



# GUIDARE UN MEZZO DI SOCCORSO



*NOZIONI DI BASE PER LA GUIDA IN EMERGENZA, DEDICATO  
AD ASPIRANTI AUTISTI ..... E AD AUTISTI ESPERTI*



# Guidare Un Mezzo Di Soccorso

a cura di Maurizio Cassigoli

## INTRODUZIONE

Condurre un mezzo di soccorso in emergenza non vuol dire assolutamente pilotare una macchina da corsa o da rally ma semplicemente guidare un mezzo speciale a destinazione in maniera sollecita e soprattutto in sicurezza, per gli occupanti e per gli altri utenti della strada.

L'autista dovrà avere la consapevolezza che molti sono i fattori che incidono nella buona riuscita del compito assegnatoli: un'adeguata conoscenza del territorio, anche in considerazione della fascia oraria della chiamata, (tutti sappiamo che molte strade risultano di veloce percorrenza ad alcune ore ed in intransitabili ad altre), pratica di ricerca sull'eventuale stradario in dotazione, familiarità con l'automezzo al fine di sfruttarne al meglio le caratteristiche funzionali.

Possiamo quindi immediatamente comprendere come una guida solerte sia parte integrante del rapporto azione-risultato, ma non l'unico fattore che determini il successo.

Purtroppo si tende spesso a sottovalutare un'intera serie di variabili che giocano a favore o a sfavore: ad esempio la celerità con la quale l'équipe di soccorritori prende posto rendendo l'ambulanza pronta a partire, oppure un indirizzo chiaro con tutti i riferimenti del caso ecc., nell'obbiettivo di ottimizzare tutte quelle componenti utili alla diminuzione del tempo d'intervento nel rispetto della maggiore sicurezza possibile, ribadendo il concetto che è la somma di più fattori che consente un ottimo risultato.



## CENNI MEDICI SUL TRASPORTO DI PAZIENTI

E' necessario ricordare che durante il trasporto sono possibili alterazioni a carico del paziente per:

- Variazioni di energia cinetica dovute al movimento del mezzo
- Interferenze del microclima (temperatura e umidità)
- Posizione

Le accelerazioni, decelerazioni e le variazioni di direzione del moto si trasmettono direttamente al paziente come pure i sobbalzi derivanti dalle irregolarità del manto stradale.

Nel paziente traumatizzato ciò determina una mobilitazione di monconi ossei fratturati, variazioni del flusso ematico cerebrale e della pressione endocranica, stiramento di vasi e legamenti di visceri che possono determinare effetti negativi che aggravano le lesioni esistenti.

Nel caso di pazienti cardiopatici le brusche frenate determinano un aumentato afflusso di sangue al cuore.

Queste variazioni di energia cinetica possono causare conseguenze indesiderate anche in pazienti meno gravi e determinare così quei quadri di cinetosi (nausea, vertigine, ecc.) conosciuti come "mal d'auto".

Le vibrazioni inoltre interferiscono con i sistemi di monitoraggio e costituiscono una fonte di pericolo per tutti quei materiali e attrezzature che non fossero stati adeguatamente fissati o collocati in appropriati alloggiamenti all'interno dell'ambulanza.

Le variazioni del microclima sono pericolose sia nel caso di aumento che di riduzione dello stesso: il caldo determina vasodilatazione e in aggiunta ad un'alta umidità è anche possibile il "colpo di calore", ipotensione e lipotimie.

Le basse temperature determinano brivido, aumentato consumo di ossigeno e, se estreme, anche aritmie e altre gravi alterazioni cardiocircolatorie e coagulative.

Il posizionamento del paziente deve tenere conto della patologia principale che presenta. Bronco-pneumopatico cronico e paziente cardiopatico si giovano di una posizione semiseduta, mentre per il traumatizzato cranico è necessaria una posizione supina (sdraiato con il tronco leggermente sollevato a circa 30°). In caso di fratture andranno posizionati gli arti dopo immobilizzazione in modo da evitare bruschi e improvvisi movimenti e cadute.

Premesso questo andiamo ad approfondire le leggi e le regole che vigono in materia di guida.

