



## GESTIONE DI UN INCIDENTE E ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO ALPINO



L'obiettivo principale a seguito di un incidente è quello di garantire all'infortunato la sopravvivenza e la massima limitazione dei danni, l'iter da seguire è:

1. *valutazione della scena dell'incidente;*
2. *valutazione delle condizioni dell'infortunato;*
3. *primo soccorso;*
4. *alertamento del soccorso alpino;*
5. *eventuali manovre prioritarie di autosoccorso;*
6. *gestione dell'intervento del soccorso alpino.*

Vediamo maggiormente in dettaglio questi punti:

**Valutare la scena dell'incidente** significa innanzitutto rendersi conto di cosa è successo, di quante persone sono state coinvolte, valutare il luogo dove ci si trova e la sua eventuale pericolosità. Ovvero ad esempio, siamo in presenza di un luogo in piano o siamo in parete? Bisogna considerare anche la possibilità di essere a rischio di caduta di sassi o ghiaccio, eventuali crolli o frane, esposizione a fulmini ecc.

Importante anche valutare la posizione dell'eventuale ferito: in particolare se si trova in un luogo asciutto e stabile o se siamo in presenza di acqua che scorre o di un corpo appeso in parete. Valutare anche la temperatura e le condizioni meteo locali.

Tutte queste considerazioni ci serviranno per prendere una decisione (veloce) relativamente allo spostamento del ferito e di noi stessi dal luogo dell'incidente. Risulta chiaro che sarebbe meglio non muoversi, si perde tempo, si corrono dei rischi e si muove l'infortunato con possibili conseguenze sulla sua salute, ma le considerazioni fatte sulla base degli elementi di valutazione precedentemente raccolti potrebbero indurci a farlo. Risulta infatti prioritario spostarsi in caso di pericolo di scariche di sassi o ghiaccio, mentre è necessario muovere il ferito nel caso si trovi a contatto con acqua corrente.

**Valutare le condizioni dell'infortunato** significa innanzitutto valutare la dinamica dell'incidente per farsi un'idea del tipo di trauma subito e poi compiere un'ispezione sul corpo dell'infortunato per rendersi conto del suo stato fisico. Nella maggior parte dei casi l'infortunato è cosciente e fornisce utili informazioni per la valutazione dei traumi subiti.

Calmatelo e valutate anche il suo stato mentale; resta calmo, risponde in modo sensato oppure si distrae, si addormenta, non collega i fatti, non ricorda ecc. Cercate di farvi un'idea generale sia del lato fisico che mentale dell'infortunato, vi tornerà utile all'atto dell'allertamento del soccorso alpino. Ricordate che non siete dei medici, non formulate diagnosi azzardate e non intervenite al di là del primo soccorso.

**Operare il primo soccorso** è necessario nei casi in cui l'infortunato vada rianimato o non respiri o vada interrotta una grave emorragia. Se il soccorso alpino può intervenire, non andate oltre: mantenete l'infortunato vivo, al caldo e all'asciutto, non spostatelo se temete possibili danni alla colonna vertebrale. Una trattazione maggiormente dettagliata del primo soccorso esula dagli scopi di questa dispensa.

Per **allertare il soccorso alpino** risulta molto comodo avere con sé un telefono cellulare, in assenza di questo o del campo necessario al suo funzionamento è indispensabile raggiungere a piedi un posto da cui poter effettuare la chiamata. Se possibile, ovvero se si è in più di due, non abbandonare l'infortunato. Se si conosce preventivamente che la zona in cui si effettua l'escursione non è coperta dalla rete cellulare, una radio ricetrasmittente può essere un valido sostituto, ricordatevi però di concordare con qualcuno alla base (un amico, il gestore del rifugio ecc) la frequenza da utilizzare ed eventuali orari di trasmissione. In assenza di qualsiasi mezzo radio, si può utilizzare il segnale internazionale di richiesta di aiuto, che consiste in una serie di segnali sonori o luminosi, uno ogni 10 secondi per un minuto, seguiti da una pausa di un minuto, poi si ripete. La risposta di ricevuto messaggio di soccorso consta di un segnale ogni 20 secondi per un minuto, pausa di un minuto e poi si ripete. In ogni caso, lasciate detto a qualcuno (amici, parenti, al gestore del rifugio) dove andrete e che itinerario seguirete.

