AIUT ALPIN DOLOMITES

Bilancio sociale 2021

Aiut Alpin Dolomites
Zona Artigianale Pontives 24
39040 Laion (BZ)
Cod.fiscale: 94026630213
Part.Iva.: 02741740217

Tel.: +39 0471 797766/797171
Email: info@aiut-alpin-dolomites.com
www.aiut-alpin-dolomites.com

La storia dell‘ Aiut Alpin Dolomites

Aiut Alpin Dolomites è una associazione privata, fondata nel 1990 ma operativa dal 1987. Il suo fine è quello di mettere a disposizione delle squadre di soccorso alpino delle Dolomiti i servizi di un elicottero specializzato per interventi in montagna, in zone dove l’alta frequentazione sportiva e turistica determina un considerevole numero di incidenti.

Questo servizio di elisoccorso venne concepito e realizzato dai volontari delle valli ladine Gardena, Fassa e Badia, la cui motivazione è sempre stata la solidarietà umana, che si tramanda da generazioni di guide alpine e di alpinisti. Per comprendere come Aiut Alpin Dolomites sia oggi uno dei più attivi e rinomati gruppi di elisoccorso, è necessario rifarsi alla loro tradizione e al loro retaggio.

Fondazione e storia

La tradizione del soccorso

Il soccorso in montagna nacque con l'avvento dell' alpinismo, la cui storia nelle Dolomiti iniziò negli ultimi decenni del 1800. Il primo intervento di soccorso in Val Gardena, di cui si ha una attendibile documentazione, risale al 1898, nel gruppo del Sassolungo, dove il noto alpinista inglese Norman Neruda precipitò mentre guidava una cordata sui camini Schmitt delle Cinque Dita. Nonostante il sollecito recupero, che impegnò duramente le due guide gardenesi Fistil e Pescosa, Neruda morì pochi giorni dopo e venne sepolto nel cimitero di Ortisei. Nei primi decenni del 1900, in particolare dopo la prima guerra mondiale, gli incidenti divennero sempre più numerosi. In quel periodo erano ancora le guide alpine ad impegnarsi in prima persona per portare aiuto, sulle loro gesta e vicissitudini sono innumerevoli i racconti e gli aneddoti che ci vengono tramandati. Ferdinando Glück, una delle guide più attive di Selva, sosteneva di aver portato giù dalla montagna, "tra vivi e morti", ben 76 persone. Negli anni Cinquanta l'alpinismo dolomitico decollò decisamente e, da attività di élite, divenne un fenomeno di massa. Di pari passo aumentarono gli incidenti, tanto che le poche guide alpine in servizio non furono più in grado di far fronte al recupero degli infortunati. Ben presto i giovani alpinisti delle valli dolomitiche compresero che era loro dovere offrire un contributo e si organizzarono adeguatamente. Seguendo gli esempi di alcuni centri della Regione e della vicina Val di Fassa, nel 1954 venne fondata la squadra di Soccorso Alpino della Val Gardena, affiliata sia al Club Alpino Italiano, sia all'Alpenverein Südtirol. Decine di squadre analoghe nacquero negli anni successivi nelle Dolomiti e nelle altre valli della Provincia.

Un particolare determinante in Val Gardena fu il costituirsi, contemporaneamente alla squadra di soccorso, del gruppo alpinistico dei Catores. Parecchi aderenti a questa associazione diventarono alpinisti ad alto livello, compiendo numerose imprese di estrema difficoltà nelle Dolomiti, nelle Alpi Occidentali, nelle montagne dell'Himalaya e del Sudamerica. Fu naturale che i Catores prendessero in mano l'organizzazione e la direzione dei soccorsi. II loro contributo fu decisivo per la squadra di Soccorso Alpino della Val Gardena che, insieme con quella della Val di Fassa, divenne una delle più note e conosciute di tutta la zona dolomitica.

La tecnica degli interventi subì nel dopoguerra una rapida evoluzione. In origine il recupero degli infortunati avveniva con l'utilizzo dei normali attrezzi da scalata, cioè corde, chiodi e moschettoni. Negli anni cinquanta si resero disponibili nuovi equipaggiamenti, studiati appositamente per il soccorso su grandi pareti rocciose. L'innovazione più importante fu la sostituzione delle corde di canapa o manilla con sottili cavetti d'acciaio. Giuntando questi ultimi per molte centinaia di metri, ci si poteva calare lungo intere pareti ed eseguire recuperi fino allora ritenuti impossibili. Queste nuove tecniche richiesero l'impegno di più persone e un miglior addestramento della squadra, cosa che portò a una maggiore unità del gruppo e un forte legame di solidarietà ed amicizia tra i vari componenti. Fu questo spirito, maturato fra i maglioni grigi dei Catores, che portò all'impiego dell'elicottero ed alla fondazione di Aiut Alpin Dolomites.

L'arrivo degli elicotteri militari

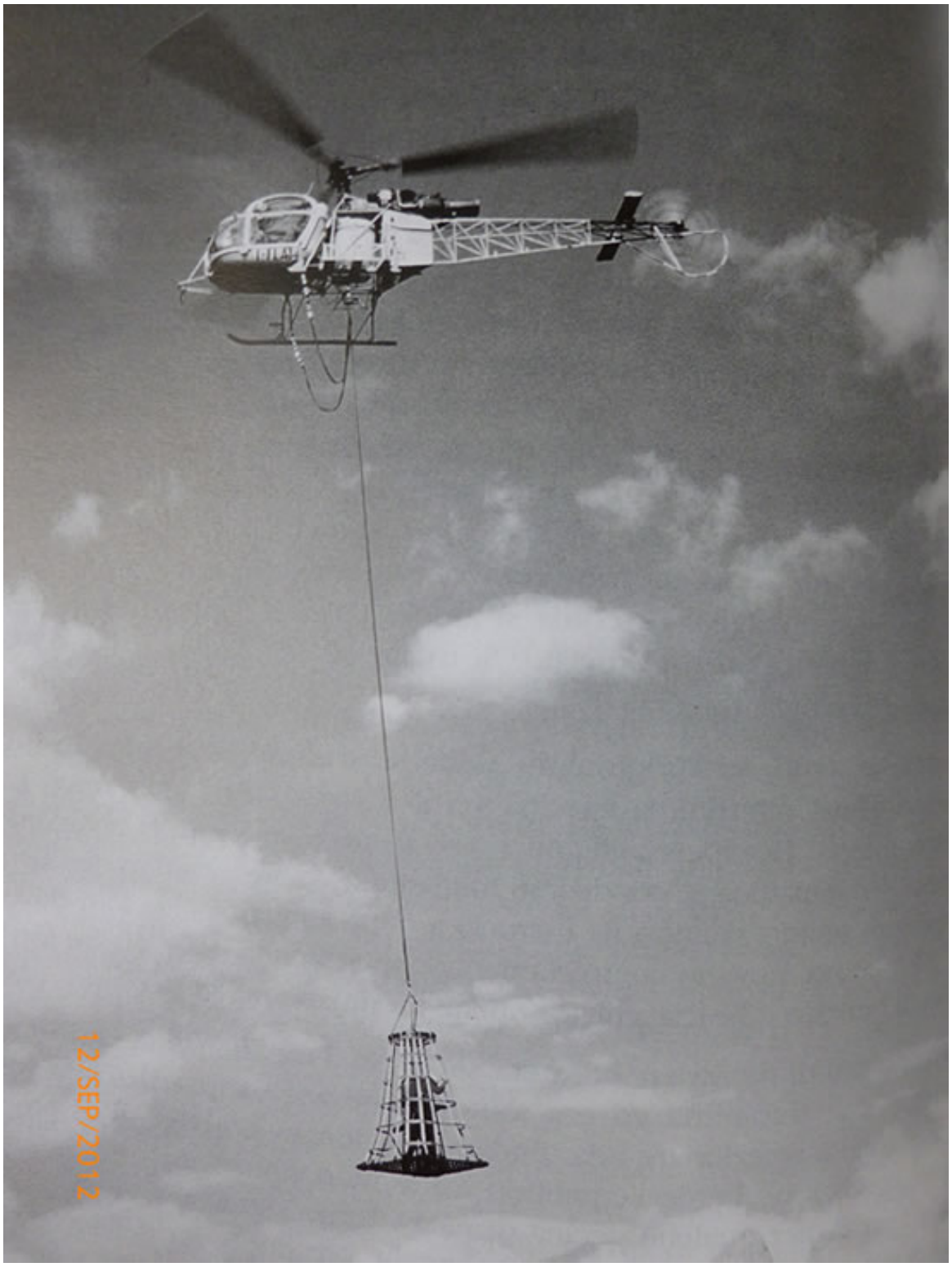
Verso la fine degli anni Sessanta in Italia inizia ad operare il gruppo Aviazione Leggera Esercito, con vari elicotteri Agusta Bell. Un reparto (chiamato allora ALE-Altair) viene reso operativo anche a Bolzano presso il IV Corpo d'Armata, con sede nell'aeroporto di San Giacomo. È grazie a questo

reparto militare ed ai suoi validi piloti che ha inizio in Alto Adige, nei primi anni Settanta, l'impiego di elicotteri nel soccorso alpino.

