

Super Puma in Corsica, pompieri a Bordeaux: e il fuoco dietro il Ghiridone, a un passo da casa?

Un contributo complementare a "Il fuoco non conosce confini"

Mentre tre elicotteri Super Puma dell'esercito svizzero decollavano da Locarno il 28 luglio per una missione di sette giorni in Corsica, e una trentina di pompieri di Ginevra erano già impegnati nella regione di Bordeaux dal fine settimana precedente, un incendio persistente bruciava da giorni sul versante italiano del Monte Ghiridone (Gridone/Limidario), a meno di dieci chilometri in linea d'aria dalla stessa base di Locarno.

Il mio precedente contributo, pubblicato su LiberaTV, poneva la domanda di fondo: serve un patto tra Ticino, Piemonte e Lombardia per affrontare una nuova generazione di incendi alpini, più vasti e più persistenti del passato. Questo articolo riprende quella domanda e la porta a un livello più operativo, chiedendo non solo se serva un accordo, ma cosa dovrebbe contenere per essere davvero utile la prossima volta che il fuoco tornerà a bruciare vicino al confine.

La cronologia che pone la domanda

Il rogo in Valle Cannobina, tra Monte Giove e Limidario, è divampato il 21 luglio con un fronte attivo di circa 500 metri su una prateria alpina di 10-15 ettari. Le operazioni sono state condotte con mezzi esclusivamente italiani — un elicottero regionale del Piemonte, poi due Canadair, droni per il



monitoraggio dei fronti e squadre di terra dei vigili del fuoco e dell'AIB piemontese — mentre il fumo si alzava visibile per giorni sopra il Locarnese, ripreso anche dalla webcam di Cardada-Cimetta.

Il 24 luglio, il comunicato dei pompieri di Locarno e del Corpo di montagna Melezza segnalava un "monitoraggio costante della situazione sul nostro territorio", raccomandando alla popolazione di evitare i sentieri di cresta — nessuna menzione di un'offerta di mezzi aerei o terrestri per lo spegnimento. Solo la pioggia, il 26 luglio, ha permesso di domare definitivamente le fiamme dopo cinque giorni di lotta.

Due giorni dopo, gli stessi Super Puma di Locarno erano in volo verso la Corsica.

Il beneficio del dubbio: cosa non sappiamo

È onesto riconoscere che nessuna fonte pubblica conferma se il Ticino abbia offerto collaborazione al Piemonte e questa sia stata declinata — magari perché le autorità italiane disponevano già di mezzi sufficienti: due Canadair, un elicottero regionale e squadre di terra sembravano infatti tenere la situazione sotto controllo senza necessità di rinforzi aggiuntivi. Non possiamo quindi escludere che, questa volta, sia stato semplicemente il Piemonte a non aver avuto bisogno di supporto elvetico.

Ma è proprio qui che il ragionamento deve spostarsi dal singolo episodio al principio strutturale — e la storia recente offre un termine di paragone preciso.

Il precedente di Indemini: quando il confine "cadde"

Nella notte tra il 29 e il 30 gennaio 2022 un furioso incendio si sviluppò sul versante sud del Monte Gambarogno, sopra l'abitato di Indemini — frazione di appena 22 residenti, situata proprio al confine con l'Italia, il cui valico venne chiuso durante l'emergenza insieme alla strada cantonale da Fosano. Il rogo bruciò complessivamente 196 ettari, ovvero circa 1,96 milioni di metri quadrati, tra la cresta del Gambarogno e la strada per il valico, causando danni per oltre 7,5 milioni di franchi.

In quell'occasione, la richiesta di rinforzo aereo partì rapidamente: "la richiesta verso il Ministero dell'Interno italiano e il Centro della Protezione civile di Roma... può partire in qualsiasi momento dalla Sezione militare della protezione della popolazione", spiegò il comandante della Polizia cantonale Matteo Cocchi, aggiungendo che "nel giro di una mezza giornata i Canadair italiani potrebbero intervenire". L'autorizzazione arrivò da Roma nel pomeriggio del 31 gennaio, e due Canadair della Protezione civile italiana furono impiegati per scaricare acqua sulla zona dell'incendio che minacciava Indemini. Lo stesso comando ticinese definì la collaborazione transfrontaliera in questo tipo di emergenze "assolutamente positiva e collaudata", ricordando che la richiesta di uomini e mezzi può essere fatta "in qualsiasi momento" all'Italia — e naturalmente viceversa.