Una volta raggiunto un punto da cui poter effettuare la chiamata, su quasi tutto il territorio nazionale il numero da comporre per ottenere soccorso è il **118**. A questo numero risponde un infermiere professionale posto in una centrale operativa in grado di mobilitare il soccorso alpino. E' importante notare che non in tutte le centrali operative 118 dell'arco alpino è presente 24h su 24h un tecnico del soccorso alpino, quindi è necessario sincerarsi che l'operatore che vi ha risposto abbia capito che l'incidente è successo in montagna e in luogo impervio. In ogni caso, una volta che l'operatore ha capito di aver a che fare con un problema capitato in montagna, dispone di un protocollo operativo scritto dal soccorso alpino per la gestione di questo tipo di incidenti, il protocollo prevede le domande che l'operatore vi farà in seguito e le modalità a sua disposizione per l'allertamento del soccorso alpino.

I dati da fornire alla centrale operativa 118 a seguito della chiamata sono:

- **chi dà l'allarme**, ovvero le generalità di chi chiama, il numero di telefono da cui si chiama e che è possibile richiamare da parte del soccorso. (non tutte le centrali operative possono visualizzare il numero chiamante e non è detto che questo sia poi ricontattabile)
- **luogo dove è successo l'incidente e tipo di sito**, ovvero comunicate dove si trova l'infortunato con la massima precisione che potete, evitando qualsiasi ambiguità fornendo riferimenti importanti di ricerca, che possano essere rilevabili su di una cartina. Fornite anche indicazioni sul tipo di posto in cui vi trovate, un prato, una cresta, in parete, in cascata, ecc, tenendo conto che il pilota dovrà riconoscere il posto

dalle vostre descrizioni ma provenendo dall'alto. Se possedete un altimetro tarato o in qualche modo conoscete la vostra quota, comunicatela all'operatore. Nel caso di un intervento a piedi da parte del soccorso fornite anche il tempo impiegato a piedi dall'automezzo al luogo dell'evento.

- **quanti sono i feriti** (o gli ammalati)
- **che cosa è successo**, ovvero la dinamica dell'incidente e il tipo di trauma o malore
- **quando è successo**
- **condizioni generali dei feriti** o degli ammalati (specificando in particolare: stato di coscienza, presenza di polso e respiro spontaneo) : l'operatore sanitario in molti casi vi sottopone ad alcune domande specifiche per farsi un'idea più precisa del problema. Informate l'operatore anche sull'esatta posizione del ferito (se seduto, supino, appeso, semi sepolto dalla neve....)
- **condizioni meteo**
- In caso d'intervento dell'elicottero fornite **informazioni circa le condizioni di visibilità, il vento (intensità e direzione), eventuali ostacoli al volo (teleferiche, linee elettriche) e all'atterraggio (bosco fitto)**

Chiudete la comunicazione solo dopo l'OK della centrale operativa e lasciate libero il recapito telefonico fornito. Tenete presente che gli elicotteri non si alzano in volo di notte, in Italia ciò è anche espressamente vietato dalla legge (a meno dei velivoli militari), quindi se effettuate una chiamata molto tardi la sera, aspettatevi tempi più lunghi per l'intervento in quanto partono le squadre a piedi.

Se dovesse risultare impossibile l'immediato allertamento del soccorso alpino e non si potesse nemmeno sganciare una o più persone dal gruppo per effettuare la chiamata, sarà necessario attuare tutte le **manovre di autosoccorso** del caso. La trattazione di queste manovre, che dovrebbero essere bagaglio comune di ogni alpinista, esula dagli scopi della presente dispensa.

### **Gestione dell'intervento del soccorso.**

In tutti i paesi dell'arco alpino l'elisoccorso è ormai parte integrante del soccorso alpino, condizioni meteorologiche permettendo; in alternativa partono le squadre a piedi, logicamente con tempi d'intervento assai maggiori. Nel caso di soccorso prestato con l'intervento dell'elicottero è importante saper fornire indicazioni precise all'atto della chiamata su visibilità, vento (intensità e direzione) ed eventuali ostacoli presenti nella zona d'atterraggio. La prima cosa da fare all'arrivo dell'elicottero è farsi individuare. Se vi trovate in una posizione nascosta, per esempio sul fondo di un canalone o in un avallamento profondo, uscitene e portatevi su una cresta o in un punto facilmente individuabile.