Decisivo per l'elisoccorso nelle Dolomiti diventa l'impiego del verricello motorizzato e della corda fissa. Il verricello, montato su un braccio oscillante posto a lato della cabina, permette di calare i soccorritori ed attrezzi in volo stazionario e di recuperare direttamente i feriti. In assenza di verricello viene fatta scendere dal fianco del portellone una corda fissa, alla quale sono agganciati infortunato e soccorritore per il trasporto fino al punto di atterraggio più vicino, dove avviene la sistemazione in cabina.

Con l'avvento degli elicotteri militari nascono anche i primi problemi legati all'applicazione dei loro regolamenti rispetto alle esigenze che il soccorso in alta montagna richiede. Poiché in tempo di pace il compito principale dell'esercito consiste nell'addestramento militare, le tecniche di soccorso sulle montagne dolomitiche rappresentano per i piloti un ottimo modo per esercitarsi. Per i soccorritori alpini gli inconvenienti derivano dal fatto che macchine e relativi equipaggi cambiano spesso e che non tutti gli elicotteri sono attrezzati adeguatamente. Alcuni piloti sono disposti ad adottare tecniche difficili su loro personale responsabilità, altri invece sono poco inclini a sperimentazioni oppure hanno meno esperienza.

Ben presto è evidente che solo un vero affiatamento tra soccorritori e piloti può garantire il successo di un intervento, minimizzando il rischio d'incidenti. I reparti militari hanno anche altri compiti importanti, e non sempre sono in grado di intervenire tempestivamente con il pilota più esperto e con il mezzo più idoneo. A metà degli anni Ottanta un intervento di recupero in Val Gardena viene effettuato con un elicottero Lama fatto arrivare da fuori per l'occasione. Per la prima volta viene utilizzato un cesto di soccorso appeso al gancio baricentrico, e questo lascia intravedere nuove possibilità ed alternative nei soccorsi in montagna.



L’elicottero provinciale

Per confrontare e verificare le possibilità di utilizzo delle varie macchine, il Soccorso Alpino della Val Gardena organizza, nella primavera del 1986, una dimostrazione nel gruppo del Sassolungo. Vi partecipano una decina di elicotteri di diverso tipo. Sono presenti parecchi Agusta-Bell civili e militari, alcuni LAMA della Aerospatiale e, tra gli altri, anche un BK 117 della MBB. In poco più di

tre ore vengono eseguite una quindicina di simulazioni di soccorso, alcune delle quali altamente spettacolari. Assistono alla dimostrazione politici e amministratori provinciali, funzionari della Croce Bianca e della Croce Rossa, sindaci delle valli dolomitiche e, naturalmente, gli operatori di varie squadre di Soccorso Alpino, anche delle province limitrofe. Il messaggio è chiaro, i diversi enti delle province dolomitiche devono attivarsi per affiancare ai mezzi militari un elicottero specifico, specializzato ed attrezzato per interventi tecnicamente difficili in alta montagna.

Pochi mesi dopo, nell'estate dell' 86, la Croce Bianca affitta un primo elicottero di soccorso, che viene stazionato presso l'ospedale di Bolzano. Nell'87 un altro evento significativo, il centro di chiamata del Soccorso Alpino dell'intera provincia viene installato presso la baita Sanon sull'Alpe di Siusi. Su richiesta di Raffael Kostner, allora capo dei Catores, e con l'appoggio di tutte le squadre di soccorso, la Croce Bianca vi disloca il suo secondo elicottero, un Alouette III, affidandone la gestione tecnica al Soccorso Alpino della Val Gardena. La scelta si rivela vantaggiosa. L'Alpe di Siusi si trova infatti a metà strada circa tra le montagne di Sesto di Pusteria e quelle della Val Venosta. Inoltre è nel cuore delle Dolomiti, dove si verifica la maggior parte degli incidenti, ed ad una quota che permette di abbreviare i tempi di volo. La baita Sanon, in ottima posizione e con servizio di ristoro, può anche ospitare il personale di bordo. AI comando si alternano tre piloti, espertissimi nel soccorso in montagna: Roberto De Alessi, Antonio Vaccari, ambedue di estrazione militare, e Mirko Kopfsguter, tutti provenienti dalla Società Elialpi. E' un'estate impegnativa quella dell' 87, con molteplici interventi, alcuni tecnicamente difficili, e molte uscite della squadra di soccorso, a volte anche con i metodi tradizionali.

L'inverno successivo I' Alouette III riprende servizio, ma poco dopo viene trasferito a Bolzano per sostituire un mezzo rimasto danneggiato in un incidente. Prima dell'estate, prevedendo l'impiego dell'elicottero anche come eliambulanza, la base di stazionamento dell' Alpe di Siusi è spostata all' ospedale di Bressanone. Per il Soccorso Alpino la stagione estiva del 1988 si presenta ancora una volta difficile: si effettuano interventi con mezzi della Croce Bianca, con quelli militari e con quelli di Cadore Soccorso. Vengono malauguratamente a mancare l'affiatamento e la conoscenza reciproca tra soccorritori volontari e piloti, indispensabili per operare al meglio con un mezzo così complesso.

Per evitare il ripetersi di questi inconvenienti, i gruppi di Soccorso Alpino del CAI e dell' AVS, guidati ancora da Raffael Kostner, decidono per l'inverno 1989 di noleggiare insieme un elicottero e di stazionarlo ancora sull'Alpe di Siusi. Affittano perciò dalla Società Elicortina il modello Ecureuil AS 350B della Aerospatiale, una macchina ottima: piccola, ben manovrabile e di gestione non troppo onerosa. Sfortunatamente però, alla fine dell'inverno, viene a mancare la collaborazione tra questi due gruppi. La squadra della Val Gardena è costretta a continuare da sola e per la stagione estiva riesce ad assicurarsi un elicottero potenziato, il modello AS 350B, preso in prestito da Elicomo. Sono ingaggiati tre eccellenti piloti, Paolo Angelani, Paul Frei e Luigi Piffer; quest'ultimo presta servizio anche per alcune stagioni successive. E'un momento delicato per la giovane organizzazione, dove sono decisivi la solidarietà e l'aiuto tangibile del CNSAS Alto Adige, il Corpo Nazionale Soccorso Alpino del CAI, senza il quale il servizio di elisoccorso non potrebbe proseguire.

Grazie al nuovo elicottero è ancora possibile eccellere nei soccorsi. Nell'estate del 1989 vengono eseguiti oltre sessanta interventi, parecchi con difficili recuperi in volo stazionario e tramite corda fissa. Si porta aiuto a scalatori, escursionisti, praticanti del volo planato ed operai infortunati durante attività lavorative. In un caso si rende addirittura necessario scaricare i passeggeri di una seggiovia bloccata. Risulta sempre più evidente l'importanza del medico di bordo durante i soccorsi. Nell'inverno seguente si dimostra decisivo il trasporto urgente in ospedale di sciatori infortunati gravi, con traumi cranici, lesioni alla colonna vertebrale, rotture del bacino o fratture esposte di arti. La velocità di intervento e l'affidabilità dell'elicottero dell'Alpe di Siusi sono ora proverbiali.

La fondazione di Aiut Alpin Dolomites

In base a queste esperienze risulta evidente che per fornire un servizio efficiente e specializzato per i soccorsi in alta montagna è necessario allargare la zona di intervento e riunire le squadre delle vallate vicine. Solo con la partecipazione di tutti i gruppi operanti in ambito dolomitico è infatti possibile disporre di un elicottero con caratteristiche analoghe a quelle sperimentate nelle ultime stagioni. La giusta scelta del mezzo è ritenuta essenziale per muoversi con sicurezza tra le guglie delle Dolomiti.

Dopo consultazioni tra i responsabili dei soccorsi delle valli ladine, il 17 luglio 1990 viene siglato l'atto costitutivo dell' Union Aiut Alpin Dolomites (nome in seguito abbreviato), associando alla fondazione nove squadre. Gino Comelli, guida alpina di Alba di Canazei e capo del Soccorso Alta Fassa, è eletto Presidente. La direzione tecnica tocca a Raffael Kostner, allora alla guida del Soccorso Alpino Val Gardena. Negli anni successivi Comelli si alterna nel suo ruolo con Willy Costamoling di Corvara, capo del Soccorso Alta Badia. La segreteria è affidata a Günther Comploj,

la contabilità a Konrad Weirather; quest'ultimo ricopre la carica ancora oggi. Oltre a Val Gardena, Alta Badia e Alta Fassa, entrano in Aiut Alpin Dolomites le squadre di La Valle, San Martino in Badia, San Vigilio di Marebbe, Val di Funes, Centro Fassa e Moena. Sesto di Pusteria e Solda partecipano tramite il CNSA, di cui i relativi gruppi di soccorso fanno parte; l'anno successivo si associano anche le squadre dell'Alpenverein Südtirol di Siusi e Tires.

Il problema della scelta dell'elicottero può adesso essere risolto. Viene preso in affitto dalla società CPA il mezzo più idoneo disponibile, il modello Ecureuil AS 350 B1, provvisto anche di verricello. È inoltre importante poter contare su piloti conosciuti e fidati; il primo è Renzo Rossi, esperto di soccorso insieme ai militari e presso Elidolomiti, che si dedica al proprio lavoro con passione e impegno.

