi con maggiore frequenza nel corso delle prossime decadi.

L'ondata di caldo «di proporzioni storiche» del giugno 2026 non è solo un dato statistico: è il segnale che le regole del gioco stanno cambiando, e che le nostre convenzioni, i nostri concetti cantonali e le nostre abitudini operative devono adattarsi, se vogliamo che Ticino, Piemonte e

¹ <https://www.meteosvizzera.admin.ch/chi-siamo/yy/hhit/2026/06/bhondata-di-caldo-di-proporzioni-storiche.html>

gli altri territori dell'arco sud-alpino restino vivibili e protetti anche in un clima che, estate dopo estate, diventerà più caldo e più secco.

DOTAZIONE AEREA E LOGICA DEGLI INTERVENTI

Per questo ha senso proporre adattamenti normativi che permettano interventi più rapidi e coordinati: elicotteri svizzeri nei primi minuti nelle zone di confine, Canadair italiani quando le superfici in fiamme aumentano, all'interno di una cornice di sicurezza condivisa e di prevenzione rafforzata sui due lati del confine. In parallelo, il Cantone Ticino o la Confederazione potrebbero valutare la dotazione di un velivolo antincendio dedicato — ad esempio un aereo anfibia tipo Canadair da circa 6'000 litri o un'Air Tractor da circa 3'000 litri — basato strategicamente sul Lago Maggiore o sul Ceresio.

Dal punto di vista dei mezzi, la Svizzera non dispone di una flotta “antincendio” separata, ma può contare su elicotteri militari delle Forze aeree — basati soprattutto ad Alpnach e su altri aerodromi — e su una rete di elicotteri civili e privati convenzionati con i Cantoni, in particolare in Ticino, dove la Convenzione “mediante elicotteri” integra gli operatori commerciali nella strategia cantonale di lotta agli incendi boschivi.

L'Italia invece ha una flotta aerea antincendio di Stato strutturata: circa 18 Canadair CL-415 di proprietà dei Vigili del Fuoco, gestiti da Avincis, e un totale di oltre 70 velivoli tra Canadair ed elicotteri, dislocati su basi permanenti e stagionali lungo tutta la Penisola e le isole, coordinati dal COAU (Centro Operativo Aereo Unificato) del Dipartimento della Protezione Civile.

Alla luce di questa differenza, non è tabù chiedersi se, accanto alle convenzioni con le ditte private, il Cantone Ticino e la Confederazione non dovrebbero valutare l'acquisto diretto di uno o due velivoli antincendio dedicati: un aereo anfibia tipo Canadair da circa 6'000 litri o un Air Tractor da circa 3'000 litri, basati strategicamente sul Lago Maggiore o sul Ceresio. Una dotazione minima propria, integrata nel sistema ticinese e federale, permetterebbe di ridurre la dipendenza dai soli mezzi italiani nelle fasi in cui i fronti di fuoco diventano più estesi, mantenendo comunque la cooperazione transfrontaliera come pilastro e non come optional.

Gli elicotteri, civili o militari, con benne da circa 2'000 litri restano insostituibili per gli «attacchi rapidi» e chirurgici sulle prime fasi del fronte, mentre la lotta aerea con aerei antincendio è meno immediata ma più efficace quando il fronte, già «tagliato» dagli elicotteri, è diventato più esteso e richiede lanci massicci ripetuti.

È un rischio, quello degli incendi boschivi diffusi sull'arco alpino, destinato ad aumentare in modo significativo, avvicinandosi sempre più a quanto vediamo oggi in Grecia e nelle grandi foreste boreali come la taiga russa — pur con dinamiche e strumenti di gestione profondamente diversi.

IL TREND DEGLI INCENDI SULL'ARCO ALPINO

Negli ultimi decenni sull'arco alpino — Italia, Svizzera, Austria, Francia — i periodi di siccità prolungata sono diventati più frequenti, creando finestre sempre più lunghe in cui il rischio di incendio è elevato.

Gli studi per le Alpi e le Prealpi mostrano che, a causa del cambiamento climatico, il rischio meteorologico di incendi aumenterà oltre la variabilità «naturale» a partire circa dal 2040, con un raddoppio o più dei giorni con rischio almeno «alto» entro fine secolo: condizioni estreme che oggi si verificano ogni cinquanta o sessanta anni potrebbero ripetersi ogni dieci anni o meno.