Molto spesso, durante la fase di ricerca, il personale del soccorso a bordo dell'elicottero vi richiama al numero del cellulare che avete lasciato all'operatore in centrale operativa per avere da voi indicazioni sulla vostra localizzazione, ad esempio se vedete o sentite l'elicottero; spesso la montagna è frequentata da più gruppi di persone e per il velivolo è difficile orientarsi, capita che il personale di bordo si accorga di essere nel posto giusto perché sente nel telefono il rumore del proprio elicottero.

In ogni caso mettetevi nella posizione di richiesta d'aiuto e con il vento alle spalle. Se possibile installate una manica a vento di fortuna nei pressi del sito d'atterraggio.



***POSIZIONE DI RICHIESTA AIUTO***



***POSIZIONE DI NON NECESSITA' DI AIUTO***

Se, come spesso accade a causa del forte rumore generato dall'elicottero, esiste tra voi e il pilota soltanto un contatto visivo e non acustico, il segnale convenzionale per confermarvi l'avvenuto avvistamento è quello di far oscillare il velivolo rispetto al suo asse verticale inclinandolo prima da un lato e poi dall'altro sempre mantenendolo indirizzato verso di voi.

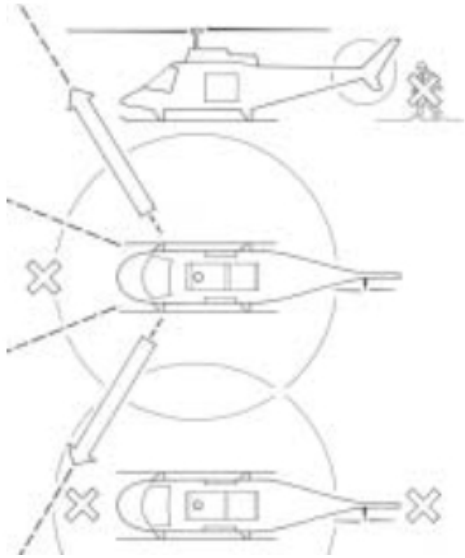
### ***POSTO DI ATTERAGGIO***

La zona d'atterraggio dovrà essere lontana da fili e cavi tesi, possibilmente sopraelevata e facilmente individuabile dall'alto. La superficie deve essere sufficientemente ampia e priva di ostacoli: il terreno circostante deve essere privo da vegetazione o altri ostacoli per almeno 25m x 25m, deve avere un corridoio di avvicinamento sgombro che consenta traiettorie di atterraggio e decollo con inclinazioni non superiori a 20 gradi rispetto all'orizzontale e da ultimo deve presentare una superficie piana di almeno 4m x 4m per poter atterrare. Il fondo di tale superficie deve essere solido e non polveroso (in inverno battere la neve sulla piazzola di atterraggio con gli sci). In presenza di una coltre nevosa non illuminata direttamente dal sole si deve "spezzare" la monotonia visiva, che impedirebbe al pilota di valutare la profondità di campo, creando alcune aree di neve battuta. Se la neve è polverosa questa precauzione evita anche il sollevarsi della stessa in fase di avvicinamento al suolo e riduce il pericolo di avere poca visibilità in questo momento critico. In questi casi se non battete la neve vedrete l'elicottero avvicinarsi e allontanarsi ripetutamente, nel tentativo di spazzare con il vento prodotto dal rotore tutta la neve polverosa; solo quando le condizioni di visibilità diventano accettabili avviene l'avvicinamento definitivo. Ovviamente questi avvicinamenti di "pulizia" del terreno fanno perdere tempo. Se invece non ci sono le condizioni per un atterraggio, l'elicottero si avvicina e sbarca il personale in hovering, ovvero senza appoggiarsi a terra ma rasentandone la superficie; è una manovra che risente molto delle condizioni del vento al suolo e non sempre risulta possibile. Durante lo sbarco in hovering non avvicinatevi al velivolo. In ogni caso la decisione tra sbarco e hovering spetta al pilota, a questo serve il piccolo giro di ricognizione sopra di voi che potreste veder fare all'arrivo del mezzo.

