



CONAPO

SINDACATO AUTONOMO VIGILI DEL FUOCO

"nella nostra autonomia la Vostra sicurezza"

Segreteria Generale

e-mail: nazionale@conapo.it

sito internet www.conapo.it

Roma, 8 gennaio 2014

ELISOCORSO TECNICO SANITARIO

IL SOCCORSO ALPINO MIRA AD ESTROMETTERE I VIGILI DEL FUOCO MA TROVA IL CONAPO CHE GLI SBARRA LA STRADA !



Colleghi, da tempo il CONAPO, oltre alle tante attività in difesa dei vigili del fuoco, è impegnato anche nella difficile battaglia di non farci sottrarre competenze da altri enti e dal "rampante volontariato".

E' questo lo sanno bene i responsabili del **C.N.S.A.S. (Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico)**, che hanno trovato la strada sbarrata dal CONAPO durante tutti i loro tentativi di rivendicare il ruolo di coordinamento dei soccorsi in zona impervia, come anche nella battaglia per l'elisoccorso.

Infatti la battaglia relativa all'elisoccorso in Liguria intrapresa dal CONAPO, se ai meno attenti poteva, a prima vista, sembrare fine a se stessa o poco importante, in realtà nascondeva un pericoloso precedente per tutta l'Italia, teso ad estromettere i vigili del fuoco dall'elisoccorso, per favorire interessi di società private di elicotteri, ma anche aprire la strada "in esclusiva" ad operatori del soccorso alpino quali (secondo loro) unici "tecnici di elisoccorso".

Ricordiamo ai colleghi che il CONAPO, in difesa dei vigili del fuoco e del servizio di elisoccorso tecnico-sanitario Ligure, aveva presentato al Consiglio di Stato una dettagliata ed autorevole perizia redatta dall' ISPRO (Istituto Studi e Ricerche sulla Protezione Civile e Difesa Civile), visibile sul nostro sito internet [allegata al comunicato del 16.12.2013](#).

Di tutta risposta, Free Hair Helicopter ha depositato al Consiglio di Stato una **controperizia redatta dal C.N.S.A.S. della Liguria (allegato n. 1)**, tesa a confutare la perizia fatta presentare dal CONAPO.

Ciò ci ha obbligati a richiedere all' **ISPRO** le ulteriori "controdeduzioni" (allegato n.2) alla **controperizia del C.N.S.A.S.** che abbiamo depositato ad ottobre 2013 sul filo di scadenza dei termini per produrre documentazione utile al ricorso.

Invitiamo i colleghi ad una attenta lettura della importante documentazione tecnica che alleghiamo, che costituisce parte importante degli atti della causa.

Riteniamo infatti che nella controperizia del soccorso alpino della Liguria traspaiono le vere intenzioni di questi "rampanti volontari" per sostituirsi ai vigili del fuoco in alcuni dei primari compiti di soccorso pubblico, ma il CONAPO, con le "controdeduzioni" dell' ISPRO portate in tribunale gli ha, anche qui, "risposto per le rime".

In ogni caso, sia chiaro, finchè ci sarà il CONAPO a difendere i vigili del fuoco, costoro troveranno la strada sbarrata ! Buona lettura ... e orgogliosi di essere CONAPO !

Il Segretario Generale

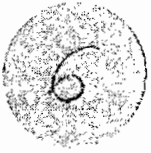
CONAPO Sindacato Autonomo VVF

C.S.E. Antonio Brizzi

Allegati:

- 1) Considerazioni CNSAS contro relazione ISPRO-CONAPO (21 pag.)
- 2) Controdeduzioni ISPRO al CNSAS Liguria (10 pag.)





**CORPO NAZIONALE SOCCORSO ALPINO E SPELEOLOGICO
SOCCORSO ALPINO E SPELEOLOGICO LIGURE
PRESIDENZA**

Galleria Mazzini 7/3 - C.A.I. Ligure - 16121 Genova
Cell. Presidenza 349 5301941, Cell. Relazioni esterne 334 3332431
Cod. Fiscale 91021100119

Considerazioni generali sulla Relazione Tecnica dell' Ing. Sabato allegata alla Opposizione di Terzo ex art
108 C.P.A. avverso la sentenza n.4539/2010 del Co:

Nel settore dell'elisoccorso la regolamentazione tecnica è stata attribuita all'ENAC, sulla
base del D. Lgs. n. 250/97, consegnando a tale ente il controllo della sicurezza delle attività del
trasporto aereo in Italia (nel rispetto ed in applicazione della normativa

La regolazione del settore da parte di Enac avviene nell'ambito e in conformità con la
disciplina Internazionale.

Appaiono rilevanti, in particolare, le JAR-OPS 3 (Joint Aviation Requirements per le
operazioni di Trasporto Commerciale con elicotteri), richiamate in Italia dal D.M. 38/T del 30
marzo 1998 (All. 1) ora assorbite dalle recenti norme EASA (European Aviation Safety Agency).

Per quanto riguarda il trasporto con elicotteri l'Enac ha adottato un apposito regolamento,
contenente le "Norme operative per il servizio medico di emergenza con elicotteri", seguito
da una circolare applicativa, relativa alle "Operazioni Hems" (OPV 18A).

La finalità è stata quella di procedere ad una progressiva integrazione e armonizzazione
della normativa nazionale in materia di operazioni HEMS e di definire gli aspetti della
regolamentazione JAR-OPS 3, che necessitano di essere integrati con l'attuale quadro normativo
nazionale.

Per Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri (Helicopter Emergency Medical Service,
HEMS) si intende un'attività di volo con elicottero effettuato con lo scopo di facilitare l'assistenza
medica di emergenza, dove è essenziale il trasporto rapido ed immediato di:

(I) Personale sanitario; o

(ii) Equipaggiamento sanitario; o

(iii) Persone malate o infortunate o simili; o

(iv) Attrezzature, sangue, organi, farmaci; etc..

Nell'ambito dell'impiego HEMS sono permesse alcune operazioni speciali, tra cui le operazioni con il verricello per lo sbarco e imbarco di membri dell'equipaggio di missione e materiale, ed il recupero di infortunati.

Non sono, invece, considerate operazioni HEMS le operazioni di soccorso che prevedono l'uso del gancio baricentrico.

Per tali operazioni e per tutte le operazioni di elisoccorso in montagna (SAR – Ricerca e salvataggio) continuano ad applicarsi le disposizioni della parte II del D.D. 41/6821/M.3 del 08/11/1994 del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale aviazione civile - Servizio navigazione aerea, contenenti le "norme inerenti alle operazioni del servizio medico di emergenza (HEMS – parte I) e elisoccorso in montagna (SAR- parte II)" (All. 4).

Tale decreto è stato, infatti, adottato dalla competente Direzione del Ministero prima del trasferimento delle funzioni all'Enac ed è tuttora vigente per la seconda parte, relativa appunto alle operazioni SAR di elisoccorso in montagna, in cui lo scopo è quello di dare immediata assistenza alle persone minacciate da un imminente e grave pericolo da un ambiente ostile (la prima parte è stata, invece, sostituita dal già citato regolamento Enac HEMS).

Non risulta in nessun regolamento ENAC o di fonte normativa internazionale l'acronimo "HEMTS" citato nella Relazione Tecnica dell' Ing. Valentina Sabato; tale identificazione del servizio di elisoccorso infatti non risponde neppure all'esercizio della pratica dell'emergenza sanitaria che, già nelle determinazioni delle OPV di ENAC e del DD 41/6821/M.3 identifica e caratterizza gli scenari di riferimento con particolare attenzione e precisione nella distinzione esclusiva tra HEMS e HSR-SAR:

Neppure nell' Allegato 1 – Modelli di riferimento del servizio – delle Linee Guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero si trova riferimento a tale definizione che risulta essere una mera invenzione per depistare dal contenuto delle norme

Attività HEMS e SAR

L'OPV 18A di ENAC stabilisce al cap. 3.2 -Applicazione dei requisiti del Trasporto Aereo di Passeggeri:

“ La maggior parte dell'attività HEMS viene effettuata nell'ambito di contratti con Enti Sanitari,

soprattutto aziende ospedaliere, servizio 118, ecc..., da operatori già in possesso di licenza di

esercizio per il trasporto aereo di passeggeri e relativo COA. Più recentemente anche

organizzazioni senza scopo di lucro, non in possesso di licenza ai sensi dell'Art. 778 del

Codice della Navigazione, offrono servizi HEMS.

In considerazione del livello di rischio associato a tali operazioni e del fatto che le modalità

delle operazioni HEMS e le conseguenti ricadute sulla sicurezza sono identiche, l'Enac

richiede, per tutte le operazioni HEMS, la conformità ai requisiti tecnico-operativi del trasporto

aereo con elicotteri.

Pertanto, a tali operazioni sono applicati i requisiti delle JAR-OPS 3, al momento i più elevati

nell'ambito dell'Unione Europea, allo scopo di tutelare i passeggeri trasportati, l'equipaggio di

condotta, il personale sanitario, nonché i terzi a terra.

Il Regolamento HEMS adotta quale riferimento la JAR-OPS 3 Emendamento 3 e successive revisioni,

deliberate, di volta in volta, dall'Enac.

Come specificato nel Regolamento sarà quindi indispensabile, per l'attività HEMS, il possesso di un COA

(Certificato di Operatore Aereo).

Il COA – Certificato di Operatore Aereo

Il COA è quindi lo strumento obbligatorio per attestare la rispondenza dell'organizzazione - intesa come un insieme di personale, strutturazione funzionale interna, procedure, infrastrutture e aeromobili - alle normative tecnico-operative previste per le operazioni di Trasporto Pubblico Passeggeri :

Il processo di rilascio di un COA da parte dell'Enac è un processo di verifica di conformità ai requisiti lungo e complesso, che può durare dai tre ai sei mesi e al quale prendono parte varie professionalità dell'Ente. In particolare viene nominato un team di certificazione e sorveglianza coordinato da un team leader, nel quale sono presenti funzionari tecnici aeronautici ed elettronici e uno o più ispettori di volo (piloti di provata esperienza).