Per l'area alpina i dati indicano che non è tanto il numero totale di incendi a crescere, quanto la frequenza di quelli più grandi e intensi, alimentati da vegetazione più secca, versanti ripidi e venti locali.

L'80–90% degli incendi resta comunque causato da attività umane — negligenza, incendi dolosi, pratiche agricole — quindi il fattore umano rimane centrale; occorre però considerare anche gli inneschi di origine naturale, in particolare i fulmini, che nelle estati secche possono essere responsabili di una quota significativa degli incendi boschivi nei versanti alpini e sud-alpini.

SVIZZERA E ARCO ALPINO: PREVENZIONE COME PRIORITÀ

In Svizzera gli incendi boschivi sono ancora relativamente rari rispetto al Mediterraneo, ma il rischio sta aumentando soprattutto a sud delle Alpi — Ticino, Grigioni italiani, Moesano. La risposta svizzera punta molto su prevenzione e organizzazione: sistemi di allerta e valutazione del pericolo (indici FWI o Fire Weather Index) catasti cantonali degli incendi, piani cantonali e manuali specifici sugli incendi di vegetazione, formazione congiunta di forestali, pompieri, elicotteristi, esercito e protezione civile, e uso selettivo di tecniche come il «fuoco prescritto» come misura selvicolturale di prevenzione.

Questo approccio privilegia la gestione del carico di combustibile (tagli, pascolo, manutenzione), divieti di fuochi mirati e rapida mobilitazione di elicotteri in caso di focolai, piuttosto che grandi flotte aeree dedicate come i Canadair: l'idea è ridurre la probabilità e la violenza degli incendi prima che scoppino o che diventino troppo grandi.

Al Sud delle Alpi, il regime storico degli incendi vedeva il massimo tra febbraio e aprile, alla fine dell'inverno: il sottobosco era secco dopo lo scioglimento delle nevi, il favonio alzava rapidamente temperature e asciugava il fogliame al suolo, mentre le attività umane all'aperto aumentavano proprio nel momento di massima predisposizione del bosco al fuoco.

In passato si poteva quasi dire che l' "inverno delle foreste" fosse sufficiente a proteggerle dal fuoco nella stagione calda; oggi, però, i cambiamenti climatici stanno facendo crescere soprattutto la frequenza e l'intensità degli incendi estivi, e in pratica ci stiamo "mediterraneizzando" anche per quanto riguarda gli incendi: la combinazione di ondate di caldo, siccità prolungata e fulmini rende critico non solo il passaggio invernale, ma ormai tutta la bella stagione.

ESERCITO SVIZZERO, PROTEZIONE CONTRO LE CATASTROFI E INCENDI BOSCHIVI

Negli ultimi anni la politica di sicurezza federale ha iniziato a rivedere il ruolo dell'esercito e della protezione civile nella gestione delle catastrofi, compresi gli incendi boschivi.

Da un lato, il Consiglio federale e il Parlamento hanno avviato una riforma che prevede l'unificazione di protezione civile e servizio civile in una nuova organizzazione cantonale denominata "protezione contro le catastrofi", concepita per affiancare l'esercito e garantire gli effettivi necessari in caso di eventi maggiori.

Dall'altro, il DDPS sta preparando, su mandato del Parlamento, un progetto di massima per permettere alla Svizzera di aderire in futuro al Meccanismo di protezione civile dell'UE (UCPM - Union Civil Protection Mechanism), non appena le basi giuridiche europee lo consentiranno; nel frattempo, la Confederazione partecipa già ad esercitazioni UCPM e ne ospiterà una su larga scala, CH-MODEX26, nell'ottobre 2026.

Questi sviluppi rafforzano la legittimità e la disponibilità di mezzi militari in operazioni di soccorso: il Consiglio di Stato ticinese ha già considerato "del tutto legittima" la decisione di impiegare elicotteri dell'esercito svizzero negli incendi boschivi, e la pratica degli ultimi anni – dal Ticino al Vallese – mostra che l'esercito è sempre più chiamato ad intervenire come supporto alle autorità civili quando il rischio supera le capacità locali.

