

La proroga del capitolato per il SERVIZIO DI ELISOCORSO della Regione Toscana: il razionale delle scelte

Dr. Alberto Baratta*, **Dr.ssa Aurora Menchetti***, **Sara Mussi****, **Dr.ssa Franca Leonardi***

* U.O. Anestesia e Rianimazione ASL 1 di Massa Carrara

** Laureanda in Medicina e Chirurgia Università degli Studi di Pisa

L'elisoccorso in Italia ha una tradizione e una efficienza, dovuta alla sua peculiarità, che lo colloca ai più alti livelli in Europa e nel mondo. All'estero il servizio sanitario con elicotteri si è spesso identificato esclusivamente con il servizio di trasporto sanitario tra strutture ospedaliere, nettamente distinto dal soccorso con elicottero, spesso riservato a mezzi militari e senza la integrazione con il sistema sanitario.

In Italia, per le caratteristiche orografiche del territorio, per la efficienza del servizio sanitario nazionale, per ottenere la razionalizzazione dei costi, per la specializzazione degli equipaggi degli operatori aeronautici civili cui il servizio è affidato, l'elisoccorso svolge sia le attività di soccorso vero e proprio (trasporto dell'equipe sanitaria altamente specializzata sul luogo dell'evento, recupero anche da zone impervie con la presenza di assistenza medica in tutti i contesti, interventi in zone non altrimenti raggiungibili) che quella di trasporto assistito tra strutture ospedaliere, garantendo durante il trasporto la continuità assistenziale cioè lo stesso livello di assistenza sanitaria almeno della struttura di partenza.



In Italia il servizio di elisoccorso è organizzato nell'ambito del Servizio sanitario Nazionale tramite le Regioni. All'estero è affidato ai corpi militari o svolto da privati.



La Regione Toscana ha istituito il 29.07.1999 il servizio regionale di elisoccorso sanitario 118, strutturato su tre basi, Firenze, Massa Carrara e Grosseto, in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini toscani per quanto previsto dal DPR 27.03.1992 sui servizi di emergenza sanitaria, integrandosi con le ambulanze sul territorio.

In particolare il servizio copre l'intero territorio regionale, e le attività degli elicotteri delle tre basi sono state diversificate e specializzate per far fronte alle diverse esigenze poste dalla distribuzione della popolazione e dall'orografia: la base di Firenze copre il territorio con la massima concentrazione di popolazione residente, quello di Massa e Carrara svolge il servizio di elisoccorso anche per le aree impervie e montane della Regione, mentre quello di Grosseto garantisce la operatività anche di notte e il collegamento con le isole

dell'Arcipelago Toscano.

Il quadro normativo relativo alle attività di elisoccorso ha subito negli ultimi anni dei profondi mutamenti dovuti da una parte all'entrata in vigore delle nuove norme europee, dall'altra alla necessità di implementare pienamente le norme già esistenti non sempre correttamente recepite ed attuate.

Il processo di adeguamento normativo è stato accompagnato dalla presa di coscienza di tale necessità da parte delle Regioni e Province Autonome committenti i servizi di elisoccorso, e si è arrivati nel febbraio 2005 alla emissione della versione definitiva delle "Linee guida per l'organizzazione dei servizi di elisoccorso" da parte della Conferenza Stato Regioni.

Il processo di adeguamento alle norme è stato complesso e non privo di intoppi; d'altra parte non è semplice conciliare le esigenze di un servizio sanitario con delle norme complicate e

che appaiono spesso difficili da capire e implementare, come quelle aeronautiche.

L'ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile, ha profuso un grande impegno nella definizione del nuovo quadro normativo e nella attività di vigilanza e controllo per il suo recepimento.

Alcuni committenti si sono trovati, dopo la pubblicazione dei nuovi capitolati, nella necessità di modificarli per renderli conformi alle norme, e ciò ha determinato ritardi, sospensione di gare, riscrittura di intere parti di capitolati già pubblicati con conseguenti ritardi, spreco di risorse e strascichi legali.

La Regione Toscana nel 2004 si è trovata quindi di fronte alla necessità di scegliere tra indire una gara (e quindi definire un nuovo capitolato di appalto) per la prosecuzione del servizio di elisoccorso in scadenza il 29.07.2005, o rinnovare la attuale convenzione. La scelta è stata quella di una soluzione intermedia: cioè rinnovare la attuale convenzione, sulla base di motivazioni di convenienza economica che sempre devono guidare la buona amministrazione, integrando e adeguando il capitolato in vigore per la piena implementazione del nuovo quadro normativo.