## CODICE DELLA STRADA

Per la legge italiana è responsabile di qualsiasi mezzo di trasporto, che sia di soccorso oppure no, l'autista. Pertanto è facile intuire che nella malaugurata ipotesi di un incidente egli risponderà dell'accaduto.

Qualunque sia l'Ente, l'Associazione o il Corpo d'appartenenza del mezzo, il Codice della Strada (C.d.S.) non fa distinzioni, quello che vale per le ambulanze è altrettanto valido per i mezzi dei VV.FF. e così anche per la Polizia.

Iniziamo con una considerazione di base: il mezzo di soccorso si differenzia dal normale autoveicolo o motoveicolo sia per propria essenza (ad esempio molte corsie preferenziali sono percorribili dal mezzo di soccorso inteso come tale e non condizionato dal fatto che sia o no in emergenza) che per l'uso che nel caso specifico ne viene fatto (come durante l'espletamento di un servizio urgente di istituto avendo in funzione i sistemi di allarme visivi e sonori).

Di conseguenza possiamo affermare che, quando non si stia espletando un tale tipo di servizio, la nostra ambulanza sarà come un qualsiasi altro automezzo con l'obbligo di rispettare la



segnaletica orizzontale e verticale e tutte quelle norme che caratterizzano il C.d.S., salvo quanto consentito al mezzo speciale, come precedentemente esemplificato.

Prima di iniziare l'analisi degli articoli che specificatamente ci riguardano da vicino, andiamo a vedere quali requisiti di legge occorrono per guidare mezzi adibiti a servizi d'emergenza.

## **REQUISITI PER LA GUIDA DEI MEZZI DI SOCCORSO**

Chi conduce tali veicoli deve essere in possesso della patente di guida idonea al tipo di veicolo da condurre e aver compiuto anni ventuno come specificato alla lettera (e) dell'Art.115 comma 1 del C.d.S. di seguito riportata:

Anni ventuno per guidare: ..... autocarri, autotreni, autosnodati, adibiti a trasporto di persone, nonché i mezzi adibiti a servizio d'emergenza.

Esaminiamo adesso un concetto di base, valido per tutti gli utenti della strada e quindi anche per gli autisti dei mezzi di soccorso: qualsiasi guidatore deve essere in grado di prevedere il prevedibile e di conseguenza evitare il peggio.

Può sembrare un concetto difficile ma è proprio il C.d.S. a recitare quanto detto e più esattamente nel seguente articolo.

### **ART.141 VELOCITÀ**

1. E' obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.

2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del mezzo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

3. In particolare, il conducente deve regolare la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombri, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell'attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici.

4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni d'incertezza e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segni di spavento.

5. Il conducente non deve gareggiare in velocità.

6. Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.....

Da quanto sopra possiamo dedurre che il conducente del veicolo deve essere sempre in grado di far fronte alla maggior parte degli eventi evitando spiacevoli se non drammatiche conseguenze. Probabilmente è anche per questo che guidare in emergenza non è alla portata di tutti. Non vogliamo dire che debba essere riservato esclusivamente a superuomini ma pos-



siamo affermare che per espletare al meglio questo compito, oltre ad una certa predisposizione naturale alla guida, occorre tanta preparazione, teorica e pratica, conoscenza quindi delle regole e del mezzo. Chi crede che condurre un'ambulanza significhi semplicemente avviare il motore, ingranare la marcia e partire "volando", non ha chiaro che dall'autista ci si aspetta soprattutto sicurezza nell'azione, professionalità e soprattutto competenza nell'affrontare le problematiche che quotidianamente si presentano.

Calma e "testa sulle spalle"!

Detto questo iniziamo l'analisi degli articoli del C.d.S che riguardano più specificatamente i mezzi di soccorso.

#### ART. 177

Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e delle autoambulanze

1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte della Direzione Generale della M.C.T.C.. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti.

2. I conducenti dei veicoli di cui al comma 1, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza.

3. Chiunque si trovi sulla strada percorsa dai veicoli di cui al comma 1, o sulle strade adiacenti in prossimità degli sbocchi sulla prima, appena udito il segnale acustico supplementare di allarme, ha l'obbligo di lasciare libero il passo e, se necessario, di fermarsi. E' vietato seguire da presso tali veicoli avvantaggiandosi nella progressione di marcia.