Il primo anno di attività si rivela subito molto impegnativo, con oltre cento interventi di soccorso portati a termine, la maggior parte dei quali tramite elicottero. I tempi di volo variano da un minimo di 7 ad un massimo di 100 minuti. Per un migliore affiatamento tra i tecnici di bordo ed i soccorritori locali vengono effettuate parecchie prove ed esercitazioni. Se le condizioni metereologiche o di visibilità non permettono di volare, le squadre ripiegano sui sistemi tradizionali utilizzando l'auto fuoristrada per i trasferimenti, prassi seguita tuttora.

Nel 1991 e nel 1992 Aiut Alpin Dolomites (abbreviato AAD) consolida la propria presenza nel soccorso alpino dolomitico. È sempre più evidente che sarebbe difficile farne a meno senza creare un danno al turismo ed all'immagine dell'Alto Adige. Ormai viene chiamato da tanti organi preposti alla sicurezza della regione, come se si trattasse di un ente statale. Ci si dimentica che è un associazione privata, che sopravvive grazie ad erogazioni volontarie. Questa situazione viene riconosciuta dall'assessore alla Sanità, che nella primavera del 1992 accenna ad un possibile aiuto finanziario da parte della Provincia di Bolzano. È la motivazione giusta al momento giusto per impostare l'attività dell' imminente stagione estiva, che poi si rivela più impegnativa di qualsiasi altra annata precedente: ben 199 sono le richieste d'intervento con l'impiego di oltre 800 uomini-azione, 19 squadre di soccorso assistite, 85 ore di volo con una media di 26 minuti per ogni missione, 249 persone salvate di cui 152 ferite e 21 salme recuperate.

Aggiungiamo alcuni ragguagli sull' organizzazione di Aiut Alpin Dolomites in quei primi anni. Il nuovo elicottero Ecureuil AS 350B2 viene preso in affitto dalla Società lombarda Air Service Center. Con un motore a turbina da 740 CV e portata fino a 6 persone, questo mezzo ha un'autonomia di 670 km ed è dotato di verricello con 40 m di cavo e portata 136 kg. Sulla scia di Rossi, si mettono ai comandi i piloti Enrico Galeazzi (Chicco), Franco Pagan e, per ultimi, Marco e Gabriel Kostner, ambedue fratelli di Raffael. Un motorista si occupa a sua volta dei controlli giornalieri a tempo pieno. Vari medici, selezionati dal responsabile sanitario della base Michele Nardin, in genere anestesisti-rianimatori, parecchi dei quali anche alpinisti, sono sempre presenti sull'elicottero durante i salvataggi. Due guide alpine sono specializzate come tecnici di bordo, altri soccorritori vengono imbarcati di volta in volta quali esperti di zona.

Il centro di chiamata sull'Alpe di Siusi è raggiungibile tramite due linee telefoniche e varie ricetrasmittenti impostate sulle frequenze delle squadre di soccorso, del ponte radio CNSAS Alto

Adige, della Protezione Civile e dell'elicottero stesso. Mediante computer è possibile accedere rapidamente alle persone ed agli enti interessati, cioè capisquadra del Soccorso Alpino, conduttori di cani di valanga, elisoccorsi alternativi, medici, ospedali, ambulanze, Carabinieri, Vigili del Fuoco, Protezione Civile ecc. Se la situazione metereologica in prossimità del confine lo richiede, è possibile contattare le associazioni di soccorso austriache e svizzere per ottenere o fornire assistenza. Il centro radio è presidiato dall'alba al tramonto da membri della squadra di Soccorso Alpino Val Gardena appositamente addestrati ed è comunque attivo anche di notte. Non essendo necessario alcun trasferimento della richiesta di soccorso, l'elicottero è in grado di decollare entro due minuti dall'allertamento: la rapidità di intervento del centro di chiamata di Aiut Alpin Dolomites viene riconosciuta da tutti.

La crisi finanziaria del 1993

Tutto sembra andare per il meglio, ma mentre l'efficienza dei soccorsi e la velocità di intervento dell'elicottero continuano a migliorare, non si può dire altrettanto della situazione economica. Aiut Alpin Dolomites viene sostenuto in modo molto concreto dal CNSAS Alto Adige e dal suo presidente Lorenzo Zampatti, ma non dalle altre associazioni di alpinisti. Le varie squadre che utilizzano i suoi servizi mettono a disposizione parte dei loro introiti e rimborsi spese, ma i contributi di sponsor e sostenitori privati sono ancora pochi e discontinui. Dopo ogni intervento alle persone soccorse viene inviata una lettera in cui si rende noto che Aiut Alpin Dolomites non è una associazione pubblica, e quindi necessita della partecipazione alle spese sostenute. Purtroppo non tutti aderiscono a questi inviti; inoltre nel caso di persone indigenti o non in grado di contribuire, come per esempio gli alpinisti dell'Est europeo, o dei famigliari dei morti recuperati,

non viene inoltrata nessuna richiesta. Per far fronte alle spese dell'elicottero Aiut Alpin Dolomites deve perciò ricorrere a prestiti bancari ed i capi delle squadre di soccorso delle valli Gardena e Badia, Raffael Kostner e Willy Costamoling, sono costretti ad intervenire anche di tasca propria oltre a dover dare, insieme a Gino Comelli, garanzie personali per ottenere i crediti.

Alla fine dell'inverno 1993 la crisi diventa acuta. Aiut Alpin Dolomites viene a trovarsi in una situazione di parziale insolvenza. Il contributo della provincia, a cui si è fatto cenno, non è arrivato e la società che affitta l'elicottero esige il rispetto dei pagamenti pattuiti. All'inizio dell'estate Aiut Alpin Dolomites non è in grado di riprendere servizio ed a partire dal mese di giugno tutte le richieste di soccorso sono girate alla Croce Bianca. Questa situazione ha ampio eco e viene ampiamente commentata dalla stampa locale.

Per una serie di coincidenze si verificano proprio in quel periodo alcuni gravi incidenti in Alto Adige che richiedono difficili interventi in alta quota tramite elicotteri. In un caso le difficili condizioni atmosferiche rendono necessaria la partecipazione di mezzi militari e della REGA svizzera per portare a termine il recupero delle salme di personalità note. I particolari dei soccorsi suscitano polemiche che dilagano su quotidiani e sulle televisioni nazionali. Questi avvenimenti attirano l'attenzione dell'opinione pubblica e danno inizio a ripensamenti sulla validità di Aiut Alpin Dolomites.

Sono in molti ad affermare che l'impegno di AAD nel salvare vite umane è ben poco conosciuto ed apprezzato, non solo a livello provinciale, ma nella stessa Val Gardena. Da varie parti viene fatto presente ai dirigenti dell'associazione che è necessario promuovere una miglior conoscenza della propria organizzazione e della attività svolta. A tale scopo intervengono alcuni sostenitori, sono inviate lettere esplicative ad operatori turistici, amministratori locali, uomini politici. Su vari quotidiani vengono pubblicati inserti riguardanti i rapporti stagionali di attività della associazione, con i particolari dei soccorsi effettuati e del numero delle persone salvate in montagna. Il libro "I Catores", pubblicato da Athesia nel 1995, che riferisce in modo oggettivo e dettagliato sui soccorsi in Val Gardena e sull'attività di Aiut Alpin Dolomites, è ampiamente citato ed utilizzato come fonte di riferimento. Importantissime sono le prese di posizione dei sindaci dei comuni adiacenti all'Alpe di Siusi, sia nella lori veste di amministratori locale, sia come esponenti del partito di maggioranza della provincia.

Per un certo periodo i problemi dell'elisoccorso animano le polemiche anche al di là della loro reale consistenza e sui giornali continuano ad apparire titoli sensazionali, spesso contraddittori e confusi. Per contro, vari mezzi d'informazione, compreso il quotidiano più diffuso, pubblicano frequentemente lettere di persone che esprimono solidarietà per AAD nonché incomprensione per l'atteggiamento di alcuni enti provinciali. Diversi quotidiani e settimanali locali cominciano a prendere posizione sempre più apertamente per Aiut Alpin Dolomites.

Nei tre anni successivi alla crisi del 1993, negli abitanti della provincia si verifica un radicale cambiamento di opinione sull'importanza di Aiut Alpin Dolomites nel Soccorso Alpino, e la sua legittimazione viene richiesta sempre più apertamente. Come si vedrà, proprio nel 1996 inizia il riavvicinamento tra provincia e AAD, che pochi anni dopo porterà all'integrazione di quest'ultimo nell'elisoccorso provinciale.