### ***PRECAUZIONI PER CHI E' A TERRA***

- radunate e mettete in sicurezza tutti gli oggetti leggeri o che potrebbero sollevarsi in volo a causa del flusso del rotore (giacche a vento, zaini, corde, sacchetti di plastica, ecc.).
- copritevi con abbigliamento adeguato, quando arriva l'elicottero produce un forte vento e potrebbe rimanere sopra di voi per un periodo anche lungo, potreste avere molto freddo e durante le operazioni di soccorso essere impossibilitati a recuperare facilmente del vestiario.
- tutte le persone devono stare in gruppo, tranne chi fa le segnalazioni all'elicottero. Una sola persona segnala e si fa carico di questo ruolo fino alla fine: quindi non si muove all'arrivo dell'elicottero e funge da punto di riferimento visivo. Attenzione: è un ruolo importante e non piacevole, all'arrivo del velivolo il rotore produce un vento intenso diretto verso il suolo e molto rumore; si alzano in volo polvere, neve e oggetti vari, ma il segnalatore NON si deve

muovere o accucciarsi, poiché il pilota lo sta usando come riferimento per l'avvicinamento, se questo gli sparisce dalla vista può perdere il riferimento e decidere di allontanarsi. Soltanto prima che l'elicottero atterri il segnalatore deve abbassarsi (inginocchiarsi) per non rischiare di intercettare le pale.



pendenza ci si avvicina sul lato a valle e non bisogna mai muoversi sul lato a monte. Non avvicinatevi mai dalla parte posteriore per non correre il rischio di venire affettati dal rotore di coda.

-quando ci si avvicina all'elicottero ricordatevi di tenere sempre in mano in senso orizzontale sci, bastoni, stanghe, ecc.

-se si è un gruppo di persone, queste, a meno del segnalatore e di qualcuno che bada all'infortunato, si mettono in disparte, possibilmente a valle del punto di atterraggio, si accucciano, stanno ferme e badano a non far volare via oggetti: se c'è troppo movimento a terra l'elicottero non si avvicina.

-al personale sbarcato date indicazioni chiare, state calmi collaborate: se vi vedono nel panico o troppo eccitati non vi considerano.

-preparatevi a fornire aiuto nell'eventuale trasporto della barella, ma fatelo solo se vi viene richiesto.

-parlate forte, al limite urlate, l'elicottero produce un forte frastuono, tanto che spesso è difficile intendersi.

-in piano ci si avvicina al velivolo obliquamente dai 2 quadranti anteriori e non frontalmente. Su terreno in

- durante l'imbarco sul velivolo accede una persona per volta. Prima di muovervi attendete un cenno di conferma e procedete in posizione piegata

-negli spostamenti intorno all'elicottero mantenetevi sempre in vista del pilota.

- se l'elicottero si ferma e spegne i motori, prestate attenzione al fatto che quando le pale stanno per fermarsi si abbassano notevolmente - attenzione alla testa!

*FOTO: recupero in parete con l'elicottero*



Merita un piccolo approfondimento il recupero di alpinisti che si trovano in parete, effettuato con l'elicottero.

In questo particolare recupero, in un primo momento l'elicottero si avvicina alla parete mantenendosi alla vostra altezza per capire se siete effettivamente voi che avete bisogno di aiuto, quando il pilota ha capito di dover operare un soccorso, si allontana, guadagna quota e si posiziona sopra di voi in un punto dove la parete lo

consente. Da qui cala un cavo o una corda (più una corda di sicurezza) al quale è appeso un operatore. Questa è la persona che arriverà presso di voi per effettuare il soccorso. Il meccanismo è quello di recuperare le persone in parete agganciandole con un cavo collegato all'elicottero ed evacuarle in volo.

Un elicottero può disporre di due tipi di attrezzatura per questo tipo di intervento: il verricello o il baricentrico.

### **VERRICELLO**

Il verricello è un braccio che sporge da sopra una delle porte laterali del velivolo e solitamente è munito di un argano in grado di recuperare il peso di 2-4 persone.

In questo caso una volta svincolati dalla parete verrete issati a bordo e trasportati a valle nella cabina. Non tutti i tipi di elicotteri dispongono di verricello, tipicamente solo quelli più grossi e quelli militari.



*FOTO: recupero e trasporto con verricello*

### **GANCIO BARICENTRICO**



Il baricentrico è un gancio posto sulla pancia del velivolo presso il suo baricentro, dal quale pende una corda con appeso il soccorritore. Questo sistema permette di agganciare un peso maggiore e di avere maggiore stabilità in volo, ma significa anche che non si viene issati in cabina ma si rimane appesi al cavo di recupero per tutta la durata del volo fino al posto di soccorso a valle.