4. Chiunque, al di fuori dei casi di cui al comma 1, fa uso dei dispositivi supplementari ivi indicati è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centottomila a lire quattrocentotrentadueemila.

5. Chiunque viola le disposizioni del comma 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantaquattromila a lire duecentosedicimila.

.Interpretiamo l'articolo come la disposizione di usare girevoli a luce lampeggiante blu e/o sirena (bitonale omologata) solo durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto. Usando disgiuntamente tra loro i due sistemi, sirena e girevoli, non godremo di nessun'agevolazione nella progressione di marcia in quanto è solamente l'uso congiunto di quelli che ci consente di non rispettare le norme. Nel primo caso dunque l'unico vantaggio che ne trarremo sarà che agli incroci regolati gli agenti del traffico provvederanno a concederci immediatamente la via libera. E' da considerarsi che l'uso della sola "sirena" comporti, oltre alla via libera da parte degli agenti, l'obbligo per gli altri utenti di lasciare libero il passo o fermarsi ed il divieto di seguire i veicoli in emergenza (comma 3) ma non l'esenzione dall'osservanza della segnaletica e delle norme di comportamento prevista dal comma 2 solo per l'uso congiunto di



“sirena” e “lampeggiante”. In altre parole, durante l’espletamento di un servizio urgente d’istituto, usando congiuntamente tra loro sirena e girevoli non si è tenuti, o per meglio dire, siamo autorizzati a non osservare i limiti di velocità, gli STOP, il diritto di precedenza ecc. ma, come evidenziato a piede del comma, nel rispetto della comune diligenza e prudenza.

Cosa voglia dire il legislatore è fin troppo chiaro: puoi! Ma se succede qualcosa devi dimostrare di non essere stato imprudente nel superare quel semaforo rosso e di non aver arrecato pericolo alla circolazione, nel rispetto appunto della comune diligenza e prudenza.

Attenzione! In nessun articolo è scritto che il mezzo di soccorso in emergenza (con sirena e girevoli in funzione) acquisisce o detiene diritto di precedenza; viene invece solo stabilito che nelle condizioni citate è riconosciuta al conducente la possibilità di non rispettare le regole al fine di consentirgli un più rapido arrivo a destinazione, eccettuate le eventuali segnalazioni degli agenti del traffico da tenere sempre in considerazione. Valga come esempio: un mezzo di soccorso in emergenza si sta approssimando ad un incrocio ed un secondo veicolo di soccorso, anch’esso in emergenza, avvicinandosi allo stesso incrocio, si trova rotta di collisione con il primo. Sarà cura dell’agente del traffico, ovviamente se presente, risolvere la situazione di pericolo fermando uno dei due mezzi ed evitando così il sinistro. Per questo motivo è indispensabile rispettare gli eventuali segnali impartiti dagli agenti al nostro passaggio anche se durante un’emergenza.

Sono entrate a far parte della dottrina in materia di sinistri stradali alcune decisioni della Corte di Cassazione aventi il seguente orientamento: i conducenti di mezzi di soccorso che usino o meno il dispositivo di allarme hanno l’obbligo di osservare le norme della comune prudenza e deve quindi affermarsi la loro responsabilità colposa quando per imprudenza abbiano cagionato un sinistro.

Chiariti i principali aspetti che riguardano l’articolo 177, andiamo ad analizzare il successivo (in ordine d’importanza e non numerico) che regola il comportamento per la circolazione su strade extraurbane e soprattutto autostrade. Trattandosi di un articolo vasto si riporterà, oltre ai concetti di base, solo quanto ritenuto fondamentale alla guida del mezzo di soccorso. Naturalmente questa procedura sarà ripetuta nell’esame degli articoli successivi, estrapolando solo ciò che è di nostro interesse.

#### ART. 176

Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali  
.....(continua)

12. I conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell’autostrada, purchè, muniti di specifica autorizzazione dell’ente proprietario, sono esentati, quando sussistano effettive esigenze di servizio, dall’osservanza delle norme del presente articolo relative al divieto di effettuare:

- a) la manovra di inversione del senso di marcia;
- b) la marcia, la retromarcia e la sosta in banchina di emergenza;
- c) il traino dei veicoli in avaria.