Inserire esplicitamente questo ruolo nei concetti cantonali e nelle procedure operative transfrontaliere – ad esempio prevedendo scenari tipo in cui l'attivazione di elicotteri militari avviene in coordinamento con i Canadair italiani e con le squadre AIB – permetterebbe di sfruttare meglio la nuova "protezione contro le catastrofi", senza trasformare le operazioni di soccorso in un terreno di improvvisazione tra strumenti civili e militari.

GRECIA E MEDITERRANEO: LA LEZIONE DELLA RISPOSTA EUROPEA

La Grecia e altri paesi mediterranei — Spagna, Portogallo, Italia meridionale — vivono stagioni di incendi molto più intense: ondate di calore, lunghi periodi di siccità, forte urbanizzazione in aree boscate e un altissimo tasso di inneschi umani rendono frequenti scenari di crisi su vasta scala.

Negli ultimi anni l'UE ha rafforzato il Meccanismo europeo di protezione civile, con una riserva «rescEU» (Riserva strategica europea di mezzi, incluse flotte di aerei antincendio, finanziata integralmente dal bilancio dell'UE e mobilitabile tramite UCPM) di aerei antincendio e squadre pre-posizionate — Grecia inclusa — e una maggiore integrazione dei sistemi di monitoraggio scientifico, come l'ERCC (Emergency Response Coordination Centre) Wildfires Support Team, che analizza in continuo le situazioni critiche estive.

L'esperienza greca ha mostrato l'importanza di sistemi di allerta precoce, piani di evacuazione rapidi delle popolazioni, comunicazione centralizzata tramite la protezione civile nazionale, e soprattutto un passaggio da una logica puramente «repressiva» — spegnere a tutti i costi — a una logica che integra prevenzione territoriale: riduzione della vegetazione combustibile, gestione urbanistica, «fasce parafuoco» attorno agli insediamenti.

TAIGA RUSSA: QUANDO LE RISORSE NON BASTANO

Nella taiga russa e in Siberia le stagioni degli incendi sono diventate negli ultimi anni estremamente intense, con milioni di ettari bruciati in una sola stagione; gli incendi nelle foreste

boreali sono alimentati sia da cause naturali — i fulmini — sia da attività umane, come falò agricoli, fuochi incustoditi e incendi dolosi.

Le ondate di caldo record e la siccità hanno triplicato la superficie incendiata in alcune annate, mentre vaste aree poco abitate vengono lasciate bruciare per mancanza di risorse, con impatti enormi su emissioni di gas serra, biodiversità e salute — i fumi raggiungono città lontane.

La gestione è resa difficile da distanze enormi, infrastrutture limitate, capacità di risposta concentrata solo nelle zone più popolate o strategiche, e un quadro istituzionale che in parte accetta grandi incendi come «inevitabili» in aree remote: un modello molto diverso da quello alpino o europeo, dove si tende a proteggere in modo più integrale foreste e comunità.

Nella Repubblica Sacha, grande circa cinque volte e mezzo la Francia ma con poco più di un milione di abitanti, gli incendi possono estendersi su superfici immense e restare attivi per settimane, semplicemente perché fronteggiarli ovunque è impossibile.

A Yakutsk — la più grande metropoli costruita sul permafrost — le estati brevi stanno diventando insolitamente torride, con picchi prossimi ai 38°C, mentre lo scioglimento del permafrost fa sprofondare edifici e infrastrutture e apre crateri che liberano nell'atmosfera grandi quantità di gas serra. Incendi, caldo estremo e disgelo del suolo ghiacciato si alimentano così a vicenda, trasformando la taiga siberiana in una potenziale «bomba climatica» la cui gestione va ben oltre la logica tradizionale della protezione civile forestale.

CONVERGENZE E DIFFERENZE TRA I TRE MODELLI

- **Driver climatici comuni.** In tutti e tre i contesti — Alpi, Grecia/Mediterraneo, taiga russa — il cambiamento climatico aumenta la probabilità di condizioni estreme (ondate di caldo, siccità, venti secchi), rendendo gli incendi più probabili, più rapidi e più difficili da controllare.
- **Ruolo dell'uomo.** In Europa (Alpi e Grecia) la grande maggioranza degli incendi è di origine antropica; nella taiga russa il mix è più equilibrato tra cause naturali e umane, ma le attività umane restano cruciali — agricoltura, uso del fuoco, infrastrutture.
- **Arco alpino e Svizzera.** Focus forte su prevenzione, pianificazione, gestione forestale e coordinamento multi-attore; meno mezzi aerei pesanti, più elicotteri e piani locali.
- **Grecia e Mediterraneo.** Forte uso di flotte aeree e supporto europeo, ma crescente consapevolezza che senza prevenzione territoriale — gestione dei combustibili, urbanistica, ecologia — l'emergenza si ripeterà ogni estate.
- **Taiga russa.** Grandi superfici lasciate bruciare, priorità data a proteggere insediamenti e infrastrutture chiave, con un certo grado di «accettazione» di enormi incendi in aree remote.