I controlli che sono alla base del rilascio e della successiva sorveglianza sono diretti al personale (possesso della competenza e dei titoli), alle procedure (efficacia e rispetto delle previsioni regolamentari), ai mezzi (Idoneità al volo e per il tipo di operazioni) ed infine alla verifica sul campo. In questa fase viene accertato che tutte le attività dell'operatore vengano svolte in conformità alle norme e alle procedure che quest'ultimo ha sottoposto all'Enac per l'accettazione.

Le principali aree oggetto dei controlli dell'Enac per il rilascio ed il mantenimento del COA sono le seguenti:

Manutenzione: idoneità al volo di ogni singolo aeromobile impiegato, attraverso una serie continua di verifiche quali:

- ispezioni a terra (nel corso della manutenzione o durante il transito in aeroporto);
- prove in volo (volo prova in occasione della verifica delle condizioni di navigabilità o ispezioni in volo operativo);
- ispezioni documentali sulle registrazioni dell'aeromobile e dell'operatore (rispetto scadenze programma di manutenzione, rispetto prescrizioni per le modifiche obbligatorie, effettuazione di

modifiche, manutenzioni e riparazioni in conformità alle prescrizioni normative, eventuali manutenzioni eseguite presso altre ditte certificate);

- ~~adeguatezza del sistema per la gestione della manutenzione~~ (sistema di monitoraggio delle scadenze di manutenzione dei singoli aeromobili, corretta applicazione dei bollettini di modifica obbligatoria, corretto mantenimento delle registrazioni di tutti i lavori di manutenzione effettuati sul singolo aeromobile e delle modifiche applicate)
- adeguatezza del sistema di esecuzione della manutenzione (sistema di procedure interno per l'esecuzione, il controllo e la certificazione dei lavori di manutenzione eseguiti, utilizzo personale certificato dall'Enac, addestramento del personale, adeguatezza locali, attrezzature e strumentazioni, scorte di magazzino, presenza manualistica del costruttore dell'aeromobile relativa alle procedure di esecuzione di manutenzioni e riparazioni su ogni tipo di aeromobili).

Equipaggio: possesso brevetto di pilotaggio, dell'abilitazione al tipo di aeromobile e del certificato medico in corso di validità, superamento dei controlli periodici di professionalità, esecuzione dell'addestramento di base e ricorrente (teorico e pratico su simulatori di volo). Rispondenza dei requisiti previsti per le tipologie di servizio richieste dal tipo di certificazione (Per es. esperienza comprovata in quantità di ore di volo in comando del tipo di aeromobile previsto per il servizio di soccorso in montagna).

Procedure operative: modalità di esecuzione del rifornimento di combustibile, del trattamento antighiaccio, pianificazione del volo in funzione della rotta (condizioni meteo previste lungo la rotta, quantità di carburante, peso massimo ammissibile, possibili avarie in grado di condizionare il rispetto della rotta prevista, scelta di rotte che, in caso di avaria, consentano il raggiungimento di aeroporti entro un certo limite di tempo), procedure di emergenza che consentano di gestire tutte le possibili avarie e situazioni di emergenza sia in volo che a terra.

Prestazioni: predisposizione di dati appropriati che permettano, in fase di pianificazione ed esecuzione del volo, di verificare che al variare delle condizioni ambientali (temperatura, vento, altitudine), il peso reale

dell'aeromobile, in caso di avaria al motore nel momento più critico delle rispettive fasi del volo (decollo, volo in rotta, atterraggio), permetta un sicuro proseguimento dello stesso.

Equipaggiamenti: installazione a bordo dell'aeromobile e mantenimento in efficienza di: strumentazione necessaria per la conduzione del volo e per la navigazione; equipaggiamenti per la comunicazione, equipaggiamenti di emergenza (estintori, impianto ossigeno, battellini e giubbotti di salvataggio) e di sopravvivenza per es. in ambiente di montagna.

Operazioni in bassa visibilità: specifico addestramento iniziale e ricorrente degli equipaggi, idoneità e affidabilità della strumentazione rilevante, procedure.

Pesi e bilanciamento: procedure e metodi per la verifica della corretta posizione del baricentro dell'aeromobile e del suo peso complessivo considerando il numero e la posizione dei passeggeri, dei bagagli in stiva, del peso delle attrezzature sanitarie e del combustibile. Modalità di esecuzione del caricamento di bagagli e merci.

In sostanza il COA attesta la capacità dell'Operatore aereo di condurre le operazioni in modo sicuro e comprende la verifica di una lunga serie di requisiti la cui NON ACCERTABILITA' – come nel caso del Nucleo elicotteri del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco – non garantisce il rispetto delle norme di sicurezza e la salvaguardia del personale in volo e di quello a terra.

Per poter esercitare Trasporto aereo e quindi elisoccorso in equipaggio plurimo inoltre è obbligatorio per il comandante avere la licenza di pilota di linea di elicottero ATPL (H) che rappresenta il massimo titolo a livello mondiale.

Per poter operare nei capitolati di elisoccorso è richiesto per i piloti l'abilitazione IFR e di conseguenza la certificazione della lingua Inglese TEA. In assenza di tale esame non è possibile operare secondo le regole del volo strumentale.

Non risulta che i piloti dei Vigili del Fuoco siano in possesso di queste licenze.

Inoltre i piloti dipendenti degli operatori commerciali sono sottoposti, per effetto di quanto previsto da ENAC ai seguenti controlli di professionalità.

- **Type Rating** che è un esame scritto e pratico sul tipo di elicottero utilizzato con cadenza annuale
- **Proficiency Check** esame pratico sul tipo di elicottero utilizzato con cadenza semestrale
- **Line Check Hems** esame pratico sul tipo di operazioni con cadenza annuale.

di questi requisiti nessuno è contemplato nell'affidamento diretto da parte della Regione Liguria al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco e tantomeno è accertabile proprio per la mancanza del COA.

Il Tecnico di Elisoccorso

In generale, si può affermare che una missione HEMS è caratterizzata dalla situazione di emergenza sanitaria che l'ha originata e dalle prestazioni mediche specialistiche che i componenti dell'equipaggio potrebbero assicurare, indipendentemente dalla quota e dall'area in cui la missione si svolge; tuttavia, qualora siano prevalenti le esigenze di portare soccorso a persone minacciate da ambiente ostile, si applicano i requisiti previsti per le operazioni SAR dalla parte seconda del DD 41/6821/M.3 del 08/11/1994 (in tal senso, vedi l'art. 1, lett. d) del Reg. Enac HEMS).

Il rapporto tra operazioni HEMS e operazioni SAR è stato approfondito dalla citata circolare OPV 18, adottata anche al fine di fornire chiarimenti e metodi accettabili di soddisfacimento dei requisiti contenuti nella JAR-OPS 3.

In tale circolare è stato sottolineato che l'ICAO, International Civil Aviation Organization, include le operazioni di soccorso, intese come salvataggio di persone minacciate da ambiente ostile, nell'ambito dei servizi specializzati, per il carattere di rischio elevato che le missioni di soccorso comportano.

L'Enac evidenzia anche che la situazione orografica italiana, e l'obblativa difficoltà che talvolta insorge nel classificare una missione di tipo misto (nel quale si fondono l'aspetto dell'ambiente ostile e l'emergenza sanitaria) hanno determinato in estese zone del Paese una sostanziale sovrapposizione tra missioni HEMS e missioni SAR.

E' frequente infatti che alla ricerca e salvataggio di persone in ambiente ostile consegua una emergenza sanitaria e in questi casi, sempre secondo l'Enac, anche in presenza di una determinata emergenza sanitaria, la qualificazione dell'intervento come soccorso (SAR) o come operazione HEMS dipende appunto dal teatro operativo in cui si svolge il recupero dell'infortunato, nel senso che, se tale teatro è costituito da un ambiente ostile, prevale la qualificazione SAR.

La responsabilità della classificazione a priori rimane comunque del committente (Centrale Operativa 118).

Se si considera che la Liguria rappresenta uno scenario operativo ad elevata e predominante componente ambientale impervia, ne consegue che a maggior ragione la componente SAR, regolamentata dal 41/6821/M.3 del 08/11/1994 ha quasi sempre il sopravvento nelle operazioni di soccorso con elicottero.

Le operazioni in cui è utilizzato il gancio baricentrico non possono essere qualificate HEMS, in quanto la citata circolare OPV 18 prevede espressamente che le operazioni che prevedono l'uso del gancio baricentrico per recuperare infortunati sono considerate soccorso con elicottero (elisoccorso) rientranti nella tipologia del Search and Rescue (SAR), quindi non in quella HEMS.

Si ricorda che costituisce intervento di soccorso con il gancio baricentrico quello effettuato mediante l'impiego di una corda (funi) legata al gancio baricentrico dell'elicottero, che consente di trasportare i soccorritori sul luogo dell'incidente ed anche di recuperarli insieme all'infortunato (sulla base del D.D. 8/11/1994, l'impiego del gancio baricentrico in operazioni di soccorso è da considerarsi eccezionale e va pertanto inteso quale tecnica da emergenza da utilizzare in tutte quelle circostanze nelle quali non vi sia altra possibilità più agevole per il compimento con successo della missione di soccorso).

Si è, invece, in presenza di un intervento di soccorso con verricello quando, a causa dell'impossibilità di far atterrare l'elicottero, viene usato il verricello di bordo per lo sbarco/imbarco di personale o materiale.

Il discorso per utilizzo del verricello è diverso, perché il Regolamento HEMS ammette operazioni al verricello (oltre allo sbarco e imbarco dal volo stazionario – hovering - di membri

dell'equipaggio o dell'infortunato) come operazione speciale e quindi oggetto di specifica approvazione.