13. I conducenti di cui al comma 12, nell’effettuare le manovre, che devono essere eseguite con la massima prudenza e cautela, devono tenere in funzione sui veicoli il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce gialla lampeggiante.

14. Sono esonerati dall’osservanza del divieto di effettuare le manovre di cui al comma 12 anche i conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia, antincendio e delle autoambulanze, che tengano in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce blu lampeggiante.....



Il presente articolo sottolinea la particolarità delle strade ad alta velocità di percorrenza, richiamando alla massima cautela e prudenza coloro che vi transitano.

Esso consente ai mezzi di soccorso la manovra di marcia, retromarcia, sosta in banchina di emergenza ed inversione ad "U" solo accendendo i girevoli a luce lampeggiante blu, condizionando quindi le suddette manovre all'uso del sistema visivo di allarme e non alla situazione di emergenza o di trasporto di un paziente.

Una precisazione si rende opportuna: l'uso dei girevoli è consentito solo per l'espletamento dei servizi urgenti d'istituto percorrendo qualsiasi tipo di strada; è però obbligatorio in autostrada quando si renda necessario compiere una delle manovre di cui all'art. 176 comma 12 a-b-c.

Chiariamo il concetto una volta per tutte: se non siamo impegnati in un servizio d'emergenza (dove normalmente in città useremmo i sistemi di allarme congiuntamente) o nell'effettuare una delle manovre dove l'uso dei girevoli è obbligatorio, quest'ultimi non devono essere tenuti accesi in autostrada, pena incorrere nelle sanzioni previste dal C.d.S. per l'uso ingiustificato di sirena e/o girevoli (art.177)

In caso ci trovassimo a percorrere l'autostrada senza urgenza e senza pazienti a bordo, in prossimità di un arresto della circolazione con relativo incolonnamento dei veicoli, sarà nostro "dovere" immetterci nella corsia d'emergenza accendendo immediatamente i girevoli (come prevede l'art.176), tenendo presente quanto recita l'art.3 comma 15 del C.d.S.:

**CORSIA DI EMERGENZA:** corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

Poiché un veicolo si definisce di soccorso quando sia stato omologato come tale, di fatto il suddetto articolo autorizza il conducente ad utilizzare la corsia d'emergenza autostradale come una qualsiasi corsia preferenziale cittadina, indipendentemente dal motivo per cui la percorre, ma ovviamente con i girevoli accesi.

L'immissione nella corsia di emergenza è stata indicata precedentemente come un "dovere" (morale e non giuridico) in quanto tale manovra potrebbe portare l'ambulanza ad intervenire come primo mezzo di soccorso su un eventuale incidente, di cui non si è a conoscenza, causa dell'arresto della circolazione. Oppure il transito su tale corsia, facendo evitare l'incolonnamento, velocizzerà il rientro in sede del mezzo rendendolo libero e operativo nel minor tempo possibile.

Ovviamente azionare a tal fine la sirena equivarrebbe ad un abuso e come tale sanzionabile. Continuando l'analisi del C.d.S. troviamo l'articolo 153 comma 2 che dice:

#### ART. 153

Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi .....2...Inoltre sui veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi si devono tenere accesi i proiettori anabbaglianti di giorno in ogni caso e nelle ore e nei casi indicati dall'articolo 152, comma 1, nei centri abitati anche se l'illuminazione pubblica sia sufficiente.

#### ART. 152



## Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli

1. L'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli è obbligatoria da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Il periodo del sopracitato art. 153 impone, durante il trasporto di feriti o ammalati gravi, l'accensione dei proiettori anabbaglianti a tutti i veicoli, ambulanze comprese. Considerando però che il Codice della strada non prevede alcuna sanzione per chi procede di giorno con gli anabbaglianti accesi (sanzioni invece sono previste per l'abuso degli abbaglianti e degli anti-nebbia) sarà buona abitudine accenderli congiuntamente alla sirena ed ai girevoli tutte le volte che procederemo all'espletamento di un servizio urgente d'istituto, consentendo così una migliore identificazione del mezzo.