LEZIONI INCROCIATE PER L'ARCO ALPINO

Per l'arco alpino, la lezione della Grecia è che non basta contare su pochi elicotteri o su Canadair «presi in prestito» in emergenza: bisogna investire in prevenzione, gestione del paesaggio, comunità «fire-smart» e infrastrutture adeguate, prima che gli incendi diventino «mediterranei» anche in montagna.

Dalla taiga russa — e in particolare da regioni di permafrost come la Sacha — si capisce quanto rapidamente grandi superfici possano andare in fumo e quanto profondamente il riscaldamento e il disgelo possano destabilizzare un territorio: case che sprofondano, laghi che scompaiono, crateri che si allargano anno dopo anno, mentre incendi e scioglimento del suolo ghiacciato accelerano il rilascio di carbonio nell'atmosfera.

Questo rende ancora più urgente, per l'arco alpino, rafforzare strategie di adattamento e prevenzione prima che gli incendi si allarghino e si intensifichino, in un contesto in cui anche le nostre montagne sono sempre meno «protette» dal freddo e dalla neve — con conseguenti riduzioni dell'immissione di acqua nei fiumi e nei laghi durante l'estate, e quindi dell'apporto idrico verso il bacino del Po.

IMPLICAZIONI PER IL FUTURO DELL'ARCO ALPINO

Le proiezioni per Alpi e Prealpi indicano che le finestre di rischio elevato si apriranno prima — già in primavera —, dureranno più a lungo e diventeranno più frequenti, soprattutto dopo il 2040.

Ciò significa che anche regioni come il Ticino, il Vallese, il Piemonte alpino o il Tirolo dovranno progressivamente adottare logiche di «co-abitazione col fuoco»: riduzione del materiale combustibile, adattamento delle infrastrutture, consapevolezza della popolazione e sistemi di cooperazione transfrontaliera più robusti, per fronteggiare incendi che non rispettano i confini amministrativi.

Gli incendi boschivi sull'arco alpino non potranno essere eliminati, ma la scelta è tra subirli come emergenze sempre più gravi o gestirli in modo proattivo, facendo tesoro sia delle esperienze mediterranee sia degli esempi estremi della taiga russa, per costruire un modello di convivenza con il fuoco che limiti i danni a persone, foreste e clima.

IL CASO DEGLI INCENDI NEL VCO DEL 2026

Gli incendi che oggi colpiscono l'Ossola non sono un episodio isolato, ma il segnale di una tendenza più ampia che riguarda tutto l'arco alpino. Scenari che associavamo alla Grecia o alla Spagna — estati con incendi ripetuti, fronti di fuoco estesi e condizioni meteo estreme — rischiano di diventare sempre più familiari anche per regioni come il Piemonte, il Ticino o il Vallese e il Grigioni.

Le esperienze del Mediterraneo ci insegnano che non bastano più i mezzi aerei «eroici» dell'ultima ora: serve una strategia integrata che metta al centro la prevenzione, la gestione del paesaggio e comunità preparate; i mega-incendi della taiga russa ci ricordano quanto rapidamente si possa perdere il controllo quando clima estremo, vaste foreste e risorse limitate si combinano.

Cronologia essenziale

I fatti confermano, punto per punto, l'analisi appena svolta. L'incendio principale si accende a fine giugno sul versante impervio a 1.900 metri sopra Premosello Chiovenda, in Bassa Ossola: il 6 luglio risulta ancora attivo insieme ad altri due fronti — Val Vigezzo, a circa 1.650 metri e a

soli 300 metri dal confine con il Canton Ticino, e Bannio Anzino in Valle Anzasca — mentre in Val Bognanco un quarto rogo viene domato nella stessa giornata.

Il 7 luglio il fronte di Premosello supera i contrafforti montuosi ed entra nel Parco Nazionale Val Grande, mentre quello di Val Vigezzo passa in fase di bonifica.