*FOTO: trasporto con gancio baricentrico*

In generale valgono alcune raccomandazioni: se potete copritevi, durante il volo farà freddo, in parete lasciate il meno possibile, recuperate il massimo del materiale, svincolatevi dalla corda (attenzione alle corde svolazzanti...) e predisponete una longe, gli uomini del soccorso non si vincolano mai contemporaneamente sia alla parete che all'elicottero: per

questo motivo non hanno il tempo di stare a disfare i nodi, in genere li tagliano, molto meglio quindi dotarsi di una longe con moschettone che si apre in fretta che un nodo a otto da sciogliere...

## **LA STRUTTURA DEL 118 E DEL CNSAS**

A seguito di una chiamata, la centrale operativa 118 allerta la stazione del soccorso alpino di competenza territoriale (ovvero la più vicina al luogo dell'incidente), da qui parte la procedura di soccorso che viene regolata in base ai dati che voi avete passato all'operatore della centrale. Alla stazione del CNSAS, in base alle vostre indicazioni, viene scelto il materiale di soccorso da portare nell'intervento e in base alle informazioni meteo sul luogo dell'incidente (e generali) viene deciso se inviare un elicottero o una squadra a piedi. Ricordatevi che gli elicotteri non volano di notte, in questi casi viene inviata una squadra a piedi (se vi trovate in svizzera potrebbe anche arrivare un elicottero, in quanto la REGA dispone di alcuni velivoli abilitati al volo notturno).

IL Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico è composto da volontari e Guide Alpine che devono passare un esame di selezione e vengono poi abilitati a questo compito da particolari corsi a vari livelli, a terra e in elisoccorso e che mantengono costante il loro livello di preparazione con la pratica quotidiana e con appositi corsi di perfezionamento e aggiornamento obbligatori. Ci sono 21 servizi regionali per un totale di 32 delegazioni, le quali comprendono in totale 235 nuclei territoriali di valle anche chiamate stazioni di soccorso. In questa organizzazione distribuita sul territorio sono coinvolte 7187 persone di cui 231 medici (dati 2005). Le stazioni del CNSAS si trovano sparse lungo tutto il paese e in particolare, come è ovvio, nei pressi della catena alpina. La Lombardia è divisa in quattro zone con circa 1000 volontari e 35 medici specializzati. In particolare, le stazioni di elisoccorso lombarde si trovano a Como, Sondrio, Brescia (ospedale), Bergamo (aeroporto di Orio al Serio) e Milano (ospedale Niguarda): quasi tutte sono dotate di mezzi con verricello. I tempi di intervento dell'elicottero concordati tramite la convenzione con la regione Lombardia sono tali che il decollo con la squadra di soccorso deve avvenire entro 20 minuti dalla ricezione della chiamata. In realtà si riesce a far meglio, in quanto in media l'elicottero riesce a essere in volo dopo soli 3 minuti e per come sono disposte le zone di competenza il tragitto più lungo che un elicottero deve fare per portarsi nella zona operativa è di circa 15 minuti, il che significa che mediamente entro 20/30 minuti l'elicottero è in zona operativa.

Qualche cifra per rendere un'idea del lavoro del CNSAS in un anno (2001):

3000 interventi di elisoccorso e 1775 interventi a terra; di questi circa 3600 sono interventi a seguito di incidente (gli altri sono dispersi, trasferimenti di feriti ecc ) dei quali circa 400 sono mortali. In 55 interventi è stato richiesto l'utilizzo delle Unità cinofile da ricerca in Valanga e in 76 casi, quello delle unità cinofile da ricerca in superficie. L'impiego dell'elicottero è stato determinante in più di 3.500 interventi, nella maggioranza dei casi si è trattato di mezzi del Sistema Sanitario Nazionale (118).

Dall'anno di costituzione del CNSAS (12/12/1954) al 2004 si sono compiute 73.950 missioni, portando soccorso a 88.048 persone, impiegando oltre 429.195 volontari; il bilancio totale è di 48.148 feriti, 28.685 illesi, 1.531 dispersi oltre al recupero di 9.711 salme.

Nel solo 2005 sono stati impegnati nelle varie operazioni 25.437 tecnici del CNSAS e 1.128 militari.

Il trend di questi ultimi anni (2001-2005) è in leggera ma costante crescita, basti pensare che nel 2005 il numero totale degli interventi è salito a 5.563, di cui 3.182 con l'elicottero.