A questo dato si affianca una considerazione che raramente entra nel dibattito sulla protezione civile: quella economica. L'incendio di Indemini è costato oltre 7,5 milioni di franchi di danni accertati, una cifra che comprende danni materiali, costi operativi e le conseguenze giudiziarie ancora in corso.

Un protocollo scritto in anticipo, con soglie di attivazione automatica e procedure di ingaggio pre-concordate, non richiede investimenti paragonabili: si tratta di formalizzare su carta una collaborazione che — come riconosciuto dallo stesso comando della Polizia cantonale — è già "assolutamente positiva e collaudata" nella prassi.

In altre parole, il costo di un accordo bilaterale ben scritto è trascurabile rispetto al costo di un solo incendio fuori controllo: non è soltanto una misura di sicurezza, ma una scelta di buon senso economico, tanto per il Ticino quanto per le province italiane confinanti, che condividono lo stesso rischio e potrebbero condividere lo stesso risparmio.

Il confronto tra i due episodi è istruttivo. A Indemini, l'incendio minacciava direttamente un abitato svizzero: la richiesta di Canadair fu quindi naturale, urgente, e la macchina della cooperazione transfrontaliera funzionò, seppur con un tempo di attesa di "una mezza giornata" per l'autorizzazione romana. Nel caso del Ghiridone 2026, l'incendio bruciava in territorio italiano senza minacciare direttamente centri abitati ticinesi: la logica dell'emergenza diretta non si è attivata, e il Ticino è rimasto — comprensibilmente — in posizione di osservazione.

Ma è esattamente questa asimmetria — attivazione solo quando il pericolo è imminente e diretto, non come meccanismo di cooperazione ordinaria — il nodo da sciogliere.

Una base normativa che esiste, ma non basta

La Convenzione per l'impiego dei mezzi aerei nella lotta contro gli incendi di bosco in Ticino, all'art. 12, regola la collaborazione con i mezzi aerei dell'Esercito svizzero, che può metterli a disposizione del Cantone "secondo le sue disponibilità" e solo su richiesta secondo i canali ufficiali. L'art. 13 va oltre, e disciplina la "collaborazione con altri mezzi aerei indipendenti dalla presente convenzione", stabilendo che gli operatori sono tenuti a collaborare con qualsiasi mezzo aereo presente sull'evento — civile o militare, di qualsiasi provenienza — previa comunicazione tempestiva al coordinatore elicotteri e un briefing operativo condotto dal Pilota in capo, con definizione di circuiti, frequenze radio e aspetti di sicurezza dei voli.

Questa formulazione, di per sé, non esclude affatto l'estero: un Canadair italiano che intervenga su territorio ticinese rientra esattamente in questa cornice, come dimostrato dal precedente di Indemini. Ma qui sta il punto debole: l'art. 13 disciplina come comportarsi quando un mezzo esterno è già stato attivato e si presenta sul luogo dell'evento — non stabilisce quando e secondo quali criteri quel mezzo debba essere richiesto in anticipo, né prevede soglie di attivazione automatica per gli incendi che si sviluppano appena oltre il confine, ma il cui fumo e la cui evoluzione potrebbero rapidamente interessare anche il versante svizzero.

In altre parole, la Convenzione consente di tollerare e coordinare l'arrivo di un mezzo estero una volta che la richiesta sia stata fatta, ma non contiene un protocollo che ne definisca l'ingaggio preventivo: tempi di risposta garantiti, referenti pre-designati sui due lati del confine, soglie di superficie o di persistenza del fronte che attivino automaticamente e rapidamente una comunicazione reciproca. A Indemini l'autorizzazione da Roma richiese "una mezza giornata" — un tempo che il vento e la pendenza dei versanti ticinesi non sempre concedono, e che in una situazione meno favorevole avrebbe potuto fare la differenza tra un incendio contenuto e uno fuori controllo.