La Comunità di Lavoro

Le vicende fin qui riferite sono di pubblico dominio e come si è detto, hanno avuto vasto eco sui mezzi d'informazione. Presso l'amministrazione della Provincia di Bolzano, la posizione del Soccorso Alpino è da tempo oggetto di discussioni e parecchi sono stati i tentativi di regolamentazione. Già nel 1987 una legge provinciale, peraltro mai diventata operativa, ha previsto una gestione consorziale dell'elisoccorso in montagna, affidata a CNSAS e BRD (i soccorsi alpini del Club Alpino Italiano e dell'Alpenverein Südtirol) insieme con la Croce Bianca. Il 12 giugno 1991 viene firmato l'accordo di base tra Croce Bianca e varie associazioni di montagna e di Soccorso Alpino (in seguito definiti membri della Comunità di Lavoro per l'elisoccorso provinciale) per l'istituzione dalla tanto auspicata collaborazione. La Croce Bianca viene nominata capofila della Comunità, sono riconosciute le competenze dei due enti di Soccorso Alpino, le centrali operative, l'utilizzo dei due elicotteri provinciali e di un terzo mezzo in casi eccezionali. Nel giugno dell'anno successivo questo accordo diventa legge provinciale.

Per comprendere le ragioni che portano a questa convenzione è necessario aggiungere qualche chiarimento sulle modalità d'impiego dell'elicottero nei soccorsi, definite con le sigle HEMS e SAR. La prima (Helicopter Emergency Medical Service) si riferisce all' impiego tipico come eliambulanza, cioè al trasporto di malati tra vari ospedali, emergenze mediche a valle, assistenza a infortunati stradali e sul lavoro, etc. La seconda (Search and Rescue, termine

coniato in origine per i salvataggi in mare) significa "ricerca e soccorso", e sottintende anche assistenza senza necessità di prestazioni mediche. In montagna la ricerca di un disperso è piuttosto rara, complessa risulta invece la localizzazione di un infortunato o di un alpinista in difficoltà. L' intervento di gran lunga più difficile è il recupero di uno scalatore su montagne rocciose oppure in alta quota. In questi casi è indispensabile la collaborazione delle squadre di Soccorso Alpino i cui membri sono gli unici ad essere addestrati, attrezzati ed abilitati dalla legge ad assolvere questi compiti. Di loro pertinenza sono anche gli incidenti e le emergenze mediche di escursionisti e sportivi, che si verificano in montagna, su terreni impervi o innevati, lontani da strade d'accesso. La costituzione della Comunità di Lavoro è pertanto un atto dovuto per il Soccorso Alpino, che in Alto Adige riguarda quasi la metà degli interventi tramite elicottero.

Ma chi sono i membri della Comunità di Lavoro (C.d.L.) e come operano le loro organizzazioni? La Croce Bianca fu fondata nel 1965 come associazione di diritto privato, con lo scopo di organizzare in Provincia un'alternativa alla Croce Rossa. Con i suoi 2.800 collaboratori è oggi il più grande ente non-profit dell' Alto Adige; dispone di 32 sezioni periferiche, 220 ambulanze variamente attrezzate e 43 mezzi per la protezione civile. I due elicotteri BK 117, denominati Pelikan 1 e Pelikan 2, stazionati rispettivamente a Bolzano e a Bressanone, rientrano nella sua gestione anche se formalmente fanno capo alla C.d.L. II Bergrettungsdienst (BRD) è entrato in attività negli anni `50 e dispone di una organizzazione capillare in tutta la provincia, con oltre 700 persone suddivise in 34 stazioni di soccorso. II Corpo Nazionale Soccorso Alpino (CNSA) del CAI, con circa 500 uomini, si basa su 22 stazioni di soccorso, con maggior presenza ed attività nelle montagne delle Dolomiti e nei ghiacciai della Val Venosta, dove operava da decenni il Consorzio Nazionale Guide e Portatori. AVS e CAI sono le associazioni alpinistiche alle quali fanno capo i sopra menzionati gruppi di Soccorso Alpino.

Nel panorama degli enti preposti al soccorso va citata anche la Centrale Operativa Emergenza 112/118 (COE). Questi enti sono istituiti nei primi anni novanta su iniziativa del Servizio Sanitario Nazionale: il Decreto del Governo per la relativa attivazione porta la data del marzo 1992. A Bolzano la Centrale diviene operativa nell'autunno dell'anno successivo, tra le prime in Italia. Presidiata a turno da 15 operatori, è di funzione 24 ore al giorno; vi lavorano anche 10 infermieri e 3 medici. È raggiungibile al numero 112 tramite 30 linee telefoniche e dispone inoltre di varie ricetrasmittenti, di cui una sintonizzata sulla frequenza del Soccorso Alpino.

Dopo la costituzione ed il riconoscimento della Comunità di Lavoro da parte dell'Amministrazione Provinciale, la Croce Bianca continua a gestire attivamente ed in proprio l'elisoccorso, mentre la Comunità viene praticamente messa a riposo. Non vengono indetti gli incontri periodici previsti, non è nominato il comitato dei garanti, non vi sono proposte per l'impiego del terzo elicottero. Alcuni tentativi di realizzare un consorzio, come suggerito dal presidente dell'Alpenverein Luis Vonmetz, analogamente a quanto avvenuto in altre regioni italiane (per esempio in Piemonte, dove opera una rete di soccorso molto efficiente), non hanno successo. Solo parecchi anni dopo il dialogo tra C.d.L. e Provincia comincia a diventare costruttivo. Nel dicembre 1995 un ordine del giorno del Consiglio Provinciale, illustrato dal rappresentante ladino Carlo Willeit, invita la Giunta a includere al più presto Aiut Alpin

Dolomites nell'elisoccorso dell'Alto Adige. Negli anni successivi si moltiplicano i contatti per trovare un accordo tra C.d.L., Croce Bianca e Aiut Alpin Dolomites. Nonostante i tentativi degli assessori provinciali alla Sanità e al turismo, dottor Saurer e dottor Frick, di attivare una collaborazione, incomprensioni burocratiche e diversità di opinioni sulle modalità dell'integrazione rendono molto difficile la sua attuazione.

Nel frattempo, pur non avendo superato tutte le difficoltà finanziarie, Aiut Alpin Dolomites continua la propria attività al servizio di un numero sempre crescente di alpinisti e sciatori in difficoltà. Ormai gode del più ampio appoggio, morale e concreto, delle genti ladine e di tanti cittadini dell'Alto Adige, che hanno avuto modi di apprezzarne l'impegno. Oltre al generoso aiuto del Corpo Nazionale Soccorso Alpino del CAI, è ora possibile contare sui contributi di sponsor sempre più importanti. Anche i finanziamenti di amministrazioni comunali, di enti ed associazioni turistiche sono aumentati. Il numero dei soci sostenitori tesserati arriva a quasi 2000 iscritti, così come è in aumento il numero dei mecenati privati.

Anche la Provincia, come previsto nei vari accordi, riesce a far pervenire all'elicottero AAD qualche contributo per interventi di soccorso particolarmente difficili. Per il periodo 1991-1995 la Giunta Provinciale eroga, in varie soluzioni, 218 milioni di lire al netto d'imposte, che arrivano però a destinazione con molto ritardo. Complessivamente, nei primi 6 anni di attività di Aiut Alpin Dolomites, i contributi provinciali sono inferiori al 10% delle spese di volo sostenute.

Il rapporto Orgakom

Nel giugno del 1996 l'Assessore alla Sanità chiede formalmente a tutti i membri del C.d.L. se sussistono i presupposti per l'inserimento nel sistema di soccorso provinciale di un elicottero "con caratteristiche speciali", con chiaro riferimento al mezzo dell'Aiut Alpin Dolomites. Probabilmente le risposte non sono né esaurienti né unanimi, tanto che viene ritenuto necessario rivolgersi a un ente indipendente per ottenere un parere valido ed oggettivo. Nei primi mesi del 1997 è interpellata la società bavarese Orgakom, un'azienda di consulenza gestionale, specializzata in perizie e pareri riguardanti enti statali e privati di soccorso ed assistenza. Viene incaricata di stabilire quanti elicotteri debbano essere previsti nella Provincia di Bolzano ed inoltre se può essere vantaggioso e necessario variare questo numero in funzione delle richieste di soccorso stagionali e delle modalità d'intervento necessarie.

Il rapporto, consegnato nel dicembre dello stesso anno e composto da un centinaio di pagine e da tre appendici , prende in esame i soccorsi di 12 mesi, dal luglio 1996 al giugno 1997. Dopo un'analisi della situazione allora esistente e dei soccorsi tramite ambulanza, il rapporto prosegue con la descrizione degli elicotteri provinciali e di quello di AAD nonché delle relative attrezzature. Vengono prese in esame le basi di Bolzano, Bressanone e dell'Alpe di Siusi, gli interventi dei tre elicotteri sono analizzati secondo diversi punti di vista: quando si sono svolti, che tipologia di soccorso è stata utilizzata ed in quale territorio sono stati portati a termine. La parte principale riguarda la determinazione dei mezzi di soccorso dal punto di vista geografico e delle tecniche di soccorso richieste. Dopo aver evidenziato alcune particolarità della zona presa in esame e aver confrontato le caratteristiche dei mezzi di volo impiegati, il rapporto si conclude con alcune proposte concrete.

