



Un importante momento di confronto tra gli addetti del settore

Dr Alberto Baratta

Il congresso nazionale sull'elisoccorso “HEMS 2005: Le esperienze regionali a confronto” è stato concluso da una tavola rotonda alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle Regioni e Province Autonome committenti i servizi, i costruttori di elicotteri e i loro rappresentanti in Italia, i piloti, le compagnie aeree, le organizzazioni degli imprenditori, con le autorevoli presenze degli ispettori ing. Giovanni Ambrosone e com.te Luigi Simoncini di ENAC, e dell'ing. Roberto Di Carlo di ENAV. Di seguito una sintesi degli argomenti che sono stati trattati durante la tavola rotonda, con riferimento alle relazioni al congresso da cui ha preso spunto la discussione, e che sono disponibili sul sito internet:

<http://www.emergencyoggi.it/hems/index.htm>.

L'ing. Di Carlo di ENAV, direttore ATS Regulations and Operational Validation, ha raccolto e rilanciato la proposta formulata dalle organizzazioni professionali dei piloti (intervento del com.te Lebet al congresso) di istituire sistemi di rotte dedicate per il volo notturno degli elicotteri HEMS e per le procedure IFR nelle zone di traffico congestionato.

L'ing. Di Carlo ha raccolto le osservazioni dei presenti sulla assegnazione di nominativi radio e codici transponder specifici per i voli HEMS, al fine di renderli riconoscibili immediatamente agli altri aeromobili e ai controllori di volo.

Altro argomento affrontato durante il congresso e rilanciato dall'ing. Di Carlo è stato quello dei voli VDS; la attuale situazione vede gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo condividere gli stessi spazi aerei degli altri aeromobili, in particolare di quelli impiegati in HEMS per le zone e quote dove normalmente si svolgono, con diverso sistema di regole e addirittura senza contatto radio, alla luce di una normativa (Legge 106/85) ormai vecchia e non più adeguata a gestire in sicurezza la realtà di oltre 9000 apparecchi per il volo da diporto e sportivo a fronte di circa 1300 aeromobili.

Per la importanza degli argomenti da trattare l'ing. Di Carlo ha auspicato incontri specifici, work shop tecnici, tra i soggetti del settore sulle specifiche questioni affrontate.

Di notevole interesse gli argomenti trattati dagli ispettori ENAC e la chiarezza delle risposte date alle domande dei presenti.

ENAC ha sottolineato che i cambiamenti normativi saranno sem-

pre preceduti da una fase di consultazione e concertazione con le varie componenti e attori del settore elisoccorso in Italia.

Il primo argomento affrontato con ENAC è stato quello della distinzione tra HEMS e SAR. In Italia tale distinzione non è applicabile per il contesto orografico in cui si opera, per la tradizione dei servizi di elisoccorso in Italia che hanno sempre effettuato operazioni in montagna, per il quadro normativo che non permette la discriminazione nella assistenza sanitaria ai cittadini in funzione del luogo in cui si trovano e in cui hanno bisogno di assistenza sanitaria. Il regolamento HEMS ha chiarito questo aspetto laddove al punto 1 recita: “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”.

ENAC ha manifestato con l'ing. Marasà al congresso, e con il com.te Simoncini alla tavola rotonda, l'intenzione di regolamentare meglio le attività SAR, rimanendo nell'ambito del TP, come previsto dal DM 18.06.81. Infatti la parte II del DD 41/6821/M3E, ancora in vigore per le operazioni SAR in montagna, è inadeguata e non tratta le operazioni HEMS/SAR in mare (interessante spunto è stato l'intervento del dott. Lalli di Pescara al congresso). L'impegno e il chiarimento fornito da ENAC è relativo al fatto che mai le operazioni di elisoccorso in mare e montagna saranno classificate come lavoro aereo, come la traduzione letterale di aerial work per le operazioni SAR in ambito ICAO potrebbe fare pensare (e temere). Si tratterà di una regolamentazione, concertata con gli addetti del settore, che aggancerà le operazioni di elisoccorso in mare e montagna alla JAR OPS 3, che regola il TP, mantenendo inalterato l'attuale livello di sicurezza associato a tali operazioni.

E' stata trattata anche la questione del corretto inquadramento dei membri di equipaggio di missione, proposta da Unione Piloti il 21.02.05, e rilanciata al congresso da un interessante intervento di due infermieri professionali di Parma, Paola Ghirardi e Giulio Bernardini. Stante il Codice della Navigazione vigente prima della modifica intervenuta con il DL 96/2005, si chiedeva l'inserimento del personale interessato (Verricellista HHO, Membri di equipaggio HEMS HCM, esperto di soccorso, medico in opera-