L'8 luglio il Piemonte dichiara lo stato di massima pericolosità, e l'emergenza si estende a Vercellese e Torinese.

Il 9 luglio, con 600 ettari bruciati nelle ultime 24 ore, scatta l'evacuazione della frazione di Colloro e la Regione conta otto fronti attivi, con sette Canadair e cinque elicotteri impegnati contemporaneamente.

È la conferma pratica, nel vivo dell'emergenza, che i fronti di fuoco si sviluppano a ridosso della linea di confine indipendentemente da essa, e che una cornice di cooperazione già formalizzata — zone prioritarie, soglie condivise, canali diretti tra sale operative — avrebbe potuto trasformare due gestioni separate in un unico intervento coordinato.

Per l'arco alpino questo significa che la cooperazione transfrontaliera tra regioni e paesi — Piemonte, Lombardia, Ticino, Grigioni, Vallese, Austria, Francia — dovrà evolvere da una logica di «aiuto in emergenza» a una vera politica comune di adattamento al fuoco: pianificazione congiunta, scambio di dati e buone pratiche, formazione condivisa, investimenti coordinati nella prevenzione e nei sistemi di allerta.

Se il fuoco non conosce confini, allora neppure le nostre politiche forestali e di protezione civile possono restare chiuse entro i confini amministrativi: il sud delle Alpi è un unico arco, e ogni decisione presa da una parte — in Italia o in Svizzera — avrà sempre più effetti anche sull'altra.

UNA CORNICE GIURIDICA GIÀ ESISTENTE, MA DA PRECISARE

Si possono immaginare adattamenti concreti alle convenzioni e alle pratiche attuali per rendere più fluida la cooperazione transfrontaliera: da un lato attivando più rapidamente gli elicotteri svizzeri nei minuti iniziali di un incendio vicino al confine, dall'altro prevedendo in modo più strutturato l'intervento di Canadair italiani quando le superfici in fiamme crescono oltre una certa soglia anche sul lato svizzero, dotando al contempo il Cantone Ticino di uno o due mezzi aerei pesanti con lo scopo di contrastare gli incendi di foreste.

Il quadro non parte da zero. La Convenzione italo-svizzera del 2 maggio 1995 sui rischi maggiori e le catastrofi già permette assistenza reciproca, ma è pensata come quadro generale: i dettagli operativi vengono poi definiti tramite «procedure operative concordate» tra attori concreti — per esempio tra Cantone Ticino e Prefetture italiane. Sul lato svizzero, il «Concetto incendi di bosco 2020» del Canton Ticino e la legislazione cantonale e federale regolano l'organizzazione della lotta agli incendi, il ruolo della Sezione forestale, del picchetto elicotteri e l'eventuale impiego di elicotteri dell'esercito, considerato lecito e già sperimentato.

ADEGUAMENTI PER L'INTERVENTO RAPIDO DEGLI ELICOTTERI SVIZZERI

Per rafforzare l'intervento rapido — «nei primi minuti» — di elicotteri svizzeri in zona di confine, si potrebbero introdurre tre misure:

- **Formalizzare «zone di cooperazione prioritaria».** Definire, in allegato alla Convenzione 1995 o nelle procedure operative Ticino–Piemonte/Lombardia, aree transfrontaliere — Val Vigezzo–Centovalli, Val Grande–Onsernone/Gambarogno, Val Formazza–Val Bedretto e altre — dove è esplicitamente previsto che, in caso di incendio a ridosso del confine, il Cantone Ticino possa attivare il proprio picchetto elicotteri per interventi di contenimento iniziale, anche quando il fuoco è ancora formalmente sul territorio italiano.
- **Introdurre protocolli di «pre-autorizzazione».** Stabilire che, per tali zone, esista una pre-autorizzazione bilaterale che consenta ad elicotteri e/o aerei svizzeri e Canadair ed elicotteri italiani di varcare il confine entro un raggio limitato — poche centinaia di metri — senza dover passare ogni volta da una richiesta diplomatica formale, a condizione che la sala operativa competente italiana sia informata in tempo reale; questo ridurrebbe attriti burocratici nei primi minuti, quando la velocità è decisiva.
- **Integrare meglio i concetti operativi.** Allineare, tramite esercitazioni congiunte e manuali condivisi, le procedure di sicurezza degli equipaggi — quote, distanze, comunicazioni radio — tra i piloti di elicotteri ticinesi e le squadre italiane AIB (Antincendi Boschivi)/Vigili del Fuoco, per ridurre i rischi di interferenza tra i mezzi durante le fasi iniziali.