Affrontando il quesito sul numero di elicotteri necessari, vengono esaminati in un primo approccio i casi in cui i tre elicotteri si trovano contemporaneamente in volo. L'analisi (ristretta al periodo di attività di Aiut Alpin Dolomites) rileva che 89 interventi su un totale di 1.439, cioè il 6,2%, risultano effettuati contemporaneamente in volo, sono effettivamente disponibili. In realtà un mezzo può non essere in grado di prestare servizio per varie cause, rifornimenti, manutenzione, equipaggio incompleto o pilota fuori orario massimo; si può quindi ipotizzare che la percentuale sia in realtà più alta. In altre parole il 7-8% delle richieste di soccorso non avrebbe potuto trovare risposta in tempi ragionevoli senza l'elicottero di AAD, valore ritenuto non accettabile secondo il parametro p95, un criterio di valutazione utilizzato dalle organizzazioni di soccorso.

Dall'analisi riguardante l'esecuzione dei soccorsi, risulta che il 71% degli interventi di Aiut Alpin Dolomites interessano il Soccorso Alpino, rispetto al 23% dei due Pelikan. Il rapporto definisce l'elicottero AAD anche un mezzo tecnico per recuperi in montagna e non solo di elisoccorso, anche grazie a certe sue specifiche caratteristiche. L'Ecureuil AS 350B3 può operare anche d'estate ed a pieno carico, con ulteriori riserve di potenza, in vetta all'Ortles (3.905 m), cosa non possibile per i Pelikan BK 117. Viene confermato che per le operazioni di soccorso in montagna, il Pelikan biturbina non presenta vantaggi rispetto all' Ecureuil monoturbina ed inoltre viene fatto notare che gli elicotteri BK 117 non sono equipaggiati di gancio baricentrico per la corda fissa.

Viene messa in evidenza l'importanza del turismo per l'Alto Adige ricordando gli oltre 4 milioni di villeggianti ed i 26 milioni di presenze annue. Si tratta di dati riferiti al 1995, rilevati dagli enti turistici ovviamente in base ai pernottamenti, senza tenere conto degli sportivi e degli escursionisti locali nonché dei visitatori occasionali, che in certe giornate possono eguagliare il numero degli sciatori e dei turisti residenti. Vari grafici confrontano il numero dei turisti con quello degli elisoccorsi: il picco delle presenze coincide con il picco degli interventi. I valori massimi mensili risultano 250 in agosto e 270 in febbraio, con un minimo di 60 interventi a novembre.

Il rapporto evidenzia l'ottima copertura geografica dell'elisoccorso in Alto Adige, che ha portato nell'anno in esame ad eseguire soccorsi in quasi tutti i 116 comuni delle province di Bolzano. Aiut Alpin Dolomites è intervenuto inoltre il 60% dei casi in soli 6 comuni, nell'ordine Selva, Santa Cristina, Canazei, Corvara, Castelrotto e Stelvio. Le prime cinque località si trovano nelle immediate vicinanze della base di AAD sull'Alpe di Siusi. Lo Stelvio, nel cui comune si trova Solda e si erge il massiccio dell' Ortles, è sempre stato meta frequente dei soccorsi. Viene poi fatta notare la vantaggiosa dislocazione di questa base, non soggetta a nebbie mattutine e nuvole basse che possono rendere difficili le operazioni dal fondo valle. La quota di stazionamento di 1850m permette, in caso di incidenti in montagna, di raggiungere molto più rapidamente il luogo dell' infortunio. In merito ai tempi che intercorrono tra allertamento ed arrivo dell'elicottero viene riportato un grafico dal quale risultano notevoli differenze tra il mezzo di AAD e i Pelikan provinciali. Orgakom evidenzia due situazioni: 1) Dopo 6 minuti AAD

arriva sul posto nel 53% dei casi, Pelikan nel 9%. 2) Dopo 11 minuti AAD arriva sul posto nel 80% dei casi, Pelikan nel 52%. La maggior velocità dipende anche dalle caratteristiche tecniche del mezzo che, essendo piccolo e con una sola turbina, può decollare in un tempo più breve.

Nel caso di valanghe, in cui il fattore tempo è decisivo per il salvataggio dei sepolti, viene proposto un preciso schema di esecuzione del soccorso. All'arrivo della chiamata vanno subito allertati il mezzo di Aiut Alpin Dolomites ed il Pelikan più vicino. L'elicottero AAD con il cane da valanga raggiunge il luogo dell'incidente nel minor tempo possibile e, dopo la localizzazione delle persone travolte, eventualmente anche tramite rilevatore elettronico, inizia la loro liberazione. Appena possibile il Pelikan arriva sul posto con ulteriori soccorritori ed attrezzi. Con questa azione concertata la possibilità di salvare vittime da valanghe si fa indubbiamente più concreta.

II rapporto Orgakom diventa molto esplicito su un particolare aspetto, l'integrazione dell'elicottero di Aiut Alpin Dolomites nel sistema di soccorso aereo provinciale, dando anche indicazioni sui compensi da corrispondere per ogni minuto di volo. Viene consigliato il suo utilizzo essenzialmente come mezzo tecnico per il Soccorso Alpino ed il salvataggio sulle piste da sci nella zona delle Dolomiti nei periodi di maggior affluenza turistica. In conclusione il rapporto afferma che il sistema di soccorso aereo nella Provincia di Bolzano "presenta un livello organizzativo, tecnico e di competenza straordinariamente alto". Dato il prestigio di chi lo ha redatto e l'esame particolarmente dettagliato di tutte le situazioni, il rapporto Orgakom è da allora ritenuto il punto di riferimento per I' elisoccorso in Alto Adige.

Integrazione di Aiut Alpin Dolomites

In tutti gli accordi della C.d.L. e nei documenti della Provincia viene sempre citata la possibilità dell’impiego eccezionale di un terzo elicottero. In una convenzione del 1997 se ne suggerisce

l'utilizzo in caso di manutenzione dei mezzi provinciali, oppure se ambedue sono impegnati, oppure quando si rende necessario un elicottero specializzato per il soccorso in montagna. In un tentativo d'accordo dello stesso anno, firmato dalle parti, ma mai diventato operativo, il termine "eccezionale" è ridotto a limite temporale, vale a dire per impiego solo nelle stagioni estive e invernali, con garanzia di almeno 3000 minuti di volo.

Dopo i primi approcci nel 1997, i contatti per trovare una soluzione, in particolare per iniziativa del dott. G. Rammlmair, ai tempi presidente della Croce Bianca, si moltiplicano. In effetti una specie di occasionale collaborazione è già in atto, i rimborsi spese per i voli di soccorso tecnicamente difficili sono diventati più frequenti e più sostanziosi. Nei primi mesi del 1998, anche a seguito del rapporto Orgakom, le trattative diventano ufficiali. I punti di vista dei dirigenti della Croce Bianca, che rappresentano la Sanità Provinciale, e dei fondatori di Aiut Alpin Dolomites sul modo di realizzare l'integrazione risultano però ancora distanti.

I dirigenti della Croce Bianca sono amministratori di una associazione che vogliono espandere e ingrandire. Anche se l'elisoccorso non è il servizio più significativo, esso garantisce molta visibilità e prestigio. I mezzi d'informazione e l'opinione pubblica danno più risalto ad un soccorso tramite elicottero che a centinaia di interventi di ambulanze, che pur importantissimi sono ormai diventati un servizio di routine. Per Aiut Alpin Dolomites il problema è diverso. Innanzitutto l'associazione vuole rimanere indipendente e mantenere intatta una tradizione di oltre quarant'anni nel soccorso in montagna. Un altro punto molto importante riguarda la richiesta di smobilitare il proprio centro d'allertamento, ormai conosciutissimo in tutte le Dolomiti, e di dipendere totalmente dalla Centrale Emergenza 118, che potrebbe prendere decisioni in contrasto con le necessità delle squadre associate ad Aiut Alpin Dolomites e senza garanzie di impiego del loro elicottero.

In occasione delle prime trattative la Croce Bianca prepara un diagramma di flusso a scelte multiple (algoritmo), che dovrebbe suggerire per ogni situazione d'emergenza il comportamento più idonea e razionale per l'esecuzione del soccorso. Le prime versioni sottoposte risultano inaccettabili in quanto avrebbero completamente stravolto l'attività di AAD. Dato che tutti gli algoritmi soffrono di eccessivo schematismo, vi è il rischio che qualche operatore della centrale di allertamento, non esperto di soccorsi in montagna, possa decidere in certe occasioni senza tenere conto delle consuetudini e delle necessità specifiche delle singole squadre di soccorso.

Un altro problema è rappresentato dalla pratica rinuncia di assistere le squadre di Sesto Pusteria e di Solda a favore della zona dolomitica. Gli interventi nelle montagne di Sesto e nel Gruppo delle Tre Cime di Lavaredo, data la verticalità delle pareti e le difficoltà di alcune ascensioni, sono sempre stati un cimento difficile ma molto gratificante. Ancora più impegnativi sono i soccorsi nella zona dell'Ortles per i quali anche il rapporto Orgakom ha confermato che il piccolo mezzo di AAD è il più adatto ad operare. A integrazione avvenuta, alcuni membri dei soccorsi di queste due squadre fanno capire di essersi sentiti abbandonati dall'AAD.