Lo stesso Enac riconosce che la peculiarità di tali interventi è condizionata dall'ambiente dove si svolgono le operazioni stesse: nell'ambiente montano, ad esempio, a causa delle caratteristiche orografiche, diventa molto probabile che la missione HEMS assuma le caratteristiche dell'intervento di soccorso, nel qual caso diventano prevalenti i requisiti contenuti nella normativa vigente in materia di SAR.

Ciò deve essere tenuto presente, in quanto l'individuazione di tali zone nell'ambito del teatro operativo nel quale è assicurato il servizio, può essere utile all'operatore al fine di stabilire preventivamente la composizione dell'equipaggio di missione.

Del resto, anche l'approvazione allo sbarco del personale in volo stazionario in ambito HEMS non è comunque concepita per sbarchi in prossimità di pareti scosce, rupi, forre, anche se lontani dall'ambiente propriamente montano, dove – secondo Enac - l'addestramento accettabile è sempre quello previsto nella parte II del DD 41/6821/M3 del 08/11/1994.

Come già detto, vari tipi di interventi HEMS richiedono l'impiego del verricello di elisoccorso, come ad esempio il recupero di malati o infortunati da imbarcazioni o in luoghi inaccessibili. Per condurre tali operazioni nell'ambito dell'attività HEMS l'operatore, come specificato nel regolamento HEMS, deve ottenere l'approvazione operativa per l'uso del verricello.

E' necessario un apposito addestramento del personale e, inoltre, sempre sulla base della circolare OPV 18, per ottenere l'approvazione allo sbarco/imbarco di infortunati sono accettabili, in aggiunta ai requisiti contenuti in JAR-OPS 3 e regolamento HEMS, gli standard procedurali, di composizione, di qualificazione e di addestramento dell'equipaggio contenuti nella parte II del DD 41/6821/M3 del 08/11/1994, ed in particolare la presenza a bordo di un esperto di elisoccorso.

In definitiva, anche nei casi in cui l'utilizzo del verricello avviene in una operazione HEMS, e non SAR, l'approvazione dell'operazione speciale è subordinata all'applicazione delle disposizioni del decreto del 1994 e alla presenza a bordo di un "esperto di elisoccorso".

L'espressione "esperto di elisoccorso", utilizzata nella circolare HEMS, non è tecnica e per comprenderne meglio il significato si deve fare riferimento alla normativa, richiamata nella stessa

circolare.

Il già citato DD 41/6821/M3 del 08/11/1994 non si applica, quindi, alle sole missioni SAR, ma costituisce anche la fonte normativa in base a cui verificare la composizione dell'equipaggio dell'elicottero impegnato in un intervento HEMS, che richiede l'uso del verricello.

L'art. 2 di tale decreto prevede che il personale soccorritore debba appartenere ad enti ed organizzazioni legalmente autorizzati a gestire le attività di soccorso in montagna e che tale personale si debba attenere alle disposizioni del tecnico di soccorso durante il trasporto con elicottero.

Il tecnico di elisoccorso viene definito, dall'art. 6.3 del decreto, come "persona appartenente agli enti di soccorso alpino riconosciuti, qualificata dagli stessi come tecnico di soccorso alpino e successivamente selezionata, addestrata e qualificata dall'esercente".

E' quindi chiaro dalla lettura combinata della circolare HEMS e dal D.D. 08/11/1994, che costituisce fonte prevalente rispetto alla mera circolare, che nelle operazioni SAR e in quelle HEMS caratterizzate dall'uso del verricello è necessaria la presenza di un tecnico di elisoccorso (figura che coincide, quindi, con quella dell'esperto di elisoccorso, menzionato nella circolare).

Il tecnico di elisoccorso non è una sola persona con esperienza in dette operazioni, ma innanzitutto deve appartenere ad enti di soccorso alpino riconosciuti e deve poi essere qualificata dagli stessi come tecnico di soccorso alpino.

E' quindi necessaria la formale appartenenza ad un ente di soccorso alpino e la qualificazione come tecnico di soccorso alpino.

La stessa circolare OPV 18 ricorda che per le operazioni in ambiente montano e impervio che prevedano sbarco e imbarco di personale o infortunati devono essere considerate le altre disposizioni di legge applicabili in merito alle attività di soccorso in generale (ad esempio la legge 21 marzo 2001, n. 74, Disposizioni per favorire l'attività svolta dal Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico).

Tale richiamo assume rilievo non per le sole operazioni SAR, ma anche per quelle HEMS, per le quali la necessità dell'utilizzo del verricello, determina l'applicabilità del D.D. 08/11/1994.

Il ruolo del CNSAS in elisoccorso

E' a questo punto necessario precisare che l'unico ente di soccorso alpino riconosciuto è il

Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (CNSAS), fatta salva l'equiparazione del soccorso alpino dello Alpenverein Südtirol, prevista dall'articolo 12 del D. Lgs. 16 marzo 1992 n. 267

(Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige) e ribadita dall'art. 80, comma 39, della legge n. 289 del 2002 (che prevede che il soccorso in montagna, in grotta, in ambienti ostili e impervi, attribuito al CNSAS del CAI ed al Bergrettungs - Dienst (BRD) dell'Alpenverein Südtirol - AVS).

La legge n. 74/2001 ha fissato importanti principi in tema di soccorso alpino :

"Il Soccorso alpino provvede in particolare al soccorso degli infortunati, dei pericolanti e al recupero dei caduti nel territorio montano, nell'ambiente ipogeo e nelle zone impervie del territorio nazionale" (art. 1, legge n. 74 del 2001, con cui è stato anche espressamente affidato al Soccorso alpino un ruolo di coordinamento, in tali casi, delle squadre appartenenti a diverse organizzazioni).

Il Soccorso alpino ha poi dei compiti generici di concorrere al soccorso in caso di eventi calamitosi in cooperazione con le strutture di protezione civile nell'ambito delle proprie competenze tecniche ed istituzionali.

Tali competenze sono state peraltro ribadite dall'art. 80, comma 39, della legge n. 289 del 2002, con cui è stato sancito che " Il soccorso in montagna, in grotta, in ambienti ostili e impervi, è, di norma, attribuito al CNSAS cui spetta il coordinamento del soccorso in caso di presenza di altri enti o organizzazioni, con esclusione delle grandi emergenze o catastrofi ".

Ovviamente, in ipotesi di soccorso avente carattere sanitario il sistema di coordinamento delle varie strutture è compito della centrale 118 (art. 3 DPR 27-3-2000).

Il CNSAS è una struttura nazionale operativa del Servizio nazionale della protezione civile di cui alla legge 24 febbraio 1992, n. 225 e concorre, quindi, al soccorso in caso di eventi calamitosi in cooperazione con le strutture di protezione civile nell'ambito delle proprie competenze tecniche ed istituzionali.

L'art. 2 della legge n. 74/2001 prevede che per lo svolgimento delle proprie attività, il CNSAS operi in stretto coordinamento con il Servizio sanitario nazionale e, soprattutto, che le

regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, in attuazione dei principi stabiliti dall'atto di indirizzo e coordinamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, individuano nelle strutture operative regionali e provinciali del CNSAS i soggetti di riferimento esclusivo per l'attuazione del soccorso sanitario nel territorio montano ed in ambiente ipogeo.

Significato è il fatto che la legge qualifichi espressamente come compito esclusivo del CNSAS quello di collaborare con il SSN per il soccorso sanitario nel territorio montano ed in ambiente ipogeo.

A tal fine le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito dell'organizzazione dei servizi di urgenza ed emergenza sanitaria, stipulano apposite convenzioni con le strutture operative regionali e provinciali del CNSAS.

La legge n. 74/2001 completa anche il quadro normativo di riferimento per quanto concerne la figura del tecnico di elisoccorso, che è incluso, nell'art. 6, tra le figure professionali specialistiche le cui qualifiche sono rilasciate dalle scuole nazionali di cui all'articolo 5.

Tali Scuole sono tutte individuate e riconosciute nell'ambito del CNSAS e, con riferimento al Tecnico di elisoccorso, assume rilievo la Scuola nazionale tecnici di soccorso alpino (SNATE).

Sulla base del quadro normativo descritto emerge che nelle operazioni di soccorso con elicottero in montagna o comunque in ambiente ostile e impervio il CNSAS costituisce l'unico punto di riferimento del SSN.

Per tali operazioni è necessario che vi sia a bordo un tecnico di elisoccorso, che è richiesto anche per le operazioni HEMS in cui si fa uso del verricello.

Il tecnico di elisoccorso è una specifica figura appartenente al CNSAS e formata dalla sua Scuola (SNATE). Va quindi sottolineato che solo il Tecnico di elisoccorso del CNSAS possiede i requisiti richiesti per le operazioni SAR e per quelle HEMS con utilizzo del verricello.

Il livello qualitativo dei Tecnici di elisoccorso è già garantito dai regolamenti interni del CNSAS e dal percorso formativo richiesto.

E', peraltro, interesse degli stessi esercenti che il servizio di elisoccorso si svolga con la massima sicurezza e con la partecipazione di personale altamente qualificato, tenuto conto che la responsabilità decisionale dell'esecuzione dell'elisoccorso in montagna, ricade esclusivamente

sull'esercente, cui spetta anche curare il programma di addestramento inerente l'elisoccorso in montagna.

L'utilizzo di personale non avente la qualifica richiesta dalla disciplina vigente può essere fonte di responsabilità per l'esercente, per le Amministrazioni committenti e per lo stesso Comandante dell'elicottero, che è il responsabile della conduzione della missione.

In conclusione, si può affermare che la qualifica di Tecnico di elisoccorso, pur essendo esclusiva del CNSAS (salvo quanto detto per il BRD), non è una qualifica meramente interna al Soccorso alpino, ma assume rilievo nazionale per le operazioni SAR e per quelle HEMS con utilizzo di verricello.

La mancanza di esclusività

Nella realtà della situazione ligure, cui si riferisce il Servizio di elisoccorso oggetto delle Sentenze cui il CONAPO si oppone, vengono meno i principi fondamentali dell'elisoccorso: la stessa relazione tecnica dell'Ing. Sabato cita a pagina 3 – riferendosi alle Linee Guida per l'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario con elicottero – la necessità che l'impiego dei mezzi sia disposto esclusivamente dalla Centrale operativa 118 competente per territorio; ebbene tale principio viene regolarmente disatteso quando ancora oggi gli elicotteri dei Vigili del Fuoco vengono distolti anche per molte ore dall'espletamento degli interventi coordinati dalle C.O.118 per effettuare operazioni di istituto come previsto dalle convenzioni oggetto dei ricorsi di Freeair Helicopters.

La mancanza di esclusività e di disponibilità diviene ancora più grave se si considera il frequente "fermo tecnico" cui gli elicotteri dei Vigili del Fuoco devono sottostare per effettuare gli interventi di riparazione o di manutenzione programmata ordinaria e straordinaria dal momento che tali operazioni devono essere effettuati da manutentori certificati esterni ai Vigili del Fuoco, trasportando fisicamente gli elicotteri nelle sedi delle officine specializzate di manutenzione.

I tecnici dei Vigili del Fuoco per la mancanza della certificazione COA (Certificato di Operatore Aereo) sono infatti abilitati ad effettuare solo le manutenzioni ordinarie fino a 25 ore di volo della macchina. Ogni intervento successivo rientra in onerosi contratti di manutenzione esternalizzati.

Durante tali "fermi tecnici" il servizio viene svolto dagli operatori elicotteristici delle Regioni limitrofe (nella fattispecie dalle basi di elisoccorso piemontesi di Levaldigi ed Alessandria e da quella toscana di Massa per il levante ligure) con ulteriore esborso da parte della Regione Liguria verso le Amministrazioni regionali vicine.

La mancanza di esclusività verso il servizio sanitario da parte degli elicotteri dei Vigili del Fuoco rappresenta un elemento di grave difformità da quanto prescritto dalle succitate norme; del resto tale esclusiva consacrazione alle esigenze delle Centrali operative 118 non potrà mai sussistere visto che lo Stato ha acquistato gli elicotteri per il Corpo Nazionale Vigili del Fuoco per svolgere attività assolutamente diverse dal soccorso sanitario.

Sempre a pagina 3 della Relazione si legge che "Va inoltre tenuto conto del fatto che in relazione alle necessità di effettuare missioni di soccorso in ambiente montano, marino, lacustre o fluviale dovranno essere redatti appositi protocolli operativi con i responsabili degli enti deputati al soccorso tecnico quali ad esempio Vigili del Fuoco, Corpo Forestale dello Stato, Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, ecc. "

Ovviamente l'ing. Sabato si è ben guardata dal citare il vero testo delle Linee Guida che riportano chiaramente il CNSAS quale Ente deputato al soccorso tecnico con ovvio riferimento all'obbligo di coinvolgimento del CNSAS in tutti i casi di intervento in zona impervia e/o ostile come previsto dalla Legge 74/2001.

Considerazioni conclusive

A prescindere dall'aspetto suggestivo e pericoloso citato dall'ing. Valentina Sabato nella premessa, secondo cui "Agire in emergenza vuol dire agire al meglio senza perdere tempo a pensare", sarebbe più auspicabile tendere al livello qualitativo massimo dell'organizzazione del servizio nel suo complesso proprio per far fronte a tutte quelle situazioni in cui gli aspetti tecnici del soccorso si fondono con quelli sanitari, nello

specifico adeguandosi finalmente anche nelle Regioni dove ciò non avviene, come la Liguria, alla normativa vigente

Il contenuto della citazione è inoltre anacronistico se rapportato al concetto ben più rilevante di professionalità in relazione ai corretti ruoli di una struttura operativa in un ambito così delicato..

Il concorso del CNSAS nell'espletamento di migliaia di operazioni di soccorso con elicottero che si svolgono con estrema professionalità ed efficienza su tutto il restante territorio nazionale, comprendendo tutti gli ambienti più complessi del territorio nazionale, dalle foreste più difficilmente raggiungibili alle vette alpine oltre i quattromila metri di quota dove – tra l'altro - non risulta sia mai stato portato a termine intervento da parte dei Vigili del fuoco - testimoniano l'efficacia della normativa in vigore.

Nelle Basi di elisoccorso nazionali configurate per attività HEMS-SAR sono stabilmente presenti i tecnici di elisoccorso del CNSAS, pronti all'intervento immediatamente, in modo perfettamente integrato con la componente sanitaria e in coordinamento – tramite il tecnico di Soccorso Alpino presente in Centrale operativa 118 – anche con le squadre CNSAS a terra cui, lo ricordiamo, spetta per Legge il coordinamento delle operazioni di soccorso in ogni zona impervia e ostile del territorio nazionale.

Il legislatore ha infatti sapientemente distribuito specifiche competenze tra le varie strutture operative; ogni struttura deve tendere a sviluppare nel miglior modo possibile le proprie professionalità e a collaborare, per quanto di propria competenza, alle varie tipologie di operazioni.

L'unico fine deve essere quello di garantire un livello di qualità dei servizi sempre più elevato, fuggendo da ogni tentazione di "conquista" di maggiore campo di azione e visibilità.

A tale scopo dal 2011 – e solo dopo 10 anni dall'emanazione della Legge 74/2001 - la Regione Liguria ha stipulato apposita Convenzione con il Soccorso Alpino e Speleologico Ligure, servizio territoriale del CNSAS, per l'effettuazione degli interventi di soccorso sanitario in zona impervia, ipogea ed ostile

riconoscendo al CNSAS il ruolo di riferimento esclusivo per l'espletamento di tali operazioni di soccorso, data la netta dominante impervia presente sul territorio regionale.

L'ing. Sabato ritiene che l'affidamento del servizio in questione a Ditte private che forniscono un servizio "chiavi in mano", configuri una situazione in cui la qualità dello stesso sia dipendente dalla stesura del capitolato speciale di appalto in cui sono elencate le prestazioni che la Ditta appaltatrice deve rispettare, palesando quindi una possibile riduzione di efficienza prestazionale rispetto al servizio svolto dai Vigili del Fuoco. Ebbene, è esattamente il contrario: i capitolati speciali di appalto attenendosi ai più moderni standard operativi prescritti dalle JAR-OPS 3 garantiscono prestazioni di gran lunga superiori a quelle fornite dal VVF in Liguria.

Le prestazioni richieste agli operatori elicotteristici per quanto riguarda gli elicotteri determina la presenza di aeromobili sempre tecnicamente all'avanguardia, di recente costruzione e con prestazioni di gran lunga superiori a quelle degli AB412 dei Vigili del Fuoco, con macchine quindi che permettono di operare con limitazioni meteo e a velocità superiori (150/160 K/h contro 120/125 K/h dell'AB412) nelle massime condizioni di sicurezza offerte dal mercato.

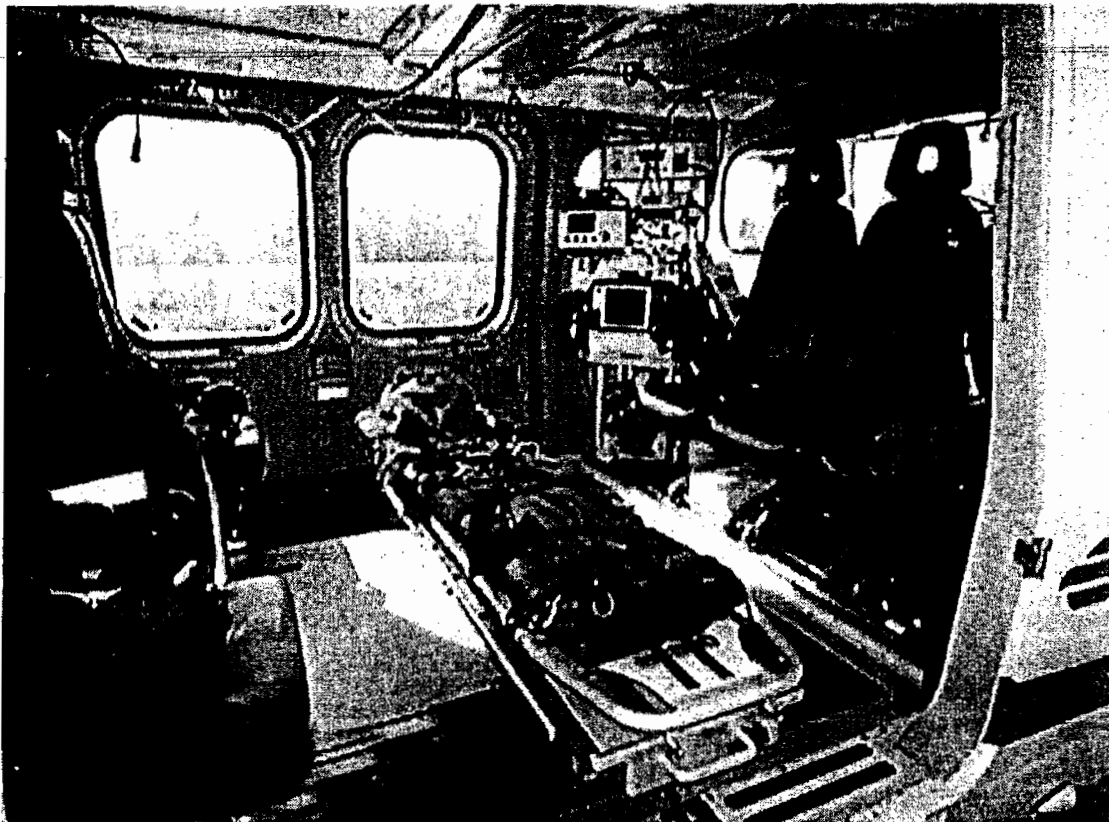
Le caratteristiche di esperienza dei piloti per quanto riguarda il volo in montagna sono poi assolutamente rigide e selettive.

Il kit sanitario imbarcato stabilmente a bordo configura tutte le macchine degli operatori certificati privati come eliambulanze, contrariamente al mezzo dei Vigili del Fuoco dove non è installato alcun kit sanitario e vengono caricati materiali sanitari estemporaneamente; questi vengono così trasferiti nuovamente a terra nel caso l'elicottero debba essere utilizzato per compiti istituzionali del VVF, con importanti perdite di tempo e limitazioni operative.

Si riportano a titolo di esempio alcune immagini dell'allestimento dell'AB412 dei Vigili del Fuoco di Genova...



E dell'allestimento dell' AW139 della base di Levaldigi (CN)...



I costi che le Regioni dovrebbero sopportare di entità fino 15 – 20 milioni di Euro non hanno significato se non riferiti al numero della basi e degli elicotteri impiegati e, soprattutto alla durata del contratto che in molti casi per cifre di detta entità è di durata decennale e si riferisce a cinque basi operative e sei elicotteri disponibili (Uno di essi è quello di Backup, sempre pronto a sostituire eventuali fermi tecnici degli altri cinque).

Il riferimento ad un ipotetico risparmio del 75% con l'affidamento ai Vigili del Fuoco è una mera invenzione dal momento che è provato dalla Consulenza Tecnica d'ufficio richiesta dal TAR della Liguria nel 2012 che il costo orario dell' elicottero AB412 dei Vigili del Fuoco è di 8.092,00€ ai quali si devono aggiungere 3.900,00€ per ora di volo (e frazioni eccedenti i trenta minuti II) corrisposti dalla Regione Liguria per un costo complessivo di 12.000,00 € per ora di volo, cifra che è quattro volte superiore al costo orario di

qualsiasi servizio affidato a "privati". Questo è il corrispettivo che tutti i cittadini italiani ed in particolare i liguri pagano per avere un servizio spesso assente, non conforme alle normative vigenti e sulla cui sicurezza ENAC non può fornire nessuna garanzia.

Tutto ciò smentisce quanto affermato ancora a pag. 19 della Relazione nei confronti dei costi più alti da sostenere da parte delle Amministrazioni committenti per garantire prestazioni delle macchine adeguate dal momento che esse sono già previste di gran lunga superiori a quelle delle macchine Volfi dotate, così attualmente in esercizio in Liguria.

E' del resto assolutamente vero che ENAC stabilisce che gli elicotteri deputati al servizio HEMS sono tenuti ad avere a bordo un solo membro di equipaggio in funzione di pilota e un tecnico di bordo, ma ciò risponde alle necessità di efficienza prestazionale delle macchine in esercizio di soccorso sanitario che tanto più sono leggere di carico "pagante", inteso ovviamente come "peso a bordo", tanto più possono operare in sicurezza e sfruttare al meglio la potenza dei motori, realizzando operazioni non ripetibili con sette membri di equipaggio sempre a bordo.

Ne è un esempio l'incidente occorso all' AB412 VVF a Santo Stefano d'Aveto (GE) in data 30 Gennaio 2011, quando, a detta degli stessi piloti VVF, "operando in condizioni meteo a dir poco marginali" (... e in questo caso perché non sono state rispettate le previsioni di sicurezza?) veniva tentato un atterraggio presso Prato Cipolla a quota 1300 m circa determinando la caduta dell'elicottero e conseguenti ingenti danni, oltre ad aver messo a repentaglio la vita dei membri di equipaggio, del personale sanitario a bordo e di tutti i soccorritori a terra.

E' palese l'assurdità di quanto affermato a pag. 18 quando si sostiene che un solo pilota è completamente e totalmente impossibilitato, tanto per capacità quanto per ciò che la Legge gli consente, ad espletare qualsiasi tipo di intervento tecnico.

A tale proposito non sembra neppure necessario citare le centinaia di interventi portati a termine ogni anno con pieno successo e tempi di intervento ridottissimi da elicotteri dalle prestazioni superiori, in ambienti anche di alta montagna, dove solo le capacità e la comprovata esperienza di piloti e tecnici

selezionati, oltre che di tecnici di elisoccorso di indiscussa capacità tecnica alpinistica, possono fare una evidente differenza tra i cosiddetti "Operatori privati" e i Vigili del Fuoco.

E' falso pure quanto riportato a pagina 14 della relazione dove si sostiene che i Vigili del Fuoco sono gli unici autorizzati dalla Legge, poiché in possesso dei requisiti tecnici necessari ad intervenire in luoghi impervi: la legge 74/2001 è chiarissima in merito, attribuendo al CNSAS tale esclusività.

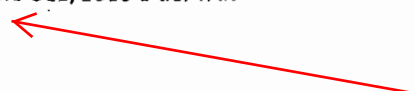


Del resto il tecnico di elisoccorso del CNSAS interpreta appieno il ruolo di controllo delle zone operazioni fornendo – certamente, in questo caso – il valore aggiunto della competenza certificata in tutte quelle situazioni in cui il personale sanitario deve operare in zone impervie con pericolo di caduta.

E' infine risaputo che la competenza della messa in sicurezza dei più svariati scenari di intervento per di soccorso sanitario sia delle Forze dell'ordine in generale: Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato, Polizie Municipali, etc., compresi i Vigili del Fuoco, che partecipano fattivamente al raggiungimento del successo delle operazioni di soccorso grazie alle loro componenti "terrestri".

La teoria espressa a pag. 16 secondo la quale si debba "Impedire che la flessibilità delle Linee Guida possa essere tradotta in libera interpretazione da Prefetti, Amministrazioni, Enti etc." riveste sicuramente carattere di opinione strettamente personale e auspichiamo non rappresenti il pensiero dei Prefetti che ben conoscono le situazioni operative e le Linee Guida che dovrebbero governarle.

Del resto, se si vuole invece alludere alla attribuzione al CNSAS del Coordinamento delle operazioni di soccorso in zona impervia, prevista in modo inequivocabile dalla Legge 289 del 27/12/2002 art 80 comma 39, tale competenza è stata riconosciuta anche da Sentenze del TAR per l'Umbria RG 512/2010 e del TAR per l'Emilia Romagna N. 00180/2011.

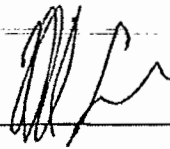


Per terminare, ricordiamo la sentenza del TAR del Lazio, Sezione Prima Bis, n. 08932/2008 che ha rigettato le istanze del personale SAF 2B dei Vigili del Fuoco che voleva il riconoscimento della qualifica di Aero

soccorritore con la motivazione che tale personale non ha la completezza di attribuzioni e di professionalità richieste da tale certificazione.

Genova, 1 Ottobre 2013

In fede _____



Alessandro Grosso

Presidente del Soccorso Alpino e Speleologico Ligure ,

Servizio regionale del

Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico



**Controdeduzioni alla relazione tecnica redatta dal Presidente del C.N.S.A.S. Liguria in
supporto di Freeair Helicopters**

Non si ritiene di dover indugiare nella formulazione di lunghe e scontate controdeduzioni in ordine a quanto contenuto nelle considerazioni di premessa e nei capitoli intitolati **“Attività HEMS e SAR”** ed **“Il COA - Certificato di operatore aereo”** poiché, a conclusione di vari ordini di giudizio, è risultata la perfetta idoneità del servizio aereo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (di seguito CNVVF) ad operare nell'attività di elisoccorso. Difatti, l'unico motivo di soccombenza residuo fra quelli addotti dalla società Freeair Helicopters, motivo peraltro attualmente oggetto di ricorso da parte del sindacato dei vigili del fuoco Co.Na.Po., di molti Vigili del Fuoco, nonché di operatori sanitari del Servizio 118 della Liguria, è l'errata asserzione che gli aeromobili del CNVVF durante l'espletamento del servizio di elisoccorso Tecnico/Sanitario non potrebbero essere considerati velivoli di Stato e quindi assoggettati alla relativa disciplina, in quanto fra i compiti istituzionali del Corpo non rientrerebbe la parte sanitaria dell'intervento. Tale assunto, del quale con la propria costituzione in giudizio quale parti terze, il Co.Na.Po., i Vigili del Fuoco e gli operatori sanitari del Servizio 118 della Liguria intendono dimostrare l'infondatezza giuridica e tecnica, implica la riconosciuta idoneità tecnico/operativa degli aeromobili e del personale dei Vigili del Fuoco a svolgere il servizio oggetto del contenzioso, poiché non può certo dirsi che le operazioni di soccorso con elicottero normalmente effettuate dai Vigili del Fuoco in scenari incidentali aventi spesso caratteristiche di grande difficoltà operativa e complessità tecnica, possano svolgersi in sicurezza solo se riguardano determinate tipologie di incidente e non altre. Sarebbe infatti illogico, ad esempio, ipotizzare che uno dei tanti interventi che gli elicotteri dei Vigili del Fuoco effettuano in grande numero ogni anno, come il salvataggio con il verricello di una persona rimasta isolata durante un evento alluvionale, si svolga in sicurezza solo se questa non necessita di alcun tipo di cure mediche e dunque il recupero sia ascrivibile alle competenze istituzionali del CNVVF ! Condizione tra l'altro impossibile da verificare prima dell'intervento !

A tale proposito, deve senz'altro ritenersi di grande rilevanza il fatto che oltre agli elicotteri privati appaltati dai diversi Servizi 118, svolgono attività di elisoccorso comprendente anche l'eventuale trasporto di pazienti, praticamente tutti i corpi dello Stato, anche se non sempre con continuità, in funzione del fatto che l'attività di soccorso pubblico non rientra fra i loro compiti istituzionali primari.

Si pensi ai reparti volo ed alle sezioni di soccorso alpino della Guardia di Finanza, della Polizia di Stato, dei Carabinieri e del Corpo Forestale dello Stato, o ancora all'attività di elisoccorso operata da tutte le forze armate. Tutti i velivoli di queste amministrazioni pubbliche, in quanto aeromobili di

Stato, sono soggetti allo stesso disciplinare tecnico dei Vigili del Fuoco e, di conseguenza, se fosse vero quanto asserito dal presidente del CNSAS della Liguria, non dovrebbero effettuare tale servizio.

“Il tecnico di elisoccorso”

In questa sezione il Presidente del CNSAS della Liguria, continua a trattare l'argomento partendo dal presupposto che i tecnici di elisoccorso del soccorso alpino siano gli unici a possedere le competenze tecniche necessarie all'effettuazione del servizio in predicato. Lo stesso Presidente del CNSAS si appella continuamente ad una normativa che, invece, per sua natura, è stata pensata in modo da non porre vincoli troppo stringenti ad un'attività caratterizzata da una velocità di evoluzione tale da non poter essere troppo rigidamente vincolata a precetti che in poco tempo sono destinati a diventare obsoleti. È del tutto evidente che tale impostazione discende dalla già menzionata ed errata convinzione e asserzione che, sia per motivi giuridici sia per motivi legati alla capacità tecnica, solo i volontari del soccorso alpino siano in grado di svolgere le mansioni del tecnico di elisoccorso. L'ennesima enunciazione di norme, peraltro già molte volte oggetto di discussione e valutazione da parte di diversi organi giudiziari, non porta nessuna novità cogente alle valutazioni necessarie per dirimere la questione, che può essere risolta solo ponendo in evidenza la “verità tecnica” che la permea.

Invero, le norme che regolano l'attività del tecnico di elisoccorso attengono specificatamente al soccorso in montagna (D.D. 41/6821/M.3E del 8/11/1994, parte 2), mentre la quasi totalità degli interventi di elisoccorso avviene in scenari di tipo ben diverso quali: la rete stradale, gli ambienti di lavoro, gli ambienti industriali, ecc.. Da questo punto di vista, al contrario di quanto asserito dal Sig. Grosso nella sua relazione tecnica, la figura del tecnico di elisoccorso esperto alpinista non pare affatto essere quella più idonea alle esigenze del servizio. Infatti, sebbene sia vero che il territorio ligure abbia caratteristiche fondamentalmente montuose, assolutamente non può dirsi che gli interventi di soccorso a favore di alpinisti costituiscano l'impegno principale del servizio di elisoccorso, anzi, come chiaramente evincibile dalle puntuali rilevazioni statistiche degli interventi si tratta di una quota che riferita al numero totale degli stessi può essere definita marginale e che non raggiunge mai neanche il 2% del totale! Dunque, anche ammesso, e non è vero, che i volontari del soccorso alpino fossero gli unici a poter operare in montagna, le esigenze operative non giustificerebbero e non giustificano la loro presenza continua a bordo degli elicotteri del servizio di elisoccorso, anzi, la dovrebbero rendere marginale, in accordo al numero degli eventi incidentali ai quali dovrebbe essere legata. Così d'altra parte si regolano moltissimi servizi di elisoccorso operanti nei paesi progrediti, componendo l'equipaggio dei velivoli in funzione delle esigenze operative. Da questo punto di vista deve segnalarsi l'ulteriore implementazione dell'efficacia e dell'efficienza del servizio di elisoccorso tecnico/sanitario VVF/118, dovuta alla possibilità di comporre l'equipaggio con personale sommozzatore piuttosto che SAF (Speleo Alpino Fluviale) in ogni momento, senza alcuna perdita di tempo. Cosa questa di fondamentale valore per una Regione

come la Liguria, nella quale le attività legate all'acqua ed al mare in particolare rivestono un'importanza fondamentale.

D'altra parte se quanto asserito dal signor Grosso fosse vero tutti i Corpi dello Stato che hanno sezioni di soccorso alpino sarebbero fuori legge !

Non pare poi di secondaria importanza la necessità di garantire che il personale operante a bordo degli elicotteri in predicato sia periodicamente sottoposto ad accertamenti sanitari sufficienti a garantirne l'idoneità al servizio di soccorso aereo. Questa imprescindibile esigenza, serve certamente a tutelare la salute del personale impegnato, ma è allo stesso tempo fondamentale garanzia per i cittadini che usufruiscono del servizio. In ordine al personale pilota, specialista di bordo, SAF e Sommozzatore del CNVVF, non sussistono dubbi di nessun genere, essendo gli stessi sottoposti ad approfonditissimi protocolli medici che ne accertano periodicamente l'idoneità attraverso un iter diagnostico effettuato presso gli Istituti Medico Legali dell'Aeronautica Militare e le strutture del Servizio Sanitario del CNVVF. Iter che prevede approfonditi esami strumentali e visite specialistiche riguardanti ogni distretto corporeo e funzione dell'individuo, con particolari stringenti attenzioni riservate proprio al personale elisoccorritore.

Non risulta, per quanto noto, che i tecnici di elisoccorso del CNSAS siano controllati in tal modo dal punto di vista medico, tanto meno che essi effettuino accertamenti periodici attinenti le funzioni aeronautiche e lavorative, limitando la tutela sanitaria, che ricordiamo è anche tutela di chi viene soccorso, ad un certificato medico simile a quello di sana e robusta costituzione fisica rilasciato dal medico curante, per il quale non sono certo previsti particolari iter diagnostici del tipo aeronautico o ancora più stringenti, come quelli degli elisoccorritori VVF e che, ad un primo esame, risulta decisamente non idoneo alle esigenze.

Dalle poche ma fondamentali considerazioni sopra esposte si trae facilmente la conclusione che quanto sostenuto dal Sig. Grosso non solo non risolve il problema legato alla presenza del tecnico del CNSAS a bordo degli elicotteri che effettuano attività di soccorso sanitario, quale unica figura abilitata, ma ne mette invece in forte dubbio l'opportunità. Ciò in quanto dall'esame della casistica incidentale per la quale è comunemente richiesto in Liguria l'intervento aereo, si desume, senza dubbio alcuno, che un volontario esperto di montagna non è certo la figura con le competenze professionali necessarie, sia per il buon fine dell'intervento di soccorso sia per la tutela della sicurezza dell'equipaggio nelle operazioni a terra. Non di secondaria importanza sono poi le ragioni, su esposte, legate alle funzioni di preposto alla sicurezza ex D.Lgs 81/08 del personale sanitario nelle operazioni a terra ed alle probabili insufficienti caratteristiche della procedura di accertamento dell'idoneità psicofisica alle quali sono sottoposti.

Il ruolo del CNSAS in elisoccorso

Nella sua relazione il Sig. Grosso afferma che il CNSAS è l'unico soggetto al quale viene riconosciuta dalla legge la competenza del soccorso alpino. I recenti pronunciamenti giudiziari non

lasciano dubbi sull'infondatezza della tesi sostenuta dal Soccorso alpino: in particolare, con ordinanze nn. 2625/'12 e 4437/2012 (quest'ultima peraltro ha sospeso la sentenza del Tar Parma n. 116/'12), il Consiglio di Stato ha statuito che, in materia di coordinamento dei soccorsi in ambiente montano ed ipogeo, il CNVVF non è subordinato al CNSAS.

Tuttavia, appare singolare che nel citare la legge 74/2001 e della legge 289/2002, il presidente del CNSAS della Liguria tralasci parti fondamentali del disposto normativo, che risultano incompatibili con il sostegno alla sua tesi.

L'art. 1 della legge 74/2001 infatti, se citato nella sua interezza, subito dopo quanto citato da Grosso recita anche: *"Restano ferme le competenze e le attività svolte da altre amministrazioni o organizzazioni operanti allo stesso fine; nel caso di intervento di squadre appartenenti a diverse organizzazioni, la funzione di coordinamento è assunta dal responsabile del CNSAS"*. Certamente il CNVVF non rientra fra le **organizzazioni**, bensì fra le **amministrazioni**: tesi, questa, corroborata proprio dalle suddette due pronunce cautelari del Consiglio di Stato, secondo cui *«le disposizioni di cui agli artt. 1, co. 2, della legge n. 74 del 2001 e 80, co. 39, della legge n. 289 del 2002 in tema di coordinamento dei soccorsi, non menzionando le amministrazioni pubbliche nell'ambito di coordinamento del Corpo nazionale di soccorso alpino, appaiono suscettibili di essere interpretate in modo compatibile con la disciplina legislativa concernente i compiti istituzionali spettanti al Corpo nazionale dei vigili del fuoco e quelli ad esso assegnati in tema di protezione civile»*.

È evidente – come chiarito da vari governi, in risposta a diverse interrogazioni parlamentari e dai recenti pronunciamenti di codesto Consesso – che non vi è mai stata alcuna intenzione del legislatore di assoggettare Amministrazioni e Corpi dello Stato al coordinamento di un'associazione di volontari, per meritoria che sia.

In merito all'esclusività del rapporto fra il CNSAS ed il Servizio Sanitario Nazionale (SSN), ci si chiede da quale norma tragga origine, poiché in quelle citate dal Grosso tale assunto è del tutto assente. In vero, suscita perplessità e contemporanea meraviglia, sentire provenire la pretesa, comunque infondata, di dover essere i soli, gli unici, ad avere per legge il diritto di collaborare con il SSN nel soccorso in determinati ambienti e nell'elisoccorso, in altre parole di avere diritto ad agire in regime di monopolio stabilito per legge a favore di soggetti privati, avanzata nell'ambito di un procedimento nel quale la stessa parte ha sostenuto con forza che l'accordo operativo fra il CNVVF e la Regione Liguria violerebbe le norme comunitarie sulla concorrenza! Tali affermazioni appaiono apertamente contraddittorie e pongo seri dubbi sulle tesi portate.

La asserita mancanza di esclusività e discontinuità del servizio dei vigili del fuoco

Circa le asserzioni del sig. Grosso in merito ad una discontinua operatività dei velivoli del CNVVF si deve osservare che questo problema non è reale, in quanto il corpo dei vigili del fuoco provvede sempre alla contemporanea sostituzione dei velivoli in manutenzione con altri immediatamente pronti all'impiego, come peraltro riteniamo diligentemente farà anche Freeair Helicopters nelle altre realtà ove risulta aggiudicataria del servizio quando i propri elicotteri debbano essere sottoposti alle necessarie manutenzioni. E' comunque evidente che gli oltre venti anni di servizio affidato ai vigili

del fuoco da parte della regione Liguria sono di per se sufficienti a smentire qualsivoglia affermazione su presunte discontinuità o ritardi del servizio da parte dei vigili del fuoco, servizio che è stato costantemente giudicato idoneo agli scopi della regione Liguria che lo ha valutato, ritenendo evidentemente ininfluenti le motivazioni del sig. Grosso sulla qualità e l'efficienza del servizio di elisoccorso tecnico/sanitario.

Quanto ai supposti costi di gestione sostenuti per chiedere la collaborazione dei Servizi 118 limitrofi, deve dirsi che si tratta di una pratica comune a tutte le regioni, nei casi in cui le risorse di un territorio, in occasione di picchi della richiesta di soccorso, non fossero sufficienti. Essa costituisce economia di spesa mediante condivisione temporanea delle risorse tra diverse amministrazioni e non indice di maggiore spesa !

Non si è al corrente quale sia la fonte del Presidente del CNSAS Ligure circa la capacità tecnica del servizio di manutenzione degli elicotteri dei Vigili del Fuoco, ma certamente si tratta di fonte male informata. Non corrisponde infatti al vero quanto da esso affermato circa i limiti orari . L'area tecnica del CNVVF è abilitata ad effettuare attività manutentiva di livello B1, B2 e fino all'ispezione delle 300 ore, annuale e biennale. Dunque la quasi totalità della manutenzione dei velivoli ed in ogni caso i velivoli in manutenzione vengono sostituiti, donde la assoluta in conferenza di tali affermazioni !

Considerazioni conclusive

Il presidente del CNSAS Liguria sig. Grosso definisce "suggestiva e pericolosa" l'affermazione della scrivente *"Agire in emergenza vuol dire agire al meglio senza perdere tempo a pensare"*. Forse ignora il significato della parola ossimoro, ma più che altro, tali affermazioni ingenerano dubbi sulla sua appartenenza al mondo del soccorso professionale! Quanto detto dalla sottoscritta non è certo un invito ad agire irruentemente, con la fretta quale unico obiettivo, ma rappresenta uno degli assiomi dell'organizzazione del soccorso. Se il Sig. Grosso fosse un soccorritore professionista non avrebbe avuto nulla da eccepire, perché tutta la sua attività lavorativa di preparazione all'emergenza si sarebbe svolta secondo questo principio, che non è affatto in contraddizione con i requisiti di professionalità ed efficienza, anzi! Non *"perdere tempo a pensare"* significa che quando si affrontano situazioni di emergenza, nelle quali non esiste il tempo per "pensare" (leggi organizzare l'intervento da zero), quanto migliore è la pianificazione delle azioni di soccorso da mettere in atto, precedentemente realizzata, tanto più rapido e preciso sarà l'intervento e maggiori le probabilità di buona riuscita dello stesso. Non si dovrà pensare, o meglio si dovrà pensare poco, a cosa fare, e si potrà agire. Nel soccorso professionale tutti gli eventi incidentali che possono accadere sono stati raggruppati in categorie, per ognuna delle quali è stata predisposta una Procedura Operativa Standard di intervento (POS), che guida il personale soccorritore nell'esecuzione delle operazioni di soccorso. In questo senso, non è di poca importanza il fatto che l'organo agente abbia una competenza professionale nel maggior numero possibile di tipologie di eventi incidentali. Chi meglio dei VVF? Definire il contenuto dell'affermazione in questione *"...anacronistico se rapportato al concetto ben più rilevante della professionalità..."*,

come ha fatto il Presidente del CNSAS della Liguria, significa essere estranei ai concetti base dell'organizzazione del soccorso visto che *"agire senza perdere tempo a pensare"* è un comportamento che si può applicare proprio in presenza di un'avanzata professionalità!

Risulta inoltre singolare che, secondo quanto asserisce il sig. Grosso, la Regione Liguria abbia scelto di individuare quale soggetto di riferimento esclusivo per il soccorso sanitario in ambiente montano, ipogeo ed impervio il CNSAS. A questo proposito, si deve rilevare che per soccorso sanitario deve intendersi esclusivamente l'insieme di atti medici ed infermieristici attuati su i pazienti da personale in possesso dei requisiti di legge. Le eventuali altre operazioni tecniche di soccorso per il recupero e la movimentazione delle persone bisognose di soccorso, sono attività di soccorso pubblico. In quanto tali, esse vano iscritte alle competenze del Ministero dell'Interno che le esercita attraverso il CNVVF, in osservanza di quanto disposto dalla vigente legislatura, essendo attività che lo Stato non può delegare (art. 117 della Costituzione – D.Lgs 300/99 - D.Lgs. 139/06). Anche nell'ipotesi che la Regione Liguria lo avesse fatto operando nell'ambito delle attività di protezione civile, queste si in parte delegate alle regioni, la legge prevede comunque, pure in quei casi, che sia il CNVVF a coordinare le operazioni di soccorso tecnico, nel rispetto dei livelli di competenza delle emergenze di P.C. (COC – COM – DICOMAC) (D.Lgs. 139/06 art. 24 comma 4). Per queste ragioni, si dubita fortemente che la Regione Liguria abbia assunto decisioni in ambiti che sfuggono alla sua competenza e comunque, se lo avesse fatto, non avrebbero alcun valore giuridico e/o operativo, perché contrastanti con la legislazione di ordine superiore. Non si ritiene utile indugiare ancora sull'efficacia del servizio reso da CNVVF in paragone con quello che potrebbe essere reso da un privato. Comprendiamo la necessità del Presidente del CNSAS Ligure di promuovere la scelta dell'operatore di elicotteri privato, per inserire i volontari da lui presieduti nel servizio, ma paragonare ad un'azienda privata il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e la sua struttura di soccorso invidiata in tutta Europa è operazione assolutamente impossibile, da ogni punto di vista!

Quanto asserito poi rispetto le prestazioni degli elicotteri e dei piloti del CNVVF, lascia esterrefatti. Gli aeromobili in dotazione al Corpo sono perfettamente in linea con ogni normativa tecnica alla quale la legge dispone che vengano sottoposti. In più, il CNVVF ha spontaneamente stipulato un accordo di collaborazione con l'ENAC e si sottopone volontariamente al "controllo" dell'ente aereo in ogni step della propria attività aeronautica. Un simile atteggiamento è garanzia certa di qualità del servizio!

No può inoltre sussistere dubbio alcuno sulla capacità dei piloti di elicottero del CNVVF. Essi seguono l'iter addestrativo presso l'Aeronautica Militare, come i loro colleghi di tutti i corpi dello Stato e, successivamente, si dedicano in modo esclusivo alle operazioni di volo per soccorso, accumulando in tale tipologia di volo un'esperienza che nessun altro pilota possiede.

Riguardo alle affermazioni espresse sul kit sanitario imbarcato sugli elicotteri VVF, si deve solo dire che non risponde al vero la circostanza dichiarata che vedrebbe i VVF accumulare ritardo in uscita per gli interventi a causa del fatto che l'attrezzatura sanitaria dovrebbe essere montata e smontata continuamente. Le apparecchiature sanitarie a bordo degli elicotteri VVF adibiti al

servizio di elisoccorso tecnico/sanitario vengono sbarcate nei casi in cui il velivolo debba essere sottoposto ad operazioni di manutenzione o impiegato in altro servizio, solo dopo che sia stato predisposto un cambio. In ogni caso, la loro rispondenza alle esigenze è stata attentamente valutata e sperimentata in moltissimi anni di servizio dal personale sanitario Ligure, sulla professionalità del quale si spera il Sig. Grosso non voglia porre dubbi! Infatti, per chi comprende l'aspetto tecnico della questione, le immagini presentate mostrano una cabina perfettamente allestita per il soccorso tecnico/sanitario, requisito mancante nell'elicottero privato, con il risultato che, nel caso di affidamento del servizio ai privati, in tutte quelle attività integrate di soccorso tecnico/sanitario, peraltro numerose e prevalenti vista la particolare conformazione della Liguria, si dovrebbero utilizzare due elicotteri invece dell'unico dei vigili del fuoco, situazione evidente in altre regioni.

A riguardo di quanto asserito sul costo del servizio, si deve porre in evidenza che, la cifra corrisposta dalla Regione Liguria al CNVVF è effettivamente solo un contributo, rispetto ai suoi costi effettivi. A maggior ragione dunque mal si concilia la preoccupazione espressa dal Presidente del CNSAS della Liguria per il bilancio pubblico e le tasche dei cittadini con l'idea di appaltare ai privati il servizio di elisoccorso sanitario, al posto di quello di elisoccorso tecnico/sanitario dei vigili del fuoco. Da questo punto di vista, siccome l'esistenza dei Reparti volo dei VVF, come lo stesso Grosso afferma, non dipende dal servizio di elisoccorso tecnico/sanitario, nell'eventualità che ciò accadesse si realizzerebbe per l'erario la condizione in cui sia l'elicottero del Vigili del Fuoco, attualmente in servizio, sia quello privato, volerebbero, ognuno per i rispettivi compiti, con il conseguente cumulo della spesa pubblica! Le spese per i cittadini aumenterebbero di molto!

Il Presidente del CNSAS Ligure cita nelle sue considerazioni conclusive l'incidente occorso ad un elicottero dei Vigili del Fuoco a Santo Stefano D'Aveto (GE), il 30 Gennaio 2011. Tanto, allo scopo di "dimostrare" che avere due piloti a bordo dell'elicottero, come è per il CNVVF, e non uno, come nel caso dei privati, non corrisponda a maggiori garanzie di sicurezza. A tale proposito, deve dirsi che appare del tutto improprio citare una simile evenienza, senza corredarla delle notizie tecniche che permettano di comprendere cosa sia effettivamente accaduto, facendo inoltre riferimento a parole che avrebbero pronunciato i piloti VVF, estrapolate chissà in quale contesto, quasi a volerle addurre come prove delle affermazioni da lui fatte, che sono invero insostenibili. D'altra parte che nell'attività di volo possano occorrere incidenti è fatale. Le statistiche dicono che la componente aerea del CNVVF ha livelli di sicurezza fra i più alti, e questo è l'unico dato che conta. Ciò, considerando anche che il tipo di volo effettuato dagli elicotteri del CNVVF, il volo per soccorso, comporta l'espletamento continuo di operazioni ad alto rischio che, mentre per i VVF costituiscono l'ordinaria quotidiana attività lavorativa, per gli altri sono casi eccezionali!

Sarebbe molto semplice controbattere le insinuazioni pretestuose del Presidente del CNSAS Liguria, con la sola citazione dell'elenco degli incidenti occorsi agli elicotteri privati impegnati nell'attività di elisoccorso sanitario, o magari di un incidente occorso ad un elicottero della Freeair Helicopters adibito ad eliambulanza caduto in mare, poi risultato privo delle certificazioni e delle dotazioni necessarie a volare sull'acqua, incidente che causò purtroppo anche un morto, come si legge dalla sentenza della corte di cassazione penale 21 settembre 2012 n. 36639. Ma la conta degli

incidenti non è però un metodo scientifico per comprendere se gli standard di sicurezza sono di livello adeguato oppure no. Esistono le normative tecniche e l'analisi dei fatti che accadono!

Inoltre, è senza dubbio vero che avere un solo pilota durante il volo diurno sia consentito dalle norme, ma è altrettanto vero che averne due è un'implementazione della sicurezza e della capacità operativa, basti pensare al malaugurato caso di improvviso malore ...

Non si ritiene di doversi soffermare ancora sulle competenze istituzionali dei VVF in merito alle affermazioni del sig. Grosso circa la legge 74/2001.

Appare invece del tutto inverosimile quanto affermato del Presidente del CNSAS della Liguria in merito al ruolo di controllo della zona di operazioni, da parte del tecnico di elisoccorso del CNSAS e della messa in sicurezza degli scenari incidentali. La questione può essere esaminata sia dal punto di vista giuridico sia da quello tecnico. Il primo aspetto è chiarito in modo totalmente esaustivo dall'art. 24 della Legge 1570/41, mantenuto in vigore anche dal DLgs 139/06 che recita: *"Il servizio di estinzione incendi e dei soccorsi tecnici importa l'applicazione delle norme vigenti in materia e l'adozione dei provvedimenti all'uopo necessari ed è esercitato a giudizio sotto la responsabilità del comandante dei reparti di soccorso. I comandanti delle forze armate e di polizia, eventualmente intervenuti sul luogo del disastro per mantenere l'ordine pubblico, debbono agire in conformità delle disposizioni di carattere tecnico impartite dallo stesso comandante"*. Non dovrebbe essere necessario ricordare che il citato comandante dei soccorsi nell'attività di soccorso pubblico, per legge, è sempre un vigile del fuoco.

Norma giuridica a parte, deve chiarirsi che la responsabilità della messa in sicurezza degli scenari incidentali da parte delle forze dell'ordine, alla quale, badando bene a non citare alcuna norma e limitandosi a dire che si tratta di cosa risaputa, si riferisce il Presidente del CNSAS della Liguria, riguarda esclusivamente il controllo della circolazione stradale e la delimitazione dell'area di rischio. D'altra parte, come dovrebbe fare un poliziotto o un carabiniere a mettere in sicurezza la scena di un'esplosione con fuga di gas o un incidente stradale, con quale competenza tecnica? Ben altra cosa, infatti, è mettere in sicurezza uno scenario incidentale dal punto di vista tecnico. Questa operazione implica innanzi tutto l'ingresso nell'area di rischio, cosa vietata a chiunque, forze dell'ordine e sanitari compresi, fino a quando la stessa non venga dichiarata sicura dai Vigili del Fuoco, nonché l'effettuazione di tutte le manovre tecniche necessarie alla risoluzione dell'evento.

Questo compito, per evidentissime ragioni legate alla sua complessità, dovuta all'infinita tipologia di situazioni alle quali ci si troverà fatalmente a dovere fare fronte, richiede estrema e specifica competenza tecnica in moltissimi settori. Una caratteristica che possiede solo il CNVVF al quale, certo non per caso, la legge ha affidato tale compito. Verrebbe da chiedere al Presidente del CNSAS della Liguria se si sentirebbe sicuro e tranquillo entrando in uno scenario incidentale nel quale sono coinvolte sostanze pericolose (negli incidenti stradali, ad esempio, questa eventualità è frequente), sulla scorta di assicurazioni sulla sua sicurezza dategli da un vigile urbano o da un carabiniere che niente sanno delle problematiche relative e non posseggono strumentazione utile alcuna?

A nulla vale in questo senso per giustificare interventi portati da persone non specificatamente deputate ed addestrate allo scopo, la motivazione dello stato di necessità, poiché chi organizza un servizio di soccorso permanente sa bene che tali eventualità saranno la propria attività giornaliera. In altre parole, affinché sia adducibile la condizione di stato di necessità, l'evento deve realmente essere imprevisto, non ampiamente e certamente prevedibile come nei casi in questione.

Il Presidente del CNSAS della Liguria critica quanto asserito nella relazione tecnica della sottoscritta, circa la differenza esistente fra Amministrazioni, enti pubblici, enti privati, organizzazioni, ecc., e la conseguente necessità di uniformare l'interpretazione delle linee guida che, per quanto ci consta, dovrebbero essere quelle emanate dal Commissario Straordinario di Governo per le persone scomparse nella circolare n. 0000832 del 5 Agosto 2010. Deve subito dirsi che lo stesso Commissario, con una successiva circolare del 02 Ottobre 2010, n. 00001126, chiarisce che la precedente e le linee guida in essa contenute sono un "*contributo propositivo e non certamente una direttiva*" ed dice inoltre che il riferimento ai compiti di coordinamento del CNSAS è stato frainteso, poiché non può essere affidato alla stessa associazione di volontariato il coordinamento di Amministrazioni pubbliche. È decisamente spiacevole appurare che il sig. Grosso conosca e citi solo alcune circolari e non tutte!

Lo stesso dicasi per le citate sentenze del Tar Parma n. 116/'12 (sospesa dal Consiglio di Stato) e del Tar Perugia n. 340/'11 (non sospesa dal Consiglio di Stato, per un mero vizio procedimentale nella redazione del Protocollo d'intesa, sottoscritto dalla Prefettura di Terni con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Terni e con il responsabile della Centrale Operativa 118 di Terni): tuttavia, in entrambi i propri pronunciamenti cautelari (ord. nn. 4437/'12 e 2625/'12), codesto Consesso (nella seconda ordinanza con un chiarificatore *obiter dictum*) ha riconosciuto sostanzialmente la fondatezza delle ragioni addotte dal Co.Na.Po. che si è costituito nei due giudizi di prossima discussione nel merito.

Sarebbe auspicabile per una corretta definizione della questione che le discussioni avvenissero sulla base dell'esistente e non su quella di ciò che può essere utile agli uni o agli altri!

La citazione conclusiva della sentenza con la quale secondo il Presidente del CNSAS della Liguria il TAR del Lazio avrebbe sentenziato che il personale del CNVVF non ha "*la completezza di attribuzioni e professionalità*", appare essere un'ennesima citazione giuridica fatta veramente a sproposito, in quanto l'azione legale alla quale si riferisce è stata intentata da personale elisoccorritore dei Vigili del Fuoco per la soluzione di problematiche di tipo prettamente contrattuale. La stessa era volta ad ottenere il riconoscimento di un'indennità retributiva, non certo a discutere la capacità tecnica o la legittimazione giuridica all'effettuazione dell'attività di elisoccorso dei vigili del fuoco.

Si deve concludere la serie di controdeduzioni con una osservazione. Il Presidente del CNSAS della Liguria, nell'ambito della sua relazione tecnico-giuridica ha costantemente ragionato come se si stesse discutendo di elisoccorso sanitario, mentre quello attivo in Liguria è un servizio di elisoccorso tecnico/sanitario, che è cosa diversa e ben più efficace del primo dal punto di vista della tutela dell'incolumità e della salute dei cittadini, una cooperazione tra diverse amministrazioni che

costituisce in Italia una innovazione sotto tutti i profili di efficienza ed efficacia del soccorso pubblico/sanitario.

Ci si domanda infine, come può essere che il CNSAS ligure sostenga le tesi contenute nella relazione tecnica firmata dal Presidente Grosso e poi si adoperi in ogni modo per stipulare convenzioni per il soccorso con l'elicottero con Corpi dello Stato come la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza, il Corpo Forestale, ecc., che volano tutti secondo la medesima normativa dei Vigili del Fuoco?

Si tratta di un'assoluta contraddizione, all'interno della quale cercare i veri motivi del contrasto da sempre espresso da CNSAS verso Il CNVVF.

Roma, 22 Ottobre 2013

Ing. Valentina Sabato