ADEGUAMENTI PER L'IMPIEGO MIRATO DEI CANADAIR ITALIANI

Per quanto riguarda l'intervento di Canadair italiani sul lato svizzero quando le superfici in fiamme aumentano, si potrebbero introdurre tre ulteriori misure:

- **Soglie e scenari pre-definiti.** Inserire, nelle procedure operative derivate dalla Convenzione 1995, soglie condivise — superficie bruciata, numero di focolai, condizioni meteo estreme — oltre le quali il Cantone Ticino, tramite Berna, può attivare una richiesta prestabilita di supporto aereo italiano, con canali di comunicazione diretti tra COAU e autorità svizzere competenti.
- **Corridoi aerei e punti acqua concordati.** Concordare e mappare in anticipo corridoi aerei privilegiati, quote, punti di rifornimento — Lago Maggiore, bacini artificiali — e aree di lavoro in territorio svizzero in cui i Canadair italiani possano operare in sicurezza, integrando tali informazioni nei piani cantonali svizzeri e nei sistemi di navigazione dei piloti italiani.
- **Interfaccia con il Meccanismo europeo di protezione civile.** Considerato che l'UE ha sviluppato il Meccanismo UCPM e la flotta rescEU, e che la Svizzera sta preparando l'adesione a questo meccanismo, un adattamento importante sarebbe prevedere modalità in cui le richieste di Canadair per scenari alpini transfrontalieri siano coordinate anche a livello europeo, non solo bilaterale, per evitare sovrapposizioni e sfruttare meglio le risorse comuni.

TICINO: CONVENZIONI CON DITTE PRIVATE ED ESERCITO “DI RINFORZO”

Il “Concetto cantonale incendi di bosco 2020” richiama esplicitamente la “Convenzione per la lotta contro gli incendi, gli inquinamenti e i danni della natura in Ticino mediante elicotteri” del 26 ottobre 2004, che disciplina l'impiego di elicotteri privati e definisce le condizioni economiche del servizio.

La documentazione cantonale ricorda che la convenzione originaria sull'impiego dei mezzi aerei nella lotta contro gli incendi di bosco è stata adottata il 16 ottobre 2004; il Concetto 2020 cita invece la versione formalizzata "mediante elicotteri" con data 26 ottobre 2004.

Queste convenzioni prevedono l'ingaggio delle ditte di elitransporto in caso di incendio boschivo con indennizzi predefiniti per gli interventi e, di norma, un compenso di prontezza annuale per garantire la disponibilità di mezzi e equipaggi, inserendo gli operatori privati direttamente nella "catena" dell'organizzazione cantonale di lotta contro gli incendi.

Nella pratica, quando scoppia un incendio su pendii boschivi ticinesi, l'organizzazione d'intervento cantonale mobilita innanzitutto corpi pompieri, Sezione forestale e elicotteri delle ditte convenzionate, che costituiscono la componente aerea principale per i lanci d'acqua e di ritardante. Questo modello lascia relativamente poco spazio al coinvolgimento diretto e sistematico degli elicotteri della Confederazione: i velivoli militari vengono chiamati quando il servizio offerto dalle ditte private non è sufficiente in termini di numero di mezzi, durata dell'evento o compiti speciali (per esempio ricognizioni con telecamere termiche).

Il Consiglio di Stato ticinese ha confermato, in una lettera alle ditte di elitransporto, la piena legittimità dell'impiego di elicotteri dell'esercito in supporto agli incendi boschivi, sottolineando che il loro ruolo è di sostegno limitato ai mezzi civili e che la procedura applicata rispetta la Convenzione sugli elicotteri e il Concetto incendi di bosco 2020. Più in generale, il Governo cantonale si è detto disponibile ad aggiornare le modalità che regolano l'impiego degli elicotteri privati da parte dell'ente pubblico, segno che la priorità rimane la collaborazione con operatori privati, con l'esercito come riserva strategica integrata ma non sostitutiva.