Nell'aprile del 1998 il dottor Andergassen dell'Assessorato alla Sanità, personaggio chiave a tutte le trattative per integrare AAD, presenta una bozza di decreto su quest'argomento. Con

una lettera del 18 giugno vengono aggiornati i criteri d'esecuzione dei soccorsi (algoritmo), ma sono giudicati ancora poco chiari e troppo aperti ad interpretazioni discrezionali. Un tentativo di ottenere alcune modifiche da parte di AAD non ha seguito; in una lettera personale del 30 giugno, l'assessore dottor Saurer chiede di accettare la bozza presentata come "atto di fiducia" nei riguardi del suo assessorato. Questo approccio, da parte di uno dei più stimati politici dell'Alto Adige, è decisivo: l'accordo viene firmato pochi giorni dopo e l'integrazione di Aiut Alpin Dolomites nell'elisoccorso provinciale diventa operante con decreto n. 357/23.0 del 16.7.1998.

Nell'accordo di affidamento vengono specificati i limiti stagionali del servizio, l'allertamento esclusivamente tramite la Centrale Operativa Emergenza 118 (anche per gli interventi nelle province di Trento e Belluno), l'obbligo di inviare mensilmente i rapporti di volo e tutti i dati statistici, necessari alla Croce Bianca per il recupero dei costi del soccorso quando previsto. Per contro viene garantito un rimborso spese limitato ai minuti di volo, quantificato in 66.000 lire per l'elicottero AS 350 B2 e in 82.000 lire per il tipo AS 350 B3. L'accordo, inizialmente con validità di un anno, viene poi prolungato fino al luglio 2003.

La base di Pontives

Non è un caso che la baita Sanon sull'Alpe di Siusi sia diventata nel 1987 la base dell'elicottero. Raffael Kostner, allora Capo del Soccorso Alpino Val Gardena, vi risiedeva nelle stagioni turistiche e vi aveva perciò installato la centrale di chiamata. Solo dopo alcuni anni ci si rende conto quanto sia vantaggiosa quella posizione per le operazioni di soccorso, come confermato anche nel rapporto Orgakom (seguendo questo esempio, anche nel Gruppo del Brenta è stata dislocata una base di elisoccorso presso la Malga Zeledria, situata sopra Campo Carlo Magno, in quota e vicina alle montagne). Raffael fa il possibile per farla funzionare al meglio e mette a disposizione, oltre alla centrale di allertamento, anche il deposito per i medicinali, un locale per gli attrezzi e l'impianto per il rifornimento di carburante. L'equipaggio viene rifocillato nella baita stessa, che certe volte è utilizzata anche come alloggio.

Dopo l'integrazione nell'elisoccorso provinciale, vengono effettuate alcune modifiche alla struttura della base, necessarie per ottenere la licenza sanitaria. Un risvolto negativo, ininfluente però per la funzionalità dei soccorsi, consiste nel fatto che per effettuare certe manutenzioni è necessario trasferire il mezzo presso una officina autorizzata a Trento, se non addirittura presso la sede dell'Air Service Center nel Pavese. Un tentativo di costruire sull'Alpe di Siusi un piccolo hangar sotterraneo non riesce ad ottenere le necessarie approvazioni.

L'occasione per trovare una sistemazione più consona alle esigenze del rimessaggio si presenta quando vengono messi in vendita a Pontives, nei pressi di Ortisei, alcuni idonei appezzamenti di terreno. La zona, prevista per insediamenti industriali, è ben inserita nel sistema viario, dunque ideale come base per elicotteri. Una impresa che effettua lavori aerei ha già acquistato un lotto di terreno ai bordi della scarpata, in posizione vantaggiosa per il volo di avvicinamento.

L’appezzamento adiacente è ancora disponibile e, tramite Raffael, Aiut Alpin Dolomites si assicura un’opzione per l’acquisto. Con due strutture affiancate, sarà possibile garantire sensibili economie di scala, specialmente in merito ai costi di gestione.

Il problema consiste ancora una volta nel trovare il finanziamento e la concessione edilizia per la costruzione. Per rendersi conto di come sono state realizzate le basi di elisoccorso negli altri paesi. Raffael organizza una trasferta a Landeck, in Austria, dove ne è da poco sorta una simile, lontana dagli ospedali. Questo tipo di dislocazione è dettato dal fatto che anche in Austria meno della metà degli interventi di soccorso necessita di un trasporto diretto nell’ospedale di stazionamento dell’elicottero. La spesa di questa struttura, sorta su terreno pubblico e lontana da centri abitati, si aggira intorno ai 2 miliardi di lire. Oltre a Raffael partecipano al viaggio anche l’assessore alla Sanità dell’Alto Adige Otto Saurer, il vicepresidente regionale Roland Atz, il sindaco di Laion, il vicesindaco di Ortisei e infine Marco Kostner, il pilota. Il dottor Saurer apprezza la possibilità di poter disporre anche in Alto Adige di una base decentrata e promette un sostanziale finanziamento per la realizzazione dell’opera.

Viene approntato un progetto di massima, modificato poi in fase di approvazione con l’aggiunta di una piattaforma sommitale, attrezzata anche per atterraggi notturni. Durante gli scavi per le fondamenta risulta che il costo sarà parecchio più alto della base austriaca, sia per stabilizzare la adiacente ripida scarpata, sia per la rimozione del materiale di riporto trovato sul posto. Inoltre, a differenza di Landeck, bisogna considerare anche i costi per l’acquisto del terreno e per la realizzazione degli alloggi per l’equipaggio.

Grazie all’aiuto dell’assessore alla Sanità i lavori iniziano speditamente, tanto da poter ipotizzare (previsione poi risultata troppo ottimistica) l’entrata in servizio già nell’autunno 2002. Per poter far fronte alle maggiori spese sono di grande aiuto i contributi della Regione Trentino Alto Adige, ottenuti tramite il vicepresidente Roland Atz, e Gino Fontana, amministratore regionale e soccorritore alpino della Val di Fassa. Il resto viene finanziato in proprio: gli sponsor di AAD sono rimasti fedeli sostenitori ed anche in questa occasione risultano importanti.

Nella fondamenta della costruzione è stato possibile realizzare un’ampia autorimessa, preziosissima data la carenza di parcheggi nella zona. Nel sotterraneo trovano posto anche alcuni piccoli locali letto (per tecnici e soccorritori), il vano caldaia ed una cantina. Il pianterreno davanti al piazzale è occupato dall' ampio hangar per l' elicottero, di dimensioni tali da permettere anche il rimessaggio di due macchine. Sui lati del locale, sotto la sporgenza delle pale del rotore, sono stati ricavati alcuni vani di servizio per le attrezzature mediche e la farmacia, per i materiali di soccorso, per l' officina meccanica e per il deposito di materiali. In una sporgenza della costruzione è prevista la centrale di chiamata, con ampie finestrature per permettere anche il controllo visivo del traffico aereo. Nello stesso piano si trovano i servizi igienici, anche per disabili, nonché l' accesso all' ascensore.

II primo piano è stato progettato per il soggiorno dell' equipaggio di turno. Vi è una saletta di riposo e lettura, un ufficio con locale riunioni, un appartamento per un eventuale guardiano con annessa cucina, utilizzabile anche dall' equipaggio. II medico di turno, per il quale è sempre stato un problema trovare una sistemazione in paese durante la stagione turistica, può ora

disporre di un miniappartamento. La piattaforma sul tetto è illuminata ed omologata per il volo notturno, ha dimensioni regolamentari per tutti gli elicotteri di soccorso provinciali e portata sufficiente anche per i mezzi più pesanti di organizzazioni dello Stato.

La base, come si presenta oggi, non è finita. L'approccio dell' elicottero alla piattaforma sommitale è sicuramente molto agevole, data anche la notevole altezza, però il piazzale a terra dovrà venire ingrandito in previsione dell' impiego di elicotteri di maggiori dimensioni. Quando il trasporto notturno di malati dalla piattaforma sarà operativo, dovrà essere previsto un monta lettighe a pistone, appoggiato al muro esterno, con accesso diretto dalle ambulanze. Questa struttura potrà diventare importantissima per le emergenze sanitarie e per la protezione civile di tutta la zona, compreso naturalmente il soccorso notturno in montagna.

Situazione attuale e previsioni

Dopo l'integrazione nell'elisoccorso provinciale, l'attività di Aiut Alpin Dolomites si è sviluppata in modo soddisfacente, l'efficienza del servizio ha superato il buon livello che aveva già raggiunto anni prima. Alcune incomprensioni iniziali, specialmente nei rapporti con la Centrale Emergenza 118 di Bolzano, sono risolte e attualmente la collaborazione è eccellente. La centrale di chiamata presso la Baita Sanon è stata ulteriormente migliorata, equipaggiata tra l'altro anche con un trasmettitore per telefoni cellulari. Questo dispositivo facilita le comunicazioni con le squadre associate e permette l'inoltro automatico di messaggi di allertamento SMS a diversi gruppi di soccorritori, selezionati per zona di intervento. L'elicottero Eurocopter AS 350 B3, ritenuto ancora il migliore in assoluto per i soccorsi in montagna, è stato ulteriormente potenziato con un localizzatore satellitare GPS, in grado di dirigersi con assoluta precisione verso le posizioni di intervento indicate dalla centrale operativa 118. L'attività di Aiut Alpin Dolomites è aumentata notevolmente; per far fronte al maggior lavoro a partire dai primi mesi dell'anno 2000 è entrato in servizio l'ulteriore pilota Cristiano Acuto, che si affianca ai due fratelli Kostner, ormai esperti nei soccorsi difficili in montagna.

