

DUELLI NEI CIELI

GLI APPALTI PER IL 118

I vigili svolgono in alcune regioni il servizio sanitario d'emergenza: hanno convenzioni con Liguria e Sardegna. Le aziende private protestano. Ma loro replicano: il nostro è un intervento di tipo diverso.



I pompieri incendiano l'elisoccorso

di **FRANCESCA FOLDA**

Capita di vederli decollare dal bordo dell'autostrada, mentre si è in coda per un incidente. O salire verso le cime alpine con una barella attaccata a un verricello. Ormai quasi tutte le regioni italiane contano su elicotteri per il soccorso: in collegamento con il 118, il sistema di urgenza ed emergenza sanitaria consente interventi tempestivi e spesso determinanti nel salvare vite umane. Ma che direste se l'elicottero non fosse disponibile perché è impegnato a recuperare un asino caduto in un dirupo?

Un fatto accaduto, che ha contribuito ad accendere i toni di una polemica che rischia di finire in tribunale. Da un lato, le società private di lavoro aereo con elicotteri (circa 70 in Italia, con 1.000 dipendenti e un fatturato di 200 milioni di euro l'anno), con il principale sindacato dei piloti, l'Anpac. Dall'altro il Dipartimento dei vigili del fuoco e alcune re-

gioni. Il motivo: la Liguria e la Sardegna hanno firmato convenzioni con i pompieri per far loro svolgere il servizio di elisoccorso. A pagamento.

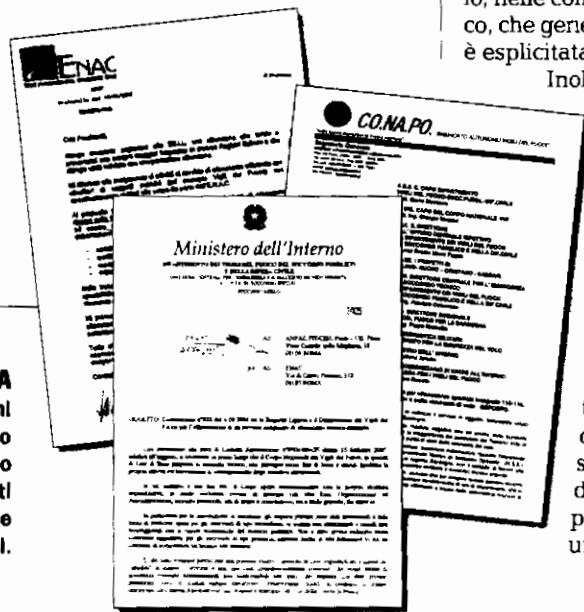
I vigili del fuoco, Istituzione pubblica alle dipendenze del ministero dell'Interno, non lavorano gratis per gli enti locali.

«È come se l'Aeronautica militare cominciasse a far concorrenza alle linee aeree sulla rotta Fiumicino-Linate» lamenta Stefano Benassi, direttore del settore elicotteri dell'Anpac. Lamentela dovuta a una concorrenza che infastidisce? Secondo il sindacato, i vigili

del fuoco non avrebbero tutte le necessarie qualifiche.

L'elisoccorso, in base alla normativa dell'Enac (Ente per l'aviazione civile che detta le regole in questo settore), è assimilabile al servizio di trasporto passeggeri. Per garantire la sicurezza di medici, infermieri e pazienti a bordo, chi cura l'elisoccorso deve avere un Coa (certificato di operatore aereo, rilasciato dall'Enac); il reparto volo del Corpo dei vigili del fuoco non lo ha. Nei bandi di gara regionali, alle aziende private è richiesto che i loro piloti abbiano accumulato almeno 3-4 mila ore di volo; nelle convenzioni con i vigili del fuoco, che generalmente volano meno, non è esplicitata questa richiesta.

Inoltre, secondo quanto indicato nelle linee guida della conferenza Stato-Regioni del 3 febbraio 2005, «gli aeromobili devono risultare a uso esclusivo delle centrali operative del 118». Dunque elicotteri ed equipaggi devono essere sempre pronti al decollo per un'emergenza, per recuperare un ferito o trasportare un malato in condizioni critiche o una scorta di sangue da un ospedale all'altro. Se una ditta privata vince l'appalto per uno o due elicotteri di eli- ▶



BOTTA E RISPOSTA

I vigili del fuoco hanno firmato convenzioni con alcune regioni per fornire il servizio di elisoccorso del 118. Ne è nato un carteggio che vede schierati su fronti opposti il ministero dell'Interno e l'Ente per l'aviazione civile, al fianco dei sindacati.