La causa più frequente d'incidente in montagna (dati 2005) è la caduta (36,4%), dal malore (14,7%) e dalla perdita di orientamento (12,2%), subito seguite dalla banale scivolata (8,8%), che colpisce soprattutto gli escursionisti, i cercatori di funghi e i frequentatori occasionali della montagna. Seguono nelle cause di incidente il ritardo (5,6%) e l'incapacità (4,4%). Più staccati lo sfinimento (2,1%) le valanghe (1,5%) il maltempo (1,4%) la caduta sassi (1%) e la caduta in crepaccio (0,3%).

Gli incidenti che coinvolgono gli alpinisti sono piuttosto pochi (9,3%), in particolare molto bassi sono gli incidenti che coinvolgono soci CAI (solo 312 sul totale di 6020 uscite; in percentuale il 5,2% -dati 2005). Questo a testimonianza che una corretta preparazione e la conoscenza delle tecniche, funzionano in maniera preventiva. Un altro dato interessante è che il numero di interventi in cui sono coinvolti soci CAI è mediamente in diminuzione, forse un indice di progressivo miglioramento nella capacità del CAI delle sue scuole nell'operare una corretta formazione.

Per quanto riguarda le altre categorie di appartenenza dei soggetti coinvolti in incidenti si ha che il 31,7% è rappresentato da escursionisti, il 14,7% da sciatori su pista, il 7% dai cercatori di funghi mentre gli incidenti in mountain bike incidono per l'1,8%; seguono gli sci-alpinisti 2,5%, i frequentatori delle vie ferrate 2,0%, gli arrampicatori sportivi (in falesia) 1,0%, i parapendisti 1,4%, e gli arrampicatori su cascate di ghiaccio 0,4%. (dati 2005)

## **IL 118 E L'ASSICURAZIONE DEL CAI**

Questo numero vale ormai su quasi tutto il territorio nazionale per l'allertamento del soccorso alpino, l'intervento è gratuito per tutti, anche se non si è soci CAI. Tuttavia la gratuità vale soltanto per i mezzi a disposizione del 118, che sono limitati. Spesso, soprattutto in periodi di "alta stagione", la richiesta di mezzi eccede le disponibilità del servizio e quindi per far fronte all'emergenza le centrali operative ricorrono a mezzi di compagnie private, che si pagano interamente di tasca propria. Nel caso dei soci CAI invece, l'assicurazione, che copre le spese di soccorso e trasporto secondario, provvede al completo rimborso anche di questo tipo di interventi.

Per rendere l'idea queste sono le statistiche relative ai 3.493 interventi di elisoccorso occorsi nell'anno 2004 in cui si specifica la provenienza del velivolo messo a disposizione:

- 2.307 elisoccorso/118
- 687 protezione civile
- 386 U.A.A.D
- 31 S.A.R
- 20 vigili del fuoco
- 18 privati
- 17 Corpo Forestale dello Stato
- 15 guardia di finanza
- 6 carabinieri
- 6 stranieri
- 5 esercito
- 4 polizia



Ci sono poi 3 regioni speciali che per l'intervento del soccorso alpino richiedono un ticket, allo scopo di cercare di limitare le chiamate inutili e non pertinenti (per carenza di gravità dell'incidente) che pervengono al soccorso. Questo è un comportamento che lentamente si sta estendendo e un numero sempre maggiore di regioni sta procedendo su questa strada. Precisamente le regioni in questione sono la valle d'Aosta, il Trentino e il Veneto.

Le condizioni (e gli importi del ticket nell'anno 2003) sono le seguenti:

#### VALLE D'AOSTA

intervento con elicottero;

con ricovero ospedaliero: gratuito

senza ricovero ospedaliero: 15.30 euro al minuto

squadra di soccorso a piedi;

con ricovero ospedaliero: gratuito

senza ricovero ospedaliero: - 216.91 euro per ogni guida Alpina per ogni giorno,  
- gratis i volontari

#### TRENTINO

intervento con elicottero;

con ricovero ospedaliero: ticket di 25.82 euro

senza ricovero ospedaliero: ticket di 103.29 euro

squadra di soccorso a piedi;

intervento gratuito

#### VENETO

intervento con elicottero;

con ricovero ospedaliero: gratuito

senza ricovero ospedaliero: ticket di 86.76 euro

squadra di soccorso a piedi;

intervento gratuito (in discussione un ticket di 15 euro)

Nell'assicurazione CAI si parla esplicitamente di questi casi nel paragrafo "Norme particolari per servizi regionali", da cui si evince che il rimborso del soccorso in tali speciali regioni viene trattato come nei casi di operazioni effettuate da squadre di soccorso estere (in europa) che vengono rimborsate.