Le nuove norme introdotte da ENAC sono essenzialmente il Regolamento HEMS del 01/03/2004, e la relativa circolare esplicativa OPV18, e il DM 08/08/03 sulle elisuperfici.

Tali documenti hanno ridefinito, sulla base della esperienza degli ultimi 10 anni, l'intero assetto di regole che vengono in essi ribadite, ricollocate ed organizzate in modo da costituire un sistema completo e senza ambiguità o vuoti normativi.

La Regione Toscana, prima di apportare mutamenti strutturali al servizio (introduzione di nuovi elicotteri, potenziamento del servizio nelle ore notturne,...) darà il tempo all'intero sistema di "digerire" le nuove regole e implementare correttamente le vecchie ancora valide.

Quella che segue è una analisi di ciò che ha fatto la Regione Toscana in tal senso, e può costituire una guida anche per altre Regioni alla definizione o all'adeguamento di un capitolato di appalto per un servizio di elisoccorso.

ADEGUAMENTI NORMATIVI INTRODOTTI CON IL RINNOVO DELLA CONVENZIONE

Gli adeguamenti normativi introdotti hanno riguardato:

- autorizzazioni e norme da osservare
- l'orario di operatività
- tempi di decollo
- la definizione della rete di aree di atterraggio a servizio del sistema di elisoccorso regionale
- l'astensione dal lavoro del personale navigante della ditta esercente il servizio
- obblighi di legge dell'esercente aeronautico del servizio nei confronti del personale dipendente
- presenza in base di tecnico certificato almeno come Tecnico di Linea
- gli impianti radio di bordo per le comunicazioni con le centrali 118
- le approvazioni aeronautiche delle dotazioni sanitarie di bordo
- l'ossigeno sanitario a bordo degli elicotteri

AUTORIZZAZIONI E NORME DA OSSERVARE

E' stato introdotto, nell'adeguamento del capitolato, uno specifico articolo che elenca le nuove norme entrate in vigore dopo il 29.07.1999, data di inizio del Servizio di Elisoccorso della Regione Toscana.

ORARIO DI OPERATIVITÀ

Il regolamento HEMS del 01.03.04, la circolare ENAC OPV02, la circolare ENAC OPV18, le lettere di ENAC sui nuovi capitolati sottoposti a valutazione, hanno definitivamente chiarito che il limite di servizio per l'equipaggio di condotta (piloti) è di 13 ore al giorno, e che tale limite deve comprendere i tempi di presentazione in base, apertura della base, operazioni pre volo e operazioni di chiusura della base. Quindi il limite delle 13 ore di servizio comporta, per non superarlo, o la riduzione della

IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il quadro normativo di riferimento che ne consegue, fatto di decreti, regolamenti, linee guida, circolari, lettere interpretative di ENAC è quindi il seguente:

- Circolare ENAC OPV02 (limiti di impiego del personale navigante)
- Regolamento JAR OPS 3 rev. 2 del 01/01/02 (App. 1 a JAR OPS 3.005 d, sezione specifica per HEMS; approvazione aeronautica radio ed elettromedicali pag. 1-B-13)
- Regolamento HEMS "Norme operative per il servizio di emergenza con elicotteri" edizione 2 del 01/03/04
- Circolare ENAC OPV 18 (notifica della rete delle piazzole ad ENAC, orario dei piloti...)
- D.M. 08/08/03 (elisuperfici)
- Conferenza Stato Regioni, linee

guida sui servizi di elisoccorso del 03.02.05

- ENAC SNT (servizio normativa tecnica): protocollo 03-484/SNT del 29/07/03 (approvazione aeronautica radio secondo il criterio "NO HAZARD" e necessità di inserimento nella lista degli equipaggiamenti dell'aeromobile)
- ENAC SPA (servizio prodotti aeronautici): protocollo 03-140/SPA dell'11/02/03 (spiegazione del criterio NO HAZARD) JAR 25.1309 (criterio NO HAZARD di approvazione equipaggiamenti)
- ENAC-RAI protocollo 96-391/CCT del 18/04/96 (necessità del modello 154 ENAC per gli impieghi approvati all'esercente e del supplemento al manuale di volo)
- ENAC-RAI protocollo 96-338/CCT

del 05/04/96 (necessità del modello 154 ENAC per gli impieghi approvati all'esercente e del supplemento al manuale di volo)

- Lettere di ENAC RAI - Direzione Generale protocolli: 96-2365C/ECI del 04.12.1996, 2000-353C/ECI del 17.03.2000, 2000-1418C/ECI del 10.10.2000 (Basi secondarie dell'esercente)
- ENAC, prot. 04-100614/ARS del 23.11.2004, sul capitolato di appalto del servizio di elisoccorso 118 dell'Ospedale Sant'Anna di Como
- ENAC, prot. 05-100049/ARS del 31.01.05, sul capitolato di appalto dell'azienda sanitaria dell'Ospedale Niguarda di Milano
- ENAC, prot. 2005/391/TCN del 01.04.05, sul capitolato di appalto della Regione Campania

durata di operatività della base o l'impiego di due equipaggi che si alternano durante il giorno, in quei periodi dell'anno in cui, per motivi di durata delle ore di luce, si superano le 13 ore di servizio.

La Regione Toscana, sulla base dei dati relativi all'impiego dell'elicottero nelle prime ore del giorno e verso sera, sulla base di conti economici relativi alla convenienza di pagare due equipaggi che si alternano nella giornata, nonché sulla natura del servizio di elisoccorso che per definizione è un servizio integrativo degli altri mezzi sul territorio, ha deciso di limitare l'operatività delle basi diurne a 12 ore. Ciò consentirà nella massima sicurezza la corretta effettuazione di tutte le operazioni di apertura e chiusura base, e soprattutto di potere completare, nel rispetto dei limiti di servizio, le missioni iniziate allo scadere delle 12 ore di operatività.

TEMPI DI DECOLLO DALLA ATTIVAZIONE DELLA MISSIONE

La precedente formulazione di tale requisito nel capitolato in vigore indicava come tempo di decollo per l'elicottero 4 minuti dalla attivazione della missione da parte della Centrale operativa 118. Il requisito del decollo in tempi brevi è essenziale per la efficienza ed efficacia di un servizio di elisoccorso, ma non può essere in contrasto con le esigenze di sicurezza legate alla corretta effettuazione di tutti i necessari controlli pre decollo da parte del pilota. Tale concetto è stato ribadito da ENAC che con le citate lettere ha

bocciato i corrispondenti articoli di alcuni capitolati che non tenevano in debito conto tale aspetto.

Il requisito è stato quindi meglio articolato come segue: *L'operatore aeronautico, per gli interventi diurni, dovrà concordare con il Committente la procedura per il pronto intervento immediato.*

Tale procedura dovrà assicurare, a partire dalla comunicazione dell'allarme, il decollo entro: - 4 minuti (o, comunque, il massimo tempo previsto dal manuale di volo dell'a/m per una veloce accensione dei motori

e per i controlli di pre-decollo + 2 minuti), nel caso in cui sia stato dato anche il segnale di preallarme;

- 4 minuti (o, comunque, il massimo tempo previsto dal manuale di volo dell'a/m per una veloce accensione dei motori e per i controlli di pre-decollo+2), + 3 minuti al massimo, se il pilota deve valutare la fattibilità del volo. Per il servizio di elisoccorso notturno fare riferimento agli accordi integrativi in vigore.

LA DEFINIZIONE DELLA RETE DI AREE DI ATTERRAGGIO A SERVIZIO DEL SISTEMA DI ELISOCORSO REGIONALE

Come anche ribadito dalle Linee guida sui servizi di elisoccorso emesse dalla Conferenza Stato Regioni il 03.02.05, recependo le indicazioni di ENAC contenute nel regolamento HEMS e nella circolare OPV18, nonché nelle lettere di ENAC sugli ultimi capitolati pubblicati, è prerogativa delle Regioni e Province autonome committenti comunicare a ENAC e all'operatore aeronautico qual è la rete di aree di atterraggio del servizio regionale di elisoccorso.

La definizione delle aree di atterraggio consente all'operatore di inserire tali aree nel Manuale di Rotte, e costituisce presupposto indispensabile per la sicurezza delle operazioni. La Regione Toscana, nella sua integrazione al capitolato, ha specificato:

“La classificazione delle aree di atterraggio è conforme al regolamento HEMS emesso da ENAC (Norme Operative del Servizio di emergenza con Elicotteri edizione 01/03/04).

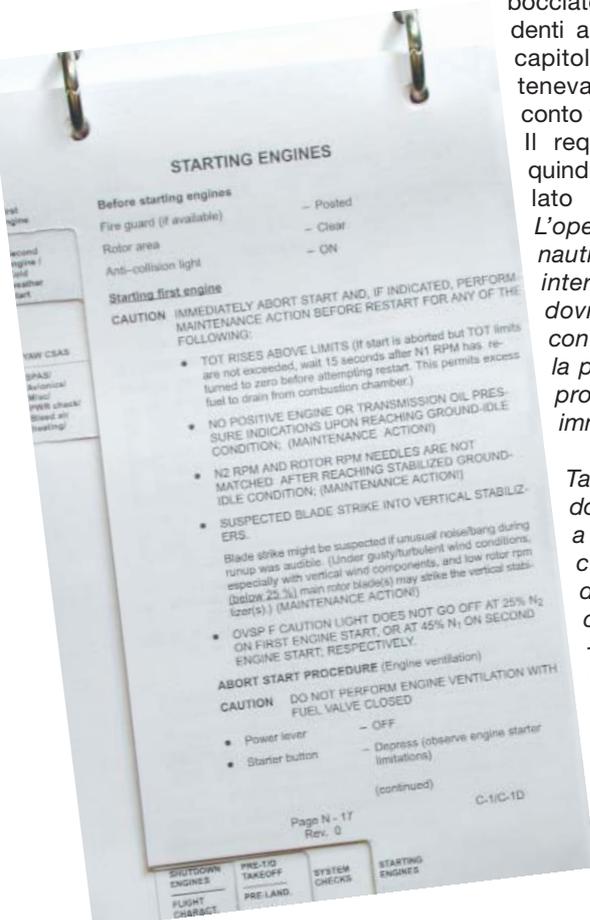
L'elenco, notificato ad ENAC da parte della Regione Toscana come da regolamento HEMS e circolare OPV 18, è relativo alle strutture attualmente in uso e, nel rispetto della normativa, potrà essere variato od esteso dalla Regione Toscana.

L'operatore aeronautico sarà tenuto ad inserire tutte le piazzole della rete così come definita, e le eventuali (e successivamente

Le Regioni committenti devono comunicare ad ENAC la rete di piazzole a servizio delle strutture sanitarie utilizzando l'apposito modulo previsto all'appendice 3 della circolare OPV 18

comunicate durante lo svolgimento del servizio) modifiche e/o le reti di elisuperfici di Regioni limitrofe (in caso di istituzione di rapporti convenzionali con la Regione Toscana), nel Manuale di Rotte all'interno del Manuale Operativo approvato ENAC, specificando nel dettaglio le procedure di decollo atterraggio, le eventuali limitazioni in funzione di peso e vento e la classe di performance (come da JAR OPS3) garantita in funzione delle caratteristiche del sito, la rete di rotte notturne da e per le elisuperfici abilitate.

L'operatore aeronautico dovrà dare evidenza dell'inserimento di tali dati nel Manuale di Rotte e della notifica ad ENAC delle procedure stabilite per la rete definita.”



I tempi di decollo richiesti nei capitolati devono essere compatibili con i controlli obbligatori pre-decollo

OPERATORI AREE ASSIGNATARIE		COA				
BASI HEMS		Coordinate		E	N	Hub
Nota	Denominazione	Geore	Coordinate			
OSPEDALI DI RIFERIMENTO		Coordinate		E	N	
Nota	Denominazione elisuperficie	Geore	Coordinate			
STRUTTURE SANITARIE		Coordinate		Mov. Sem. critico	E	N
Nota	Denominazione elisuperficie	Geore	Coordinate			

L'ASTENSIONE DAL LAVORO DEL PERSONALE NAVIGANTE DELLA DITTA ESERCENTE IL SERVIZIO

Il requisito corrispondente contenuto nel precedente capitolato indicava solo la necessità che il servizio venisse garantito in ogni caso, anche in quello di astensione dal lavoro del personale della ditta esercente il servizio.

Tale requisito non teneva conto del fatto che il servizio di elisoccorso è per sua definizione un servizio integrativo delle altre strutture e mezzi di emergenza sanitaria sul territorio, nonché del fatto che in caso di sciopero comunque il servizio non può essere ragionevolmente garantito, se non in caso di precettazione. Inoltre la materia è stata disciplinata da specifici accordi settoriali sul mantenimento dei servizi minimi di elisoccorso, che hanno introdotto una specifica mappatura nazionale delle basi e lo sciopero virtuale. Per questo il requisito è stato formulato come segue:

“L'esercente aeronautico del servizio dovrà, in caso di astensione parziale o totale dal lavoro del personale dipendente, mettere in atto tutte quelle misure rivolte ad assicurare la continuità e la regolarità del servizio, adeguandosi, peraltro, agli accordi della Commissione di garanzia in merito agli scioperi. Qualora, in base alla mappatura delle basi per bacino di utenza concordata con la Commissione di Garanzia e in assenza di interventi di precettazione da parte della Autorità prefettizia, una o più basi della Regione Toscana rientrassero tra quelle in cui lo sciopero è stato effettivo (e non virtuale), o si verificassero astensioni dal lavoro di personale dipendente della D.A. non appartenente alle categoria dei piloti e la D.A. non riuscisse a garantire la operatività del servizio, il Committente applicherà all'esercente una specifica penale. L'introduzione della penale anche per le basi in sciopero virtuale vuole introdurre un elemento di dissuasione dal mantenimento di conflittualità sociale nel settore, in quanto elemento che può turbare, seppure in modo indiretto, la serenità degli equipaggi e quindi la sicurezza del volo.”

OBLIGHI DI LEGGE DELL'ESERCENTE AERONAUTICO DEL SERVIZIO NEI CONFRONTI DEL PERSONALE DIPENDENTE

La Regione Toscana ha integrato i pertinenti articoli specificando che: *Nella sua qualità di datore di lavoro, l'esercente deve, a sue totali cure e spese, provvedere al rispetto del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della categoria e corrispondere al proprio personale le retribuzioni e le indennità da questo previste rispettando i presupposti in merito alle assicurazioni sociali di legge.*

L'esercente si impegna, ad esibire, su richiesta dell'Ente Appaltante, la documentazione attestante l'osservanza di tutti gli obblighi suddetti.

All'Ente Appaltante resta comunque la facoltà di richiedere in merito opportuni accertamenti al competente Ispettorato Provinciale del Lavoro o a qualsivoglia altro Ufficio o Istituzione che risulti competente in merito.

Qualora risulti che l'operatore non abbia ottemperato a qualcuno degli obblighi di cui al presente articolo, l'Ente Appaltante ha facoltà unilaterale ed insindacabile di operare una trattenuta a titolo cautelativo sui corrispettivi della medesima Ditta pari al 20% del canone mensile e ciò sino a quando non si sarà verificata e accertata l'avvenuta regolarizzazione. Per il ritardato pagamento degli importi trattenuti la D.A. non

potrà pretendere somma alcuna per interessi, risarcimento danni o qualsiasi altro titolo.

E' inoltre a carico della Ditta ogni obbligo discendente dalla normativa vigente in materia di sicurezza, di igiene e medicina del lavoro.

PRESENZA IN BASE DI TECNICO CERTIFICATO ALMENO COME TECNICO DI LINEA

Il tecnico presente su una base di elisoccorso deve garantire la continuità del servizio, caratteristica essenziale per un servizio di elisoccorso. Per potere garantire la continuità delle operazioni anche in case di inconvenienti tecnici, il personale in base deve essere in grado di fare ricerca inconvenienti e rettifica inconvenienti in modo autonomo. Ciò corrisponde alla definizione di un tecnico certificato almeno come tecnico di linea e non semplicemente meccanico di linea.

La filosofia di questo requisito squisitamente tecnico potrebbe non essere colta nella sua importanza: in effetti la presenza di un tecnico in base è pagata non solo per garantire le normali operazioni di routine, ma anche e soprattutto per evitare che il servizio si debba fermare in attesa che venga un tecnico di linea abilitato a risolvere un determinato inconveniente; o peggio per evitare che pur di non fermare il servizio (la qual cosa determina l'applicazione di una penale) l'operatore possa essere tentato di fare pressioni sugli equipaggi per non segnalare inconvenienti che non è possibile risolvere senza un fermo tecnico per la assenza in base di personale qualificato a risolverlo.

Tale prescrizione risulta inoltre dalle lettere ENAC sui requisiti di una base secondaria (Lettere di ENAC RAI – Direzione Generale protocolli: 96-2365C/ECI del 04.12.1996, 2000-353C/ECI del 17.03.2000, 2000-1418C/ECI del 10.10.2000) ed è stato recepito anche nelle linee guida della Conferenza Stato Regioni sui servizi di elisoccorso.

La Regione Toscana ha quindi integrato il capitolato con la



Le radio installate a bordo per le comunicazioni tra elicottero e centrale operativa devono avere caratteristiche aeronautiche e la loro installazione deve essere approvata da ENAC servizio prodotti aeronautici



L'installazione e/o l'utilizzo a bordo di qualsiasi elettromedicale deve essere approvata da ENAC e riportata nel modello ENAC 154 e nel manuale di volo dell'elicottero

specificata richiesta che il tecnico presente in base si certifica secondo le norme JAR ed EASA come "Tecnico di Linea".

GLI IMPIANTI RADIO DI BORDO PER LE COMUNICAZIONI CON LE CENTRALI 118

ENAC si è pronunciata sull'argomento anche con lettere che hanno specificato i requisiti normativi in vigore sull'argomento. Le radio di bordo per le comunicazioni con le centrali operative devono essere approvate da ENAC per gli aspetti tecnici. Purtroppo il fatto che tali radio debbano essere compatibili anche con quelle delle ambulanze ha portato in passato e in alcuni contesti a utilizzare a bordo di aeromobili in elisoccorso radio non conformi (non certificate dal punto di vista aeronautico) e quindi pericolose (basti pensare agli aspetti relativi alla

certificazione fire proof e alla compatibilità elettromagnetica). La Regione Toscana ha specificato nella integrazione al capitolato che l'operatore aeronautico che esercisce il servizio dovrà garantire il contatto radio "Bordo-Terra-Bordo" con un'installazione radio adeguata per consentire un diretto ed efficace collegamento con il sistema di radiotelecomunicazioni adottato dalle Centrali per l'emergenza "118" e dalle associazioni del Soccorso sanitario e alpino operanti sul territorio regionale. "L'installazione a bordo dell'elicottero della radio per le comunicazioni T.B.T. con le Centrali e gli altri enti del soccorso, come prescritto dalla JAR OPS 3 App. 1 to 3.005 (d), deve essere approvata ENAC e risultare dal modello ENAC 154 (o in alternativa da altro apposito documento riconosciuto e dichiarato equivalente da ENAC – Servizio Prodotti Aeronautici) e da idoneo supplemento al Manuale di Volo approvato ENAC."

BIBLIOGRAFIA

"Defibrillazione a bordo dell'elicottero: utilità, indicazioni, modalità operative". N&A, Anno 12° - Aprile 2003 – Vol. 137.
 "Sindrome Respiratoria Acuta Grave (SARS): protocolli per il trasporto dei pazienti" N&A Anno 12° Luglio 2003 – Vol. 140.
 "Elisoccorso 118 senza più futuro" N&A Anno 12° Novembre 2003 – Vol. 144.
 Il trasporto sanitario mediante elicottero di pazienti a grave rischio di aritmia cardiaca". Emergency Oggi n° 7 Luglio- Agosto 2004 Anno X.
 "Le nuove regole dell'ENAC per l'elisoccorso in Italia". Emergency Oggi n° 8 Settembre 2004 Anno X.
 "Trasporto con elicottero di pazienti con gravi insufficienze respiratorie classificate come ALI-ARDS: definizione del problema, storia di questo tipo di trasporti in Italia, eliminazione della grey area e aspetti aeronautici". Emergency Oggi n° 10 Dicembre 2004 Anno X.

Circolare ENAC OPV02 (limiti di impiego del personale navigante)
 Regolamento JAR OPS 3 rev. 2 del 01/01/02 (App. 1 a JAR OPS 3.005 d, sezione specifica per HEMS; approvazione aeronautica radio ed elettromedicali pag. 1-B-13)
 Regolamento HEMS " Norme operative per il servizio di emergenza con elicotteri" edizione 2 del 01/03/04
 Circolare ENAC OPV 18 (notifica della rete delle piazzole ad ENAC, orario dei piloti...)
 D.M. 08/08/03 (elisuperfici)
 Conferenza Stato Regioni, linee guida sui servizi di elisoccorso del 03.02.05
 ENAC SNT (servizio normativa tecnica): protocollo 03-484/SNT del 29/07/03 (approvazione aeronautica radio secondo il criterio "NO HAZARD" e necessità di inserimento nella lista degli equipaggiamenti dell'aeromobile)
 ENAC SPA (servizio prodotti aeronautici): protocollo 03-140/SPA dell'11/02/03 (spiegazione del criterio NO HAZARD)
 JAR 25.1309 (criterio NO HAZARD di approvazione

equipaggiamenti)
 ENAC-RAI protocollo 96-391/CCT del 18/04/96 (necessità del modello 154 ENAC per gli impieghi approvati all' esercente e del supplemento al manuale di volo)
 ENAC-RAI protocollo 96-338/CCT del 05/04/96 (necessità del modello 154 ENAC per gli impieghi approvati all' esercente e del supplemento al manuale di volo)
 Lettere di ENAC RAI – Direzione Generale protocolli: 96-2365C/ECI del 04.12.1996, 2000-353C/ECI del 17.03.2000, 2000-1418C/ECI del 10.10.2000 (Basi secondarie dell' esercente)
 ENAC, prot. 04-100614/ARS del 23.11.2004, sul capitolato di appalto del servizio di elisoccorso 118 dell' Ospedale Sant'Anna di Como
 ENAC, prot. 05-100049/ARS del 31.01.05, sul capitolato di appalto dell'azienda sanitaria dell' Ospedale Niguarda di Milano
 ENAC, prot. 2005/391/TCN del 01.04.05, sul capitolato di appalto della Regione Campania

LE APPROVAZIONI AERONAUTICHE DELLE DOTAZIONI SANITARIE DI BORDO

In conformità alle norme aeronautiche in vigore la Regione Toscana ha specificato che il Kit sanitario è il complesso delle attrezzature stabilmente collocate nel comparto sanitario dell'aeromobile, o comunque il cui uso è previsto all'interno, la cui installazione deve essere approvata dall'ENAC e trascritta nel modello ENAC 154 con specifico riferimento a supplemento approvato ENAC del manuale di volo.

Il kit sanitario dovrà essere idoneo per consentire al personale sanitario di effettuare trattamenti di defibrillazione, anche durante il volo, senza interferire con la sicurezza di quest'ultimo. Tale kit e le relative modalità di utilizzo devono essere approvati dall'ENAC ed indicati nel supplemento al manuale di volo.

L'operatore aeronautico dovrà garantire la possibilità di uso a bordo degli elettromedicali (quindi sarà a carico della ditta appaltante il sistema di fissaggio e la verifica della compatibilità elettromagnetica con gli apparati elettroavionici di bordo) ottenendo la approvazione di ENAC trascritta nel modello 154 e descritta in apposito supplemento al manuale di volo.

L'OSSIGENO SANITARIO A BORDO DEGLI ELICOTTERI

Il problema della ricarica delle bombole di ossigeno sanitario è stato sempre un problema critico, come in tutti i casi in cui una esigenza sanitaria (autorizzazione al trattamento di O₂ sanitario) deve essere gestita in ambito aeronautico. Per questo

motivo la regione Toscana ha specificato che "la ricarica delle bombole dovrà essere effettuata presso ditte autorizzate in conformità alle vigenti norme (DL 538 del 30.12.92), che l'esercente aeronautico dovrà qualificare, prima dell'inizio del servizio, come fornitori in conformità alla JAR EASA 145. Non essendo dotata l'esercente aeronautico di autorizzazione alla trattazione di gas medicali, le spese e la gestione logistica della operazione, nonché gli accordi commerciali con il fornitore, saranno a totale carico dell'esercente aeronautico, mentre la fornitura farà riferimento al numero di autorizzazione ministeriale come da DL 538 del 30.12.92. di cui le ASL competenti per ogni base di eli-soccorso sono dotate."

Le bombole di Ossigeno devono essere ricaricate da ditte autorizzate in conformità al DL 538 del 30.12.92 e vengono stoccate in base in appositi contenitori e in appositi spazi



HEMS 2005

Le esperienze regionali
a confronto

16/17 Settembre 2005

Aeroporto Cinquale di Massa

Per informazioni:

Key Communication

Via Po 10

00198 Roma

Tel. 06/8535.5798

Fax 06/8535.5606

www.emergencyoggi.it

info@emergencyoggi.it