DE GRANDIS/FOTOGRAFANTI

REPARTO VOLO

I vigili del fuoco hanno 12 nuclei di elicotteri sul territorio nazionale. L'Agusta Bell 412, a destra, è uno dei mezzi più usati.



GIANNI PIETRELLI/ANSA/STUDIO/STAMMA

► soccorso, non può utilizzare quei mezzi per attività diverse. Non può dirsi altrettanto dei vigili del fuoco, che hanno altri compiti importanti. Insomma, quando il 118 chiama e chiede uno dei loro elicotteri Ab 412, può succedere che rispondano solo se personale e mezzo non sono impegnati a spegnere incendi o in altri incarichi.

Se ne sono accorti in Sardegna, la scorsa primavera, quando, a convenzione appena firmata, una squadra di vigili del fuoco si è alzata in volo da Abbasanta per salvare l'asino caduto nel dirupo. L'intervento ha richiesto sei ore e la stampa locale si è chiesta cosa sarebbe accaduto se fosse stato necessario l'intervento aereo del 118 mentre l'unico elicottero era impegnato altrove. In effetti lo stesso giorno c'era stato un incidente stradale mortale e un paziente con infarto era stato trasportato d'urgenza in ospedale in ambulanza. La presenza dell'elicottero non avrebbe cambiato il destino delle due persone, ma chi critica la convenzione insiste che i vigili del fuoco garantiscano un servizio a metà.

La convenzione è costata alla Regio-

ne Sardegna 130 mila euro per due mesi e dieci giorni di servizio. Ha scontentato anche il Conapo (un sindacato autonomo dei pompieri), che lo scorso maggio aveva scritto lettere preoccupate al ministero dell'Interno come ai prefetti sardi per segnalare il «sovraccarico di lavoro» che sarebbe toccato agli operatori del Reparto volo di Sassari.

Gli elicotteristi, secondo l'organizzazione sindacale, avrebbero avuto turni di oltre 16 ore fra trasferimenti ed effettivo lavoro: «Non è umanamente possibile che specialisti e piloti debbano essere sottoposti a un simile orario di servizio» lamentava il Conapo. «È inverosimile che questo personale sia al meglio dell'efficienza psicofisica con il grave rischio di incidenti di volo».

La convenzione con la Sardegna viene rinnovata di tre mesi in tre mesi. È sempre in vigore quella con la Liguria che, all'articolo 1, recita: «Il soccorso potrà essere sospeso temporaneamente a giudizio insindacabile del direttore regionale Vvff per la Liguria allorché personale e mezzi siano o debbano essere impiegati in altra attività di soccorso prevalente».

L'ex capo del Di-

partimento dei vigili del fuoco, prefetto Mario Morcone, già lo scorso anno, con una lettera ai sindacati dei piloti e all'Enac, sottolineava che la convenzione con la Liguria prevedeva solo forme di rimborso spese per ore di volo effettivamente prestate in interventi di tipo «secondario» (il trasferimento di pazienti da un ospedale all'altro, pagato con 3.200 euro per ora di volo). Il Dipartimento poi specificava che l'attività dei vigili del fuoco non è «Hems» (helicopter emergency medical service), ma «Htems» dove la T sta per «technical». Insomma, spiegano oggi i vigili del fuoco, si offre un servizio diverso da quello di eliambulanza: se c'è un incidente stradale, per esempio, con l'elicottero dei vigili arrivano anche gli strumenti necessari a liberare i feriti dalle lamiere.

Ma se si tratta di compiti differenti, la palla sul soccorso sanitario torna alle regioni. E Vito Riggio, presidente dell'Ente per l'aviazione civile, in estate ha preso carta e penna rivolgendosi proprio ai governatori: «Con sempre maggiore frequenza l'attività di elisoccorso è effettuata con elicotteri di soggetti pubblici (per esempio i Vigili del Fuoco) non abilitati allo scopo da parte dell'Enac». Riggio ha concluso: «Mi preme pertanto 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 europei per passeggeri infortunati e personale specialistico».

La partita è ancora aperta. L'Aise (Associazione imprese servizi elicotteristici) e l'Anpac hanno messo in campo un avvocato.



ELISABETTA LOI

ASINI CON LE ALI
Cagliari, 21 aprile 2006: l'elicottero dei vigili del fuoco convenzionato con il 118 regionale si occupa di un asino in un dirupo.