Un quadro estremamente positivo, con un'unica ombra. Nel febbraio 2001 AAD subisce il primo incidente dall'inizio dell'attività. L'elicottero è stato chiamato in Val Badia per recuperare una sciatrice rimasta infortunata durante la discesa lungo la pista Forcelles, sopra Colfosco. Dopo l'atterraggio sul posto e le prime cure mediche, la donna viene sistemata all'interno della cabina. Nel frattempo inizia a nevischiare, la visibilità è scarsa. Al momento del decollo l'elicottero solleva un turbine di neve che peggiora ulteriormente la visibilità. Il pilota viene coinvolto in quel che in gergo si chiama "white out" e perde per un momento ogni contatto visivo con il terreno circostante. Uno spostamento laterale porta un pattino a contatto con la neve causandone il ribaltamento sul fianco seguito da una breve scivolata. L'infortunata e l'equipaggio rimangono incolumi e vengono trasportati a valle con un gatto delle nevi. L'elicottero subisce gravi danni. Il giorno dopo Aiut Alpin Dolomites riprende servizio con un mezzo sostitutivo.

Per chiudere abbozziamo una previsione su come si potrà evolvere il soccorso in montagna nei prossimi anni. Il numero di sciatori alpinisti e escursionisti aumenterà sicuramente e quindi anche i soccorsi da effettuare. Sempre più saranno gli interventi che dovranno venir eseguiti tramite l'elicottero, in quanto sarà sempre più difficile giustificare ritardi. I soccorritori volontari non potrebbero garantire tempi accettabili spostandosi via terra, anche se sarà necessario mantenere le squadre di Soccorso Alpino ben addestrate ad intervenire in appoggio all'equipaggio degli elicotteri o quando questi non saranno disponibili, qualunque ne sia il motivo. Va ricordato che il turismo è uno dei settori trainanti in Trentino-Alto Adige e che una buona assistenza sanitaria, fin dal luogo dell'incidente, contribuisce all'immagine e alla qualità dell'offerta. Anche l'introduzione di un ticket, dopo un periodo di assestamento iniziale, non dovrebbe diminuire sensibilmente il numero degli interventi. Come già succede in altri paesi, aumenterà il numero delle persone assicurate che si sentiranno tutelate quando avranno bisogno di chiedere aiuto.

Sul tipo di elicottero vi saranno continui sviluppi. Sarà necessario scegliere sempre un mezzo che, pur contenendo i costi, offra il necessario spazio in cabina e sia in grado di fornire prestazione adeguate alle nostre quote in rispetto delle normative vigenti.

Bisogna comunque ricordarsi che nei soccorsi sarà sempre preminente il fattore umano. Sarà quindi necessario mantenere alcune regole di base adottate fin dall'inizio. I piloti dovranno potersi alternare, per cui sarà necessario appoggiarsi per l'affitto del mezzo ad una società che cambia la possibilità di far ruotare i piloti, sia nel soccorso, sia nel lavoro aereo, sia nel trasporto pubblico di passeggeri.

I medici dovranno continuare ad essere anestesisti-rianimatori, possibilmente anche alpinisti, che pur lavorando in ambito ospedaliero saranno a disposizione di Aiut Alpin Dolomites per almeno due settimane all'anno. Dovranno inoltre partecipare annualmente agli addestramenti organizzati da CNSAS-BRD e da AAD. Durante il servizio potranno alloggiare nella nuova base, dove avranno a disposizione un appartamentino.

I tecnici di bordo, la cui funzione principale è quella di vericellista, dovranno continuare ad essere guide alpine, con pluriennale esperienza nel soccorso. Dovranno inoltre aver partecipato a corsi specialistici per l'uso del verricello, come previsto dalle norme Jar-Ops, ed essere in grado, per esperienza ed addestramento, di assistere il medico nelle prime cure, nell'immobilizzazione e anche nel trasporto degli infortunati. Infine dovranno conoscere bene le prestazioni e le possibilità dell'elicottero in uso nonché contribuire alla scelta della miglior tecnica di intervento.

I soccorritori saranno messi a disposizione dalle squadre di soccorso alpino e dovranno partecipare a tutte le esercitazioni previste da CNSAS e BRD per essere inquadrati come elisoccorritori, cioè in grado di affrontare qualsiasi tipo di intervento (roccia, ghiaccio, sci, valanghe, impianti a fune). Inoltre dovrà venir nettamente migliorata la loro capacità di dare assistenza al medico nel primo soccorso.

L’elicottero attuale

L’elicottero attuale è un **EC 135 T3**, il più recente rappresentante di Airbus Helicopters. Nel 2015 è stata questa la prima macchina al mondo ad essere consegnata. Esternamente, differisce solo leggermente dalla precedente macchina EC 135 T2 +, i maggiori vantaggi sono grandi riserve di potenza per una maggiore sicurezza nelle operazioni di volo stazionario e soprattutto ad alta quota e ad alte temperature esterne, e un aumento massimo del peso al decollo di 2.980 kg.

Nella foto sopra: L’attuale EC 135 T3 durante la fase di costruzione nel 2014

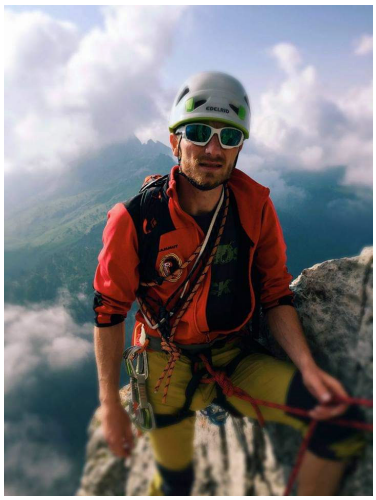
L’equipaggio

L’equipaggio è composto da pilota, verricellista (crew member), medico e Tecnico Elisoccorritore (TE); d’inverno è presente in base anche un unità cinofila pronta al decollo in caso di allertamento per stacco di valanga con travolti.

Organigramma

Presidente:
Adam Holzknecht (CNSAS/BRD Gardena)

Consigliere e vicepresidente:
Fabian Oberbacher (CNSAS Alta Badia)



Consiglieri:

Gino Comelli (CNSAS Alta Fassa)

Manuel Mayrl (BRD Siusi)

Mauro Dapoz (CNSAS Cortina d'Ampezzo)

Andreas Anvidalfarei (CNSAS/BRD Gardena)

Josef Rainer (CNSAS Sesto)

Il Consiglio Direttivo è stato eletto dall'Assemblea Generale il 14 ottobre 2020 e rimarrà in carica per il prossimo triennio.

Presenti nel Consiglio Direttivo, ma senza diritto di voto, sono inoltre:

Tesoriere:	Konrad Weirather (CNSAS Funes)
Dir.Sanitario:	Dr. Alex Hofer (dal 01.01.2022)
Dir.Operativo:	Hubert Moroder (CNSAS/BRD Gardena)

Tutte queste cariche non vengono remunerate, i verbali delle singole riunioni sono depositati regolarmente presso la sede dell'Aiut Alpin Dolomites a Pontives.

La Dott.ssa Lydia Rauch dopo 10 anni di dedizione instancabile si è dimessa dalla sua posizione da Dir.Sanitario dell'Aiut Alpin Dolomites . Dopo consultazioni sia con il consiglio direttivo che anche con il Dr. Marc Kaufmann (primario del 118) ha proposto e formato Dr. Alex Hofer come suo successore . Il Dr. Alex Hofer ha accettato l'incarico ed ha assunto le sue funzioni come Dir.Sanitario a partire dal 01.01.2022.

Aiut Alpin Dolomites ringrazia Lydia per il lavoro prezioso svolto, ha contribuito in maniera determinante a svolgere e migliorare costantemente al meglio il servizio al paziente. In qualità di medico anestesista presterà servizio anche in futuro sull'elicottero dell' Aiut Alpin Dolomites .

A sinistra: Dott.ssa Lydia Rauch
A destra: Dr. Alex Hofer, nuovo Dir.Sanitario dal 01.01.2022

Soci dell'Aiut Alpin Dolomites sono le 17 squadre di Soccorso Alpino del CNSAS e del BRD situate nelle 3 province di BZ, BL e TN, e cioè:

CNSAS/BRD Gardena, capostazione Hubert Moroder
CNSAS Alta Badia, capostazione Fabian Oberbacher
CNSAS La Valle, capostazione Richard Pezzei
CNSAS S.Vigilio Marebbe, capostazione Harald Frenner
CNSAS S.Martino Badia, capostazione Rainer Clara
CNSAS Funes, capostazione Valentin Astner
BRD Tires, capostazione Stephan Obkircher
BRD Siusi, capostazione Armin Nicolussi
CNSAS Sesto, capostazione Josef Rainer
CNSAS Alta Fassa, capostazione Stefano Coter
CNSAS Centro Fassa, capostazione Luigi Zulian
CNSAS Moena, capostazione Thomas Zanoner
CNSAS Fiemme, capostazione Sandro De Zolt
CNSAS S.Martino Castrozza, capostazione Antonio Doff
CNSAS Fiera di Primiero, capostazione Alex Zugliani
CNSAS Cortina d'Ampezzo, capostazione Roberto Santuz
CNSAS Livinallongo, capostazione Giorgio Sorarui

Queste squadre a rotazione mettono a disposizione il **Tecnico Elisoccorritore**, che ha percorso la formazione prevista per prestare servizio sull'elicottero. Il TE non viene remunerato.