Perché la reciprocità conta più della singola richiesta

Il punto non è stabilire con certezza se, nel caso del Ghiridone, ci sia stata un'offerta rifiutata o una scelta di non intervenire, o semplicemente un'assenza di richiesta da parte delle autorità omologhe della Regione Piemonte.

Il punto è che il Ticino — Cantone che concentra circa l'80% della superficie boschiva bruciata in tutta la Svizzera nell'ultimo ventennio, pur rappresentando solo il 6% del territorio nazionale — non può permettersi di dipendere unicamente dalla propria flotta di elicotteri convenzionati e dall'eventuale disponibilità dell'esercito federale.

A questo si aggiunge un fattore di vulnerabilità spesso sottovalutato: il territorio ticinese non è fatto solo di crinali disabitati e praterie alpine di quota, ma di un tessuto diffuso di nuclei e case sparse — caschine, rustici, piccoli villaggi come la stessa Indemini — incastonati proprio ai margini del bosco, spesso raggiungibili con difficoltà dai mezzi di terra e privi di vie di fuga alternative in caso di incendio

rapido. Un fronte di fiamme che a Indemini nel 2022 costrinse all'evacuazione 22 residenti non è un'eccezione isolata, ma la fotografia di un modello di popolamento — quello dell'insediamento montano sparso, tipico di tutto l'arco alpino ticinese-piemontese-lombardo — per cui il tempo di risposta di un mezzo aereo pesante non è un dettaglio tecnico, ma la differenza tra un'evacuazione ordinata e una tragedia.

Lo stesso vale, con urgenza non minore, per la fauna e la flora di questi versanti. Gli incendi boschivi di superficie che caratterizzano il Sud delle Alpi svizzere colpiscono habitat spesso fragili e a lenta rigenerazione — castagneti secolari, boschi misti di latifoglie, praterie alpine di cresta come quella percorsa dal rogo del Ghiridone — dove la ripetizione di eventi sempre più vasti e persistenti rischia di trasformare un disturbo ecologico ricorrente in una perdita non reversibile nei tempi di una generazione.

La fauna selvatica, dai piccoli mammiferi ai rettili fino agli uccelli nidificanti nelle zone di cresta, non dispone di alcun "protocollo di ingaggio": la sua unica difesa è la rapidità con cui l'incendio viene contenuto, prima che il fronte si estenda dai 10-15 ettari iniziali ai 196 ettari di Indemini o ai 600 ettari del VCO 2026. Anche per questo motivo, un accordo di reciprocità non è soltanto una misura di protezione civile per l'uomo, ma una misura di tutela ambientale e della natura per un ecosistema alpino che il fuoco, esattamente come il confine, non riconosce come proprietà esclusiva di un solo Paese.

Gli incendi che si stanno manifestando nell'arco alpino negli ultimi anni — quello del VCO 2026, con nove-dieci giorni di fronte attivo, sette Canadair e cinque elicotteri contemporaneamente in volo su oltre 600 ettari, così come il rogo del Ghiridone appena descritto — segnalano una tendenza verso eventi più estesi, più persistenti e meno prevedibili rispetto al passato, incluso quello di Indemini nel 2022.

In un contesto di questo tipo, la domanda decisiva non è "chi ha chiesto cosa l'ultima volta", ma: esiste un meccanismo stabile che garantisca l'accesso reciproco ai Canadair quando la vastità dell'incendio lo richieda, indipendentemente dal fatto che minacci o non minacci direttamente un abitato?

Per un territorio piccolo come il Ticino, un singolo mezzo aereo pesante come il Canadair — capace di sganciare in pochi minuti quantità d'acqua che nessun elicottero convenzionato può eguagliare — può fare la differenza tra un incendio contenuto in poche ore e uno che si estende per giorni, come dimostrato proprio a Indemini nel 2022.

La Svizzera non possiede una flotta propria di Canadair: l'unico accesso realistico a questa capacità passa dalla cooperazione con l'Italia, esattamente come l'unico accesso realistico dell'Italia a rinforzi aerei aggiuntivi in situazioni di sovraccarico simultaneo — pensiamo ai giorni in cui VCO, Cannobina e altre valli italiane brucino contemporaneamente — potrebbe passare da mezzi svizzeri non impegnati altrove.

L'Europa non arriverà in tempo — e guarda dalla parte sbagliata

Che la Svizzera non disponga di Canadair non è una lacuna casuale, ma una scelta deliberata e recentemente riconfermata. Un rapporto del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) di fine 2025 — dedicato agli elicotteri civili antincendio — giunge alla conclusione che, invece di dotarsi di una flotta nazionale di velivoli bombardieri d'acqua, la Confederazione preferisce puntare sul rafforzamento della cooperazione internazionale.

La ragione tecnica riguarda da vicino proprio il nostro territorio: nei Grigioni, in Vallese e in Ticino, solo una manciata di specchi d'acqua consente a un Canadair di rifornirsi, mentre gli elicotteri possono attingere a bacini, serbatoi artificiali e cisterne mobili. In altre parole, l'accesso realistico del Ticino a un Canadair non passerà mai da una flotta svizzera che non esiste e non esisterà: passa — oggi come nel 2022 a Indemini — unicamente dall'Italia.

La via scelta da Berna è un'altra ancora: l'adesione al Meccanismo europeo di protezione civile (UCPM), lo stesso strumento che la Svizzera ha attivato per la prima volta dopo la tragedia di Crans-Montana. Ma questa strada è tutt'altro che imminente. Il 12 novembre 2025 il Consiglio federale ha deciso di sospendere le proprie iniziative in attesa della revisione delle basi legali europee, che oggi non permettono a uno Stato terzo come la Svizzera di integrare il Meccanismo; e la modifica normativa proposta dalla Commissione europea non entrerà in vigore prima del 2028.

Nel frattempo, il DDPS presenterà soltanto entro la fine del 2026 le grandi linee di un avamprogetto da porre in consultazione. Tradotto: l'ombrello europeo, ammesso che si apra, non coprirà il versante ticinese prima di svariati anni — e comunque è pensato per le catastrofi di grande scala, non per il fronte di quindici ettari che divampa appena oltre il confine di Val Cannobina.

Vale la pena aggiungere che nemmeno il pacchetto negoziale più ampio degli ultimi vent'anni con Bruxelles — i cosiddetti Bilaterali III, firmati il 2 marzo 2026 — contempla l'UCPM quale "meccanismo di protezione civile": quel pacchetto riguarda l'energia elettrica, la sicurezza alimentare, la sanità e i programmi di ricerca e formazione, ma la lotta agli incendi non vi compare in alcuna forma. L'idea che l'integrazione europea, prima o poi, risolverà da sé il problema del fuoco alle nostre spalle è dunque doppiamente illusoria: non solo l'ombrello dell'UCPM resta lontano negli anni, ma il tema non è nemmeno entrato nel tavolo negoziale più recente e completo con l'Unione.

Qui il paradosso della cronologia da cui siamo partiti assume la sua forma più netta. Mentre l'incendio bruciava dietro il Ghiridone, la macchina svizzera dell'aiuto transfrontaliero funzionava a pieno regime — ma rivolta altrove e verso ovest: trentaquattro pompieri romandi in Gironda, i Super Puma di Locarno in Corsica e in Francia, tutti operanti sotto il comando delle autorità francesi.

Non esiste, per contro, alcun accordo bilaterale analogo tra il Vallese o la Confederazione e le regioni francesi confinanti sul fronte specifico degli incendi: la cooperazione con la Francia è finora un aiuto ad hoc, unidirezionale e attivato caso per caso, esattamente come quello con l'Italia.

La lezione, però, è rassicurante: se la Svizzera sa mobilitare uomini e mezzi a ottocento chilometri di distanza, sotto comando estero e nel giro di pochi giorni, allora l'ostacolo a un protocollo di prossimità con Piemonte e Lombardia non è né tecnico né giuridico. È soltanto la mancanza di una firma — quella che trasforma un riflesso emergenziale collaudato in una garanzia scritta prima che serva.

La proposta: un accordo di reciprocità condizionata

Un accordo bilaterale strutturato tra Ticino e Regione Piemonte (estendibile alla Lombardia) potrebbe stabilire un principio semplice: l'Italia mette a disposizione un Canadair per il Ticino nei momenti in cui i propri mezzi non sono richiesti altrove sul territorio nazionale, e viceversa il Ticino offre i propri elicotteri e operatori convenzionati per supportare interventi italiani di prossimità quando la propria flotta non è impegnata.

Questo non richiederebbe una revisione radicale del quadro normativo esistente: la base giuridica per l'attivazione tecnica, tramite l'art. 13 della Convenzione ticinese, esiste già. Manca un protocollo bilaterale che trasformi la disponibilità occasionale — collaudata a Indemini nel 2022, ma attivata

solo di fronte a una minaccia diretta e imminente — in una garanzia strutturale, reciproca e preventiva, capace di intervenire anche quando il fuoco brucia ancora sul versante "sbagliato" del confine, ma potrebbe non rimanerci per molto.

Vi è, inoltre, una dimensione che trascende il confine cantonale. Un protocollo di questo tipo, sperimentato lungo la frontiera più esposta della Svizzera, potrebbe fungere da modello per le altre regioni alpine ad alto rischio di incendio — dal Vallese ai Grigioni — dove la vicinanza con Francia, Italia e Austria pone problemi analoghi di cooperazione transfrontaliera rapida. Ancora una volta, come già in altri ambiti della sicurezza e della protezione della popolazione, il Ticino si troverebbe a fare da precursore rispetto alla Confederazione, non per vocazione teorica ma per necessità dettata dalla propria speciale situazione geografica: primo Cantone a misurarsi concretamente con una nuova generazione di incendi alpini, e dunque primo a dover tradurre in procedura scritta ciò che altrove è ancora soltanto un'ipotesi.

Un Canadair, del resto, non "atterra" su un lago qualsiasi: gli serve un corridoio d'acqua rettilineo di quasi due chilometri, largo un centinaio di metri e profondo almeno due, sgombro da rilievi e utilizzabile secondo il vento — condizioni che l'alta montagna alpina, dal Vallese ai Grigioni al Ticino, offre in pochissimi punti. Ragione di più per cui la capacità va condivisa con chi, appena oltre confine, dispone già dei bacini e dei mezzi adatti.

Un tassello concreto, già indicato nel mio precedente contributo su LiberaTV, consiste nella formalizzazione di "zone di cooperazione prioritaria" lungo le direttrici geografiche più esposte del confine: Val Vigezzo–Centovalli, Val Grande–Onsernone, Val Formazza–Val Bedretto. In ciascuna di queste fasce, un elicottero svizzero potrebbe essere autorizzato a intervenire rapidamente anche in territorio italiano — e viceversa un mezzo italiano sul versante ticinese — non in base a una richiesta formulata caso per caso, ma secondo soglie pre-condivise di superficie o di persistenza del fronte, con procedure di pre-autorizzazione già definite per frequenze radio, circuiti di volo e responsabilità operative.

Si tratterebbe, in sostanza, di applicare l'art. 13 della Convenzione ticinese non più soltanto come clausola di tolleranza verso un mezzo che si presenta spontaneamente sull'evento, ma come cornice per un'estensione territoriale pattizia della fascia di intervento rapido, che superi il confine amministrativo senza attendere l'aggravarsi della minaccia.

Tre domande per chi decide

- Nel 2022, per il Gambarogno, l'Italia mandò i Canadair in poche ore, e la Polizia cantonale la definì una collaborazione "positiva e collaudata". Perché resta solo un riflesso emergenziale e non un protocollo scritto?
- Il Ticino concentra circa l'80% della superficie bruciata in Svizzera su appena il 6% del territorio nazionale. Con uno spazio naturale così piccolo, possiamo davvero escludere a priori un accordo di reciprocità con Canadair disponibili altrove in Italia, proprio nei momenti in cui altrove non sono richiesti?
- Se privati ed elicotteri convenzionati, più l'eventuale rinforzo dei Super Puma, non bastassero a fermare un fronte di fiamme come quello che minacciò Indemini nel 2022, vogliamo negoziare l'aiuto mentre il bosco brucia — o averlo già scritto prima che serva?

Niccolò Salvioni, Locarno, cantone Ticino, Svizzera (ex capodicastero sicurezza della città di Locarno), Ticinus – Centro Studi, 30 luglio 2026. La presente riflessione è complementare alla precedente intitolata «Il fuoco non conosce confini», Ticinus il 16 luglio 2026