Le operazioni di soccorso all'estero (tutto il mondo esclusa l'europa ma compresa la russia europea), possono essere coperte da un'estensione dell'assicurazione CAI, attivabile su richiesta ma soggetta a precisi vincoli (patrocinio da parte di una sezione).

A grandi linee l'assicurazione CAI copre un massimale catastofale di 36.500 euro (+30% a compenso spese per danni indiretti, come l'uso del materiale) con 15.500 euro per ogni socio; dispone di una diaria giornaliera per soccorritore di 78 euro se guida, 52 euro se volontario iscritto CNSAS, 6 euro se volontario e copre un costo al minuto dell'elicottero fino a 24 euro.

L'estensione all'estero prevede invece un massimale per sinistro di € 103.291,38. con il limite per persona di € 25.822,84. La garanzia comprende il rimborso delle spese per il trasporto sanitario dal luogo dell'evento fino al centro ospedaliero più idoneo e le eventuali ricerche,

resesi necessarie a seguito d'infortunio. In caso di spese sostenute per la ricerca il limite è di € 25.822,84 per sinistro, con limite per persona di € 10.329,14. Per eventuali trasporti e/o interventi con elicotteri, la compagnia provvede al pagamento dell'indennizzo sotto deduzione di uno scoperto del 10% a carico dell'Assicurato, col minimo di € 258,23.

## **ALLERTAMENTO DEL SOCCORSO NEGLI ALTRI STATI EUROPEI CHE SI AFFACCIANO SULLA CATENA ALPINA.**

*FRANCIA:* chiamate il 15, è il numero analogo al 118 italiano, smistano poi loro la chiamata al soccorso alpino.

*SVIZZERA:* un discorso a parte merita la svizzera, dove l'ente che gestisce il soccorso alpino è un privato, la REGA. Per attivare la REGA dalla svizzera basta comporre il 1414, dall'estero lo +41.333.333.333 è disponibile anche un canale radio: E 161.300 Mhz. Risulta sempre possibile chiamare il numero generale per il soccorso generico svizzero, il 144, loro poi dirottano la chiamata alla REGA.

Risulta assolutamente inutile per gli iscritti al CAI "abbonarsi" alla REGA, in quanto l'assicurazione CAI si fa carico di tutte le spese di trasporto e salda automaticamente i conti con la REGA.

*GERMANIA:* chiamate il 110, risponde la polizia che poi smista la chiamata alla centrale operativa sanitaria e successivamente al soccorso alpino.

*AUSTRIA:* chiamate il 144.

*SLOVENIA:* chiamate il 112.

Attenzione! : L'assicurazione CAI non copre i paesi dell'est europeo ex urss la zona artica e le montagne extra europee.

**APPENDICE: numeri per l'allertamento del CNSAS regione per regione:**

- 1 VALLE D' AOSTA 118 / 0165 - 238222
- 2 PIEMONTE 118
- 3 LOMBARDIA 118
- 4 TRENTINO 118
- 5 ALTO ADIGE 118
- 6 VENETO 118
- 7 FRIULI VENEZIA GIULIA 118 Soc. Speleologico Reg. 040 - 327205
- 8 LIGURIA 118 / 0336 689316
- 9 EMILIA ROMAGNA 118 / 800 - 848088
- 10 TOSCANA 118
- 11 MARCHE 118
- 12 UMBRIA 0339 - 2617286 / 0349 - 8855370 / 0744 - 425078
- 13 LAZIO (comprende 16 CAMPANIA) 0330 - 576575 / 0330 - 982921  
Pv. Frosinone Rieti 118 Campania 081 - 5515950 / 0360 - 383674
- 14 ABRUZZO 800 - 258239
- 15 MOLISE 0337 - 827929
- 17 PUGLIA 0874 - 66500
- 18 BASILICATA 0973 - 612002 / 0338 - 2965114 / 0347 - 7249161
- 19 CALABRIA 0339 - 1916666 / 0984 - 509147
- 20 SICILIA 117 095 - 914141
- 21 SARDEGNA (pv. Cagliari, Oristano, Sassari) 118