I verricellisti sono tutti quanti delle guide alpine, fanno parte di una stazione di Soccorso Alpino ed hanno un esperienza pluriennale nell'elisoccorso. Anche il loro servizio è in parte gratuito. Oltre a Adam Holzknecht, Othmar Prinoth, Moritz Peristi, Gino Comelli e Hubert Moroder nel 2021 si è aggiunto anche Martin Dejori (1994) del CNSAS Gardena.
Josef Rainer (CNSAS Sesto) e Max Willeit (CNSAS Al Plan) hanno iniziato il percorso formativo da verricellista (crew member) e svolgeranno attivamente servizio a partire dal 2022.

I 30 **medici** sono tutti quanti anestesisti e provengono da tutto il nord Italia e Germania; hanno discrete conoscenze alpinistiche e generalmente prestano servizio una settimana d'estate ed una d'inverno. La remunerazione del servizio avviene previa convenzione stipulata tra CNSAS e l'ospedale di provenienza. Annualmente in collaborazione con il CNSAS vengono organizzati 2 corsi di formazione professionale per i medici, che prevedono una parte pratica diurno, e una parte teorica serale. Nel 2021 il corso estivo "Terra&Aria" si è svolto in Val Gardena dal 04.06. – 09.06.2021, mentre il corso invernale è stato disdetto a causa delle restrizioni per la pandemia. Altri medici sono stati iscritti al CNSAS (Dr. Marc Kaufmann, Dr. Andreas Clara e Dr. Luca Moroder), questo permette di gestire imprevisti nei turni con meno difficoltà.
Il Dr. Matteo Avogadri di Bergamo a svolto il suo primo turno sull'elicottero dell'Aiut Alpin Dolomites a settembre 2021.

Oltre a questo, a giugno 2021 si è svolto anche un esercitazione con elicottero in collaborazione con l'Università di Padova "Medici in montagna" .

Terra&Aria 2021

L'unità cinofila è gestita a rotazione dalla Guardia di Finanza e dalla Polizia.

La ditta esercente dell'elicottero è la Star Work Sky (SWS) di Strevi (AL), che provvede ai turni dei **piloti e meccanic**i. I piloti attuali sono: Davide Subrero, Gabriel Kostner, Luca Bertolino, Fabio Varani e Emanuel Kostner.

Anche tutte le manutenzioni periodiche e straordinarie vengono gestite dalla SWS.

Aiut Alpin Dolomites si avvale inoltre di una **segretaria,** Alexia Perathoner, che gestisce l'ufficio dal 2009. Dal 01.01.2022 l'ufficio amministrazione si avvale della collaborazione di Jan Luca Senoner di Ortisei membro del soccorso Alpino Val Gardena ed elisoccorritore attivo.
I dipendenti sono assunti e retribuiti direttamente dall'AAD.

I **costi per minuto** di volo sono in parte coperti dall'Azienda Sanitaria; Il resto delle spese viene coperto dai contratti con gli sponsor, dai contributi dei membri delle squadre di soccorso in montagna e di membri promotori, nonché da donazioni da parte di enti pubblici e privati. Un contributo prezioso rappresenta il **5 ‰** della dichiarazione dei redditi che va a favore dell'Aiut Alpin Dolomites. Nel 2021 sono stati erogati in totale 134.098,34 Euro per l'anno finanziario 2019. Un grazie di cuore va a tutti coloro che hanno assegnato all'Aiut Alpin Dolomites il loro 5‰

L'allertamento avviene esclusivamente attraverso il **numero unico d'emergenza 112**, la centrale coordina gli interventi sia del Soccorso Alpino che anche dell'elisoccorso.

L'operatività dell'Aiut Alpin Dolomites si limita alle stagioni di maggior afflusso turistico, vale a dire da metà giugno a fine ottobre e dai primi giorni di dicembre fino a lunedì di Pasqua, e viene svolta dalle ore 08.00 – 20.00. Nel 2017 sono stati acquisiti 2 visori notturni, che rendono possibili interventi anche dopo il tramonto del sole; questa svolta rivoluzionaria si è rilevata di grande importanza nell'individuare e recuperare infortunati in montagna (e non solo) anche di notte. Oggigiorno l'elisoccorso in Alto Adige viene garantito dalle ore 06.00 – 23.00, in rotazione con gli altri elicotteri della provincia anche l'Aiut Alpin Dolomites svolge regolarmente servizio notturno. Nel 2021 sono stati effettuati in totale 62 interventi con l'ausilio dei visori notturni.

In totale nel 2021 sono stati effettuati 671 interventi, di cui 163 d'inverno e 508 d'estate. Delle 694 persone soccorse 544 erano di nazionalità italiana, di cui 383 residenti in Alto Adige. Una statistica dettagliata può essere visualizzata sul nostro sito al seguente link: https://www.aiut-alpin-dolomites.com/italiano/statistiche_2022.html

Oltre agli interventi di soccorso, specialmente in primavera ed autunno, vengono effettuati anche voli di **addestramento ed esercitazioni** varie con le singole stazioni di Soccorso Alpino del CNSAS e BRD, con il Corpo Permanente dei Vigili del Fuoco e con il gruppo soccorso sommozzatori. Tutti i Tecnici Elisoccorritori (TE) devono rinnovare la propria abilitazione ogni 6 mesi ed effettuare un recupero con il verricello e una corda fissa.

Verricellata

Corda fissa

Ovviamente la pandemia e la stagione sciistica mancata hanno avuto un impatto negativo sul numero delle missioni effettuate, nell'inverno 2021 solo un quarto degli soliti interventi sono stati realizzati. Poiché l'Aiut Alpin Dolomites viene pagato a minuto di volo si sono verificate perdite notevoli a livello finanziario. La delibera della Provincia nr. 1119 del 21/12/2021, che prevede un **aumento della tariffa a minuto** da attualmente 62,42 Euro a 74,36 Euro per i soccorsi e da 47,93 Euro a 60,15 Euro per le esercitazioni, si sta rilevando di fondamentale importanza per riuscire a coprire le spese per l'operatività dell'elicottero. Tale aumento è entrato in vigore dal 01.01.2022.

Un supporto notevole ci viene dato inoltre dai nostri sponsor, che vorremmo ringraziare di cuore. Gli **sponsor 2021** sono: Raiffeisen, Assimoco, Birreria Forst, Nils, Salewa, Alperia e Leitner.

Fonte di entrata principali 2021:

Azienda Sanitaria per interventi di soccorso ed esercitazioni	1.716.882,67 €
5 x 1000	134.098,34 €
Sponsor	171.075,02 €
Tesseramenti	148.328,82 €
Contributi Consorzi Impianti a Fune	25.400,00 €
Compenso per altre esercitazioni/servizi	230.823,70 €

Costi principali 2021:

Costi diretti per la gestione dell'elicottero	1.055.573,99 €
Remunerazioni e oneri sociali	232.633,61 €
Strutture e servizi operativi	380.137,78 €
Amministrazione e ufficio	19.994,77 €
Spese generali immobile	28.896,04 €

Il bilancio per l'anno 2021 è stato redatto per la prima volta **per competenza** come previsto dalla Riforma del Terzo Settore, revisore contabile Dr. Piergiuseppe Nicoletti.

Grazie alla **macchina di scorta** EC 135 T3 marche OE-XVJ, noleggiata dall'ÖAMTC, è stato possibile svolgere servizio di assistenza sanitaria a diverse manifestazioni senza interrompere il servizio d'emergenza per la centrale Operativa 118. In particolare ricordiamo il servizio per i Mondiali di Sci Alpino a Cortina d'Ampezzo dal 07.02. – 21.02.2021, dove l'elicottero dell'Aiut Alpin Dolomites era giornalmente sul posto per poter intervenire prontamente in caso di cadute degli atleti.
Inoltre è stato prestato servizio alle gare di Coppa del Mondo di Sci Alpino Maschile in Val Gardena e Alta Badia e alle gare di Sci Alpino Femminile al Passo San Pellegrino. Purtroppo durante queste ultime gare l'elicottero è decollato ben 2 volte per soccorrere atlete incidentate.
Alte assistenze sanitarie sono state prestate durante la Coppa del Mondo di Snowboard a Cortina d'Ampezzo, alla Dolomiti Superbike in zona delle Tre Cime di Lavaredo e alla Maratona dles Dolomites in Alta Badia.

Infine segnaliamo che un gran sostegno ci perviene come sempre dalla popolazione locale e dai singoli comuni, in prima linea Laion e Ortisei, come anche dal CNSAS e dal BRD.

L'obbiettivo è da sempre portare aiuto efficiente e veloce ad infortunati in terreno impervio, ma anche dappertutto dove necessita, e sostenere il Soccorso Alpino nelle loro missioni.

AIUT ALPIN
DOLOMITES