ITALIA: PREVALENZA DI SOGGETTI PUBBLICI

Il quadro italiano è diverso: la legge quadro sugli incendi boschivi (L. 353/2000) attribuisce alle Regioni la competenza su previsione, prevenzione e lotta attiva da terra e con mezzi aerei regionali (in genere elicotteri), mentre allo Stato è affidato il concorso alle attività di spegnimento con la flotta aerea antincendio nazionale.

Il coordinamento degli aerei antincendio di Stato (Canadair CL-415, elicotteri S-64 e altri elicotteri militari) è gestito dal Dipartimento della Protezione Civile tramite il Centro Operativo Aereo Unificato (COAU), e i velivoli sono in dotazione a soggetti di diritto pubblico (Vigili del Fuoco, Difesa, altre amministrazioni), talvolta operati da società di lavoro aereo ma nell'ambito di un servizio pubblico centralizzato.

In Italia, quindi, la lotta aerea agli incendi boschivi è in larga parte organizzata attorno a soggetti pubblici (Regioni, Vigili del Fuoco, Dipartimento della Protezione Civile, Forze Armate), con mezzi privati eventualmente integrati come fornitori di lavoro aereo ma senza quella centralità delle convenzioni cantonali con operatori privati che caratterizza il modello ticinese.

MIGLIORARE LA GOVERNANCE CONGIUNTA

Oltre agli aspetti tecnici, alcune migliorie dovrebbero riguardare la governance:

- **Centri di coordinamento congiunti «incendi boschivi».** Sulla scia dei centri comuni di polizia e dogana, si potrebbe prevedere un modulo specifico per gli incendi boschivi, con rappresentanti stabili di Ticino, Piemonte, Lombardia e della Confederazione, incaricato di aggiornare i piani congiunti, condurre esercitazioni e fungere da «cabina di regia» quando un incendio tocca più giurisdizioni.
- **Allineamento dei sistemi di allerta e degli indici di rischio.** Integrare i sistemi svizzeri di valutazione del pericolo — PLANAT, UFAM, Concetto incendi bosco Ticino — con quelli regionali italiani — ARPA Piemonte, sistemi AIB — in modo da avere mappe e indici condivisi di pericolo, facilitando decisioni sincronizzate su divieti di fuochi, pre-posizionamento di mezzi, attivazione di elicotteri e richiesta di Canadair.
- **Clausole specifiche sulla protezione degli equipaggi.** Aggiornare la Convenzione 1995 o i suoi protocolli applicativi con clausole dedicate alla sicurezza degli equipaggi aerei in missioni congiunte, chiarendo responsabilità, standard minimi, procedure comuni di emergenza e di «no-go» — quando un intervento viene sospeso perché considerato troppo rischioso —, così da rispondere al timore di aumentare i rischi aggiungendo flussi di mezzi diversi sullo stesso teatro.

I COSTI DEGLI INTERVENTI TRANSFRONTALIERI: IL QUADRO EUROPEO E UNA PROPOSTA PER IL TICINO

Un capitolo finora poco esplorato dal dibattito pubblico è quello dei costi: chi paga, in concreto, un intervento aereo che attraversa il confine? A livello europeo la risposta è già codificata.

Il Meccanismo unionale di protezione civile (UCPM) distingue due regimi: le capacità rescEU — tra cui gli aerei antincendio di riserva strategica — sono finanziate integralmente dal bilancio dell'Unione, che ne copre sviluppo, gestione operativa e manutenzione; le capacità nazionali messe a disposizione tramite lo European Civil Protection Pool (ECPP) restano invece di proprietà degli Stati membri, ma la Commissione ne cofinanzia i costi operativi di dispiegamento fino al 75%, tanto all'interno quanto all'esterno dell'Unione, potendo inoltre coprire fino al 100% dei costi di trasporto.

È un sistema a doppio binario — gratuità totale per la riserva strategica, cofinanziamento parziale per i mezzi nazionali — pensato proprio per rendere sostenibile, nel tempo, la solidarietà tra Paesi che si aiutano a vicenda su larga scala.

Sul fronte italo-svizzero il principio in vigore è più semplice e, ad oggi, più radicale: l'articolo 11 della Convenzione del 2 maggio 1995 stabilisce che gli interventi effettuati nel suo quadro sono a titolo gratuito, senza alcuna spesa a carico della parte richiedente — principio confermato anche nei protocolli applicativi conclusi con le Prefetture di Como, Varese e del Verbano-Cusio-Ossola.