Riassumendo: quando procediamo con sirena e lampeggianti in funzione, teniamo accesi anche i proiettori anabbaglianti che rendendoci maggiormente visibili contribuiranno ad aumentare la nostra e l'altrui sicurezza.

## ART. 172

### Uso delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta

.....(continua)

3. Sono esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza:

- a) gli appartenenti alle forze di polizia e ai corpi di polizia municipale nell'espletamento di un servizio di emergenza;
- b) i conducenti ed addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario in casi di intervento di emergenza.....

E' del tutto chiaro che l'esonero dall'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza è valido per i componenti la squadra dei soccorso solo durante un intervento di emergenza.

Ma, al di là di quanto prescrive la legge, è opportuno domandarci se queste odiate cinture siano effettivamente tanto d'intralcio oppure, considerando la loro indiscussa utilità in caso d'incidente, non valga la pena indossarle anche quando ci sarebbe consentito l'esonero. Alla luce della recente ricerca medica sul trauma e dei risultati di numerosi crash test, possiamo sostenere che le cinture debbano essere sempre correttamente allacciate, soprattutto qualora l'automezzo di soccorso sia dotato di airbag. Infatti, come molti sanno, l'airbag si gonfia istantaneamente in caso d'urto ed altrettanto velocemente si sgonfia ultimato il suo compito di protezione. Nei pochi istanti in cui il pallone è gonfio protegge dall'impatto il guidatore o il passeggero a seconda che sia inserito nel volante o nel cruscotto.

La sequenza - tipo del funzionamento dell'airbag è infatti la seguente: urto - gonfiarsi dell'airbag - impatto sul volante dell'autista protetto dal dispositivo di sicurezza momentaneamente gonfio - ritorno del corpo in posizione primitiva - sgonfiamento dell'airbag. Tutti i tempi dell'azione sono calcolati esattamente in considerazione che l'occupante in questione indossi correttamente la cintura. Se il soggetto non ha la cintura allacciata arriverà qualche attimo prima del previsto all'impatto con il volante, quando ancora l'airbag non è sufficientemente gonfio o quando addirittura la carica detonante, per effetto della quale si gonfia il pallone, deve ancora esplodere.



Nel caso in cui l'autista giungesse all'impatto in concomitanza all'esplosione della piccola carica, l'urto senza protezione e l'esplosione stessa, sommandosi, potrebbero procurare gravi lesioni, anche letali.

#### ART. 189

Comportamento in caso di incidente (omissione di soccorso)

1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

Il conducente, quindi, ha il dovere di fermarsi in ogni caso di incidente stradale che, per le sue modalità, sia tale da far ragionevolmente supporre una probabilità di danno a persone anche se poi successivamente si accerti che concretamente nessuno ha riportato lesioni personali.

Se tutto ciò è ovviamente indiscutibile per un normale automobilista, per un mezzo di soccorso in emergenza occorre adottare una procedura particolare al fine di non incorrere in omissione di soccorso nei confronti di colui che abbiamo investito ma nemmeno nei confronti di colui che stavamo andando a soccorrere al momento dell'incidente. Perciò, nella malaugurata ipotesi che il nostro mezzo di soccorso (Ambulanza o Automedica che sia) rimanga coinvolto in un sinistro stradale, qualora il medico si trovi a bordo, questi eseguirà una veloce valutazione delle condizioni dei coinvolti, mentre l'autista, o uno dei volontari, contatterà immediatamente la centrale operativa (per centrale operativa si intende la sede del 118 dove ogni chiamata viene registrata) informandola dell'accaduto e della possibilità meccanica dell'automezzo di proseguire o meno il servizio precedentemente assegnato.

In pochi secondi la centrale avrà conoscenza sommaria della situazione generale e di conseguenza impartirà disposizioni in merito. In questo modo il conducente dell'ambulanza avrà la certezza di non incorrere in omissione di soccorso in quanto la centrale, che ha il compito di coordinamento, è stata prontamente allertata e messa al corrente dell'accaduto e delle conseguenze emerse. Infatti, alