

ELISOCCORSO PROFESSIONALITÀ DEDICATA?



In un panorama positivo come quello dell'elisoccorso, in Italia operano alcune realtà in contrasto con le normative nazionali e internazionali.

COM.TE STEFANO BENASSI - DIRETTORE SETTORE ELICOTTERI DELL'ANPAC - ASSOCIAZIONE NAZIONALE PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE

La specificità dell'attività di elisoccorso ha imposto nel corso degli anni il ricorso a professionalità sempre più rispondenti alle caratteristiche del servizio. Il servizio di soccorso sanitario con elicotteri svolto in Italia è guardato con ammirazione da altri paesi, sia europei che di altri continenti. Si differenzia dal modello americano denominato "Scoop and Run" che ha una composizione di equipaggio basata su un pilota e un infermiere e un paramedico o due paramedici. L'intervento secondo que-

sto modello prevede il recupero del paziente sul luogo d'intervento ed il suo immediato trasferimento nella struttura ospedaliera.

In Italia viene invece applicato il metodo definito "Stay and Play". Con equipaggio formato da uno o due piloti, tecnico meccanico, medico anestesista-rianimatore, infermiere professionale e, solo per le basi SAR, tecnico del Soccorso Alpino, l'intervento prevede il trasporto dell'equipe sanitaria sul posto e solo dopo aver stabilizzato il paziente questo viene trasferito nella

struttura ospedaliera più idonea alla patologia diagnosticata.

I piloti impiegati nell'attività di elisoccorso vi giungono dopo aver eseguito nel corso della carriera aeronautica le varie tipologie di impiego dell'elicottero. In questo modo i Comandanti, oltre ad essere in possesso di un'importante e significativa esperienza in termini di ore di volo e abilitazioni sui diversi tipi di elicotteri, hanno sicuramente volato impiegando l'elicottero nelle più svariate tipologie di missione: dal lavoro al gancio baricentrico,

all'antincendio, al Trasporto Pubblico Passeggeri (TPP), sia in condizioni di volo a vista sia in quelle di volo strumentale.

Le norme emesse dall'autorità aeronautica che regolamentano questa attività sono certamente restrittive ed in sintonia con quanto previsto dalle direttive della Comunità Europea in tema di limiti sui tempi di volo e di servizio. Il Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri è inteso da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) come un'attività di volo con elicottero ef-

**Circolare ENAC OPV-18 del 26/5/2004 -
Doc. ENAC DD 41/6821 M.3E del 8/11/1994**

Nello specifico il Servizio Medico d'Emergenza con Elicotteri può essere svolto, come specificato da ENAC, solo da operatore in possesso di Certificato di Operatore Aereo (COA) per impresa di trasporto aereo rilasciato secondo i requisiti contenuti nel Doc. 41/23100M3 del gennaio 1997 o secondo quelli contenuti nella normativa JAR OPS 3 quale applicabile, che comprenda anche l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero da impiegare.

fettuata con lo scopo di facilitare l'assistenza medica d'emergenza dove è essenziale il trasporto rapido ed immediato di: personale sanitario, equipaggiamento sanitario, persone malate, infortunate o simili (vedi box nella pagina a fianco).

Sebbene il servizio risulti strutturato in modo ottimale sia dal punto normativo aeronautico sia legislativo, sono presenti in Italia casi che eludono le direttive emanate per l'effettuazione di questa attività. In particolare nelle regioni Liguria e Sardegna il servizio viene svolto dal Corpo dei Vigili del Fuoco.

La Regione Liguria ha stipulato con il Dipartimento dei Vigili del Fuoco una convenzione a titolo oneroso approvata dalla giunta regionale con delibera n.888 del 6/8/2004. Lo schema della convenzione fa riferimento ad un servizio denominato HETMS (Servizio di Emergenza Tecnico Sanitario) che non risulta citato in nessun documento tecnico-normativo riguardante l'attività di soccorso sanitario ma che, di fatto, è a tutti gli effetti HEMS. Nella premessa della convenzione viene riportato: «...nell'ambito di tale collaborazione la vigente normativa attribuisce al primo le attività di "soccorso tecnico" (Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco) e al secondo attività di soccorso sanitario (Servizio Sanitario Nazionale) e conseguentemente, qualora un evento calamitoso richieda l'intervento di entrambe le strutture, l'intervento possa e, anzi debba essere coordinato ed integrato ai fini di evitare sovrapposizioni e duplicazioni, nonché al fine di perseguire una maggiore efficacia...». Per evento calamitoso s'intende un evento catastrofico oppure una sciagura di vaste proporzioni che coin-

volge un'intera comunità come per esempio un'improvvisa alluvione; in questo caso è da ritenere assolutamente naturale ed implicita una collaborazione atta a limitare i danni causati da eventi calamitosi tra la Centrale Operativa 118, in veste di organo di coordinamento di tutti gli interventi nell'ambito territoriale di riferimento, così come stabilito dal DPR 27/3/1992 - GU 31/3/1992 n. 76, e tutti gli enti dello Stato sono tenuti a prestare la loro opera.

Nei casi che hanno colpito il paese gli anni scorsi, come il terremoto del Friuli e l'alluvione della Valtellina, a titolo di esempio, la collaborazione tra gli organi di coordinamento e i corpi dello Stato è stata significativa senza la necessità di stipulare convenzioni a titolo oneroso. La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano - ha pubblicato l'accordo ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 28/8/1997 n. 281 recante "Linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero". Nel documento viene sancito l'accordo tra il Ministero della Salute e i presidenti delle Re-

gioni e delle Province autonome nei seguenti termini: «art. 1.2. gli aeromobili, che devono risultare ad uso esclusivo delle Centrali Operative 118, devono rispondere perfettamente ai requisiti ed ai presupposti operativi stabiliti dalle normative nazionali e regionali vigenti in materia». L'art. 1 della convenzione recita: «...il soccorso potrà essere sospeso temporaneamente, a giudizio insindacabile del direttore regionale VVF per la Liguria su indicazione del capo nucleo, allorquando il personale ed i mezzi siano impiegati o debbano esserlo in altra attività di soccorso prevalente...».

Questo articolo della Convenzione lascia ampia discrezionalità al direttore VVF per la Liguria di sospendere temporaneamente il servizio di elisoccorso allorquando il personale ed i mezzi siano impegnati, o debbano esserlo, in attività di soccorso prevalente. Non si comprende con quali criteri di valutazione alcuni soccorsi possano essere definiti prevalenti rispetto ad altri ma, soprattutto, non vengono rispettati i compiti di coordinamento sanciti dal DPR 27/3/1992 che indica nella Centrale Operativa 118 l'unico organo di coordinamento di tutte le richieste di soccorso sanitario nel territorio e ne stabilisce di conseguenza la priorità d'intervento.

Inoltre ciò non risulta attinente con quanto previsto dalle linee guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero pubblicate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Conferenza permanente per i rapporti tra lo Sta-

to, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano del 3/2/2005 che prevedono quanto sopra specificato. Inoltre al punto 1.6 delle Linee guida viene specificato che: «...per la realizzazione del servizio di elisoccorso possono concorrere a livello regionale enti ed organizzazioni pubbliche e private oltre alle società di lavoro aereo in possesso dei requisiti richiesti dalle vigenti norme in materia aeronautica...». Il successivo art.2 della convenzione recita: «...in caso di guasti, fermi tecnici o disservizi del tipo di mezzo destinato il CNVVF, si riserva di espletare gli interventi con altri tipi di elicotteri qualora disponibili...».

Attualmente il servizio sul territorio nazionale è assicurato, mediante aggiudicazione di gara d'appalto a livello europeo, da un consistente numero di imprese elicotteristiche. Le imprese impiegano esclusivamente comandanti titolari di licenza di Pilota di Linea di Elicottero, il più alto titolo aeronautico per l'effettuazione di Trasporto Pubblico Passeggeri, che volano su elicotteri plurimotore dedicati in modo esclusivo a questo servizio. In caso di guasto o fermo tecnico dovuto a manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, le imprese provvedono tempestivamente alla sostituzione del mezzo con altro simile definito nel capitolato d'appalto. In questo modo il servizio risulta sempre e comunque garantito senza arrecare alcuna limitazione all'utenza.

Il quadro legislativo inerente l'attività dei Vigili del Fuoco è stato



A destra: un AB412 dei Vigili del Fuoco sulla base di Arezzo.

In apertura: un BK117 della Elicaria Italia impegnato in una difficile operazione di recupero su un terreno innevato in pendenza.

Elisoccorso: professionalità dedicata?

recentemente innovato con la pubblicazione del D.Lgs 08.03.2006 n. 139. In particolare al Capo III art. 13 viene sancito che: «...la prevenzione degli incendi è la funzione di preminente interesse pubblico diretta a conseguire, secondo criteri applicativi uniformi sul territorio nazionale, gli obiettivi di sicurezza della vita umana, di incolumità delle persone e di tutela dei beni e dell'ambiente...».

Sempre all'interno del Decreto al Capo IV art. 24 vengono analizzati gli interventi di soccorso pubblico: «...il Corpo Nazionale, al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e l'integrità dei beni, assicura gli interventi tecnici caratterizzati dal requisito dell'immediatezza della prestazione...».

La Legge 24/2/1992 n. 225 "Istituzione del servizio nazionale della Protezione Civile" sancisce all'art. 1: «...è istituito il Servizio Nazionale della Protezione Civile al fine di tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni derivanti da calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi». Per calamità si intende un evento catastrofico, sciagura di vaste proporzioni che coinvolge un'intera comunità. La calamità naturale invece è intesa come catastrofe ambientale che richiede per legge l'intervento della Protezione Civile a limitare i danni alla popolazione e a ripristinare normali condizioni di vita. (cfr. Dizionario De Mauro). È naturale quindi prevedere l'impiego dei Vigili del Fuoco dopo un evento calamitoso quale un terremoto. Diverso è invece il soccorso sanitario con elicottero, praticato al di fuori delle disposizioni vi-



genti ed in contrasto con le leggi e le norme che regolano l'impiego sia dei VVF che dei mezzi adibiti a soccorso sanitario.

Con il Decreto n. 11014/3210 del 26/7/1991 del Ministero dell'Interno - Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendio - viene istituito il Servizio Aereo del Corpo. Il Decreto all'art. 1 riporta: «...il personale dei Nuclei Elicotteri del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco è preposto all'espletamento dei servizi di soccorso tecnici per la tutela dell'incolumità delle persone e la preservazione dei beni mediante l'uso di elicotteri». Persona incolume è colei che, avendo in corso un grave pericolo, non ha subito nessun danno fisico. Si evince che in questi casi non esi-

ste nessun riscontro con il soccorso sanitario svolto con elicotteri.

A seguito della convenzione sottoscritta dalla Regione Liguria è stata presentata un'interrogazione a risposta ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti e della Salute nel marzo 2005. È stato richiesto al Governo se «...la convenzione della Regione Liguria ed il servizio denominato HETMS, contenuto nella convenzione, derogano alle vigenti normative di gara e costituiscano sostanziale aggiramento delle disposizioni del protocollo HEMS». Inoltre se «... il Nucleo Elicotteri dei VVF sia in possesso delle certificazioni necessarie per effettuare attività di trasporto pubblico e se i limiti di impiego dei VVF siano compatibili con quelli previsti dalle norma-

tive in vigore per tale tipo di soccorso». L'ENAC informa in una nota del 14/6/2005 che non ha mai rilasciato al Nucleo Elicotteri dei Vigili del Fuoco di Genova il Certificato di Operatore Aereo (COA) o altra approvazione equivalente. Proprio per la mancanza del COA non è stato possibile accertare da parte dell'autorità la rispondenza ai requisiti tecnico-operativi previsti dalla normativa europea JAR-OPS 3. Il personale di condotta dei Vigili del Fuoco non è in possesso dei titoli aeronautici europei al pari dei piloti impiegati in servizio HEMS. Titoli che comprendono, tra le altre, l'abilitazione al volo strumentale richiesta in tutti i capitolati d'appalto nel resto del Paese.

Anche la Regione Sardegna ha stipulato una convenzione a titolo oneroso operativa dal mese di aprile 2006. Il contratto prevedeva un servizio sperimentale della durata di tre mesi presso la base della Polizia di Stato di Abbasanta utilizzando un elicottero e personale dei VVF di Sassari. Nel maggio 2006 il presidente di ENAC, in una nota indirizzata a tutti i presidenti delle Regioni, segnala lo svolgimento dell'attività di servizio di elisoccorso effettuata con elicotteri di soggetti pubblici non specificatamente abilitati allo scopo da parte di ENAC.

*A sinistra: un EC135 della Elifriulia durante un'esercitazione.
In alto: un A109 della Freeair utilizzato per l'elisoccorso del Lazio.*





Sopra: un AgustaWestland AW139 impegnato nel lavoro al verricello.
In basso: un A109 dei Vigili del Fuoco sul lago di Como.

Ribadisce che l'attività di elisoccorso rientra nella fattispecie più ampia del Trasporto Pubblico ed è disciplinata da una normativa tecnico-operativa estremamente puntuale. Sulla base di questa normativa il passeggero infortunato ed il personale specialistico trasportato hanno garanzia del rispetto dei livelli minimi di sicurezza previsti a livello internazionale. Conclude il presidente Riggio che preme sottolineare che l'eventuale affidamento del servizio di elisoccorso a soggetti, anche pubblici, non certificati allo scopo da ENAC, potrebbe non garantire il rispetto degli standard minimi di sicurezza.

Il servizio di soccorso sanitario svolto dalle società di trasporto aereo a seguito dell'aggiudicazione delle gare d'appalto si attiene scrupolosamente a quanto previsto dalle linee guida edite dalla Conferenza Stato-Regioni e nello specifico da quanto indicato nel capitolato d'appalto. L'elicottero risulta nella piena disponibilità della Centrale Operativa 118 per tutta la durata del contratto. A seguito di manutenzioni programmate o fermi tecnici improvvisi, il velivolo viene sostituito con altro simile senza arrecare alcun danno all'utenza.

Il giorno 21 aprile 2006, secondo quanto riportato su "L'Unione Sarda", il servizio di soccorso sanitario con elicottero della Regione Sardegna è stato interrotto per per-

mettere il recupero, durato ben sei ore, di un quadrupede! Durante questo intervento, disposto autonomamente dai Vigili del Fuoco, si sono verificate all'interno della Regione ben due emergenze sanitarie che avrebbero richiesto l'intervento dell'elicottero. La prima ha visto coinvolto un motociclista, purtroppo deceduto, vittima di un incidente stradale e la seconda un malore di una persona trasportata con mezzi ruotati all'ospedale di Cagliari. L'articolo prosegue con l'intervista al direttore regionale dei VVF ing. Mistretta che precisa che l'intervento a favore del quadrupede è stato disposto su richiesta del Comando provinciale dei VVF di Nuoro per doveri d'istituto. Doveri d'istituto che sono quindi prioritari a quelli sottoscritti e previsti dalla convenzione stipulata con la Regione. Il

CO.NA.PO (Sindacato Autonomo dei Vigili del Fuoco) ha emesso il 29/5/2006 un comunicato nel quale segnala lo stato di disagio e affaticamento del personale per il raggiungimento della base operativa di Abbasanta. Il comunicato recita: «...non è infatti umanamente pensabile che specialisti e piloti debbano essere sottoposti ad un simile orario di lavoro senza una sede adeguata che contempli perlomeno la possibilità, al bisogno, di mettersi orizzontali, come previsto in tutte le caserme dei Vigili del Fuoco. È infatti verosimile che questo personale, sottoposto a questi orari straordinari senza il dovuto ristoro, non sia al meglio dell'efficienza psico-fisica con il grave rischio di un potenziale incidente di volo...» «...le prestazioni straordinarie sono remunerate con un importo netto

di poco superiore a sei euro all'ora, quando il personale medico ed infermieristico trasportato a bordo degli elicotteri dei VVF percepisce compensi orari dalle cinque alle dieci volte superiori. Essendo il servizio in convenzione ed essendo quindi a pagamento per la Regione Sardegna, riteniamo che questa convenzione preveda almeno una gratifica adeguata...». Sono affermazioni che pongono in evidenza che il personale dei Vigili del Fuoco che opera in Sardegna inizia il servizio in condizioni di efficienza precarie dovute al disagio nel dover operare fuori sede.

L'attività di soccorso sanitario con elicotteri deve necessariamente essere condotta per giungere in sicurezza al miglior risultato, in termini operativi e di tempo, per il paziente. Episodi che non consentono questi risultati danneggiano inevitabilmente chi, in quel momento, necessita dell'intervento sanitario di soccorso. La collaborazione tra i servizi di elisoccorso e i Corpi dello Stato è e deve essere considerata nei casi in cui è prevista e necessaria come le pubbliche calamità. Altre forme di attività devono necessariamente essere ricondotte a quanto previsto dalla legislazione vigente ed operata da personale preposto ed addestrato a questa specifica ed importante attività. In questo modo riusciremo a garantire ai cittadini elevati standard di addestramento e operatività peraltro presenti nella maggior parte delle regioni e contestualmente l'impiego delle risorse dei Corpi dello Stato all'interno dei compiti d'istituto loro affidati. ■