È una regola che funziona bene per l'assistenza rapida ed episodica che proponiamo di rafforzare nei capitoli precedenti — gli elicotteri ticinesi nei primi minuti, un Canadair italiano chiamato in soccorso per qualche ora. Ma la cronologia degli incendi del VCO 2026 — nove-dieci giorni di fronte attivo, sette Canadair e cinque elicotteri impegnati in contemporanea — mostra scenari di scala e durata molto diversa: se simili mobilitazioni diventassero più frequenti, come indicano le proiezioni climatiche, una gratuità assoluta e priva di soglie rischierebbe di

scaricare in modo asimmetrico l'onere finanziario su chi interviene più spesso o più a lungo, indebolendo nel tempo la disponibilità politica a offrire assistenza su larga scala.

Una regolamentazione cantonale-federale dedicata potrebbe colmare questo vuoto, senza rinunciare alla rapidità che resta la priorità assoluta nei primi minuti di un incendio. Si potrebbero prevedere quattro elementi:

- **Soglia di gratuità per il primo soccorso.** Confermare il principio dell'articolo 11 — nessun addebito — per gli interventi di contenimento iniziale entro una soglia temporale definita (ad esempio le prime 24-48 ore o un numero limitato di rotazioni), coerentemente con le «zone di cooperazione prioritaria» già proposte.
- **Cofinanziamento dei costi marginali oltre soglia.** Per le operazioni che superano tale soglia, introdurre — sul modello del cofinanziamento UE all'ECPP — un meccanismo di rimborso dei soli costi marginali (carburante, ritardante, ore straordinarie, materiali di consumo), lasciando invece a carico di ciascuna parte i costi fissi dei propri mezzi.
- **Un fondo cantonale di solidarietà transfrontaliera.** Istituire, con decisione del Gran Consiglio ticinese, una riserva di bilancio dedicata a queste eventualità, eventualmente speculare a un fondo regionale piemontese o lombardo, così da prefinanziare gli interventi straordinari senza dover ricorrere ogni volta a stanziamenti d'urgenza.
- **Un'interfaccia con l'eventuale adesione svizzera all'UCPM.** Chiarire, per gli scenari in cui vengano mobilitate capacità rescEU o dell'ECPP, come il regime di cofinanziamento europeo si combini con la gratuità bilaterale: la seconda continuerebbe a regolare la fase di primo soccorso italo-svizzero, la prima entrerebbe in gioco solo quando l'intervento coinvolge risorse mobilitate a livello dell'Unione.

LA LOGICA DI FONDO

Gli adeguamenti proposti — elicotteri svizzeri rapidi nei primi minuti e Canadair italiani in caso di espansione — vanno nella direzione auspicata anche dagli esperti: integrare meglio prevenzione, risposta iniziale e grandi mezzi aerei, con coerenza tra diritto, organizzazione e tecnica.

La chiave sarà evitare che il confine politico diventi un freno nei minuti decisivi e, allo stesso tempo, che un eccesso di mezzi e regole non coordinate aumenti i rischi per chi vola e per chi opera a terra: proprio ciò che le convenzioni attuali, se aggiornate e dettagliate meglio, possono contribuire a prevenire.

Un adeguamento normativo mirato potrebbe dunque rafforzare la cooperazione italo-svizzera in materia di incendi boschivi: da un lato, prevedendo «zone di cooperazione prioritaria» lungo il confine, in cui elicotteri svizzeri possano intervenire nei primissimi minuti anche su versanti italiani sulla base di protocolli di pre-autorizzazione; dall'altro, definendo soglie e scenari condivisi che attivino in modo automatico la richiesta di Canadair italiani quando le superfici in fiamme superano determinati limiti anche sul lato svizzero, con corridoi aerei e punti acqua concordati in anticipo.

Questi adeguamenti, inseriti nelle procedure applicative della Convenzione del 1995 e nei concetti cantonali sugli incendi di bosco, permetterebbero di guadagnare minuti preziosi senza aumentare i rischi per gli equipaggi, trasformando il confine in una linea di cooperazione operativa e non in una barriera nei momenti più critici.

Niccolò Salvioni — Avvocato, analista politico-istituzionale (già capodicastero sicurezza della Città di Locarno), Locarno, Cantone Ticino, Svizzera, 10 luglio 2026