zioni SAR come da parte II del DD 6821) tra il Personale di Volo, e quindi l'iscrizione all'ENGA. La risposta di ENAC, sempre relativa al quadro normativo pre DL 96/2005, negava l'iscrizione all'ENGA, in quanto ENAC scriveva che il personale di volo deve essere dotato di titoli previsti dall'Annesso 1 ICAO. La modifica al codice della navigazione non elimina il problema in quanto pur essendo stati modificati e/o cancellati gli articoli che riguardavano l'ENGA (da 731 a 742), pur essendo stato ribadito che il personale di volo deve essere in possesso di titoli come da Annesso 1, non sono stati modificati gli articoli 896 e 897. Inoltre, come ribadito al congresso, i regolamenti specifici per l'HEMS (Regolamento HEMS e circolare OPV18) e il DD 41/6821/M3E parte II (per l'elisoccorso in montagna), distinguono i membri di equipaggio di missione dai passeggeri sanitari. La questione non è astratta, soprattutto perchè l'equipaggio è composto da membri appartenenti a diverse organizzazioni (le compagnie aeree, il CNSAS, le regioni e le province autonome), e di conseguenza il corretto inquadramento e la definizione dei corretti rapporti funzionali e gerarchici sono essenziali per la Crew Coordination e per la Sicurezza del Volo. Inoltre i problemi riguardano la qualificazione di tali membri di equipaggio, gli albi e i registri relativi, i requisiti psico fisici, i controlli periodici, i limiti di impiego,..... Se il problema, con la modifica del codice della navigazione, non è più quello della iscrizione all'ENGA o dell'inquadramento come personale di volo, rimane comunque la necessità di gestire in modo corretto i membri di equipaggio di missione in quanto membri di equipaggio a tutti gli effetti. I rappresentanti di ENAC alla tavola rotonda si sono impegnati ad analizzare l'argomento e a dare una risposta, ribadendo e riconoscendo che c'è in effetti un vuoto normativo e che è stata proprio una volontà di ENAC distinguere i passeggeri dai membri di equipaggio. I rappresentanti di ENAC alla tavola rotonda hanno poi chiarito i punti principali degli interventi della autorità aeronautica sui capitolati di appalto (vedasi le relazioni del com.te Bartolomeo Ferreri e dell'ing. Benedetto Marasà al congresso), e hanno specificato che l'ente interverrà anche sugli appalti in essere, non rinnovati e in proroga, chiedendo: compliance check list tra capitolato e norme in vigore; rete di piazzole evidenziando la responsabilità del Committente (Regione o Provincia) di comunicare il numero dei movimenti (responsabilità che non può essere lasciata all'operatore, in quanto su una singola piazzola possono operare elicotteri di diverse compagnie); verifica di congruenza tra i Manuali Operativi e di Rotte di esercenti che operano in ATI nella stessa Regione; nel caso di appalti provinciali o per singola ASL, la rete di piazzole dovrà essere comunicata dalla Regione di appartenenza, essendo comune a tutti i servizi provinciali (eccezion fatta per i territori del-

le Province Autonome). Sulla questione del rispetto delle regole ci sono stati degli animati, ma sempre corretti e costruttivi, scambi di opinioni tra costruttori, piloti, operatori ed ENAC; quando gli operatori hanno parlato di costi in aumento a fronte di appalti dai budget limitati, alcuni rappresentanti delle Regioni hanno fatto notare come forse in passato il prezzo pagato per i servizi di elisoccorso era eccessivo. Quando i costruttori hanno parlato di regole che rendono alti i costi, ENAC ha sottolineato come il rispetto delle regole è presupposto essenziale; se si dimostra che le regole non sono applicabili, si concerta in modo chiaro la loro eventuale modifica. D'altra parte, come hanno fatto notare i piloti, il rispetto delle regole non è un problema sindacale ma di sicurezza del volo, né i maggiori costi (per nuove macchine, servizi, ...) possono comportare riduzioni dei margini di sicurezza, per esempio enfatizzando e puntando l'indice (in modo vago e non documentato) sui costi legati al rispetto dei limiti di impiego di piloti e tecnici, in quanto si tratta di questioni primarie di sicurezza del volo. Alcuni operatori hanno poi posto il problema, da approfondire, dei costi legati ai servizi di assistenza al volo, che recenti normative sposterebbero a carico delle Regioni committenti. Non essendo completa la documentazione e i documenti disponibili, si è rimandata la questione a tavoli tecnici specifici. Argomento importante affrontato alla tavola rotonda è stato quello dell'improprio impiego dei Vigili del Fuoco per i servizi regionali di elisoccorso; la questione era stata chiarita al congresso dall'ing. Marasà di ENAC che aveva spiegato come, in base al Regolamento HEMS, alla circolare OPV 18, alla JAR OPS 3 e al DM 18.06.81 che inquadra le attività di elisoccorso nel TP, per potere effettuare attività HEMS l'operatore aeronautico deve essere in possesso di COA (certificazione JAR OPS 3), indipendentemente dai fini di lucro connessi all'effettuazione delle operazioni e dalla natura della organizzazione che le effettua. In rappresentanza dei Vigili del Fuoco di Genova ha preso la parola il com.te Ivano Piccardo che ha spiegato, senza convincere i presenti, la posizione dei Vigili del Fuoco sull'argomento. Il punto di vista degli imprenditori del settore (rappresentati dalla Associazione elicotteristica italiana e dalla FISE) era centrato sulla non corretta concorrenza determinata dall'utilizzo degli elicotteri dei VVF, che oltre che in violazione delle regole di ENAC determina instabilità nel settore. Come si vede gli argomenti affrontati alla tavola rotonda sono stati tanti, e la tavola rotonda e il congresso saranno stati efficaci nella misura in cui avranno determinato nelle opportune sedi gli approfondimenti necessari delle questioni sollevate e la istituzione di un metodo condiviso tra tutti gli addetti del settore di studio dei problemi, confronto, concertazione. Il tavolo tecnico permanente proposto da alcuni e a parole auspicato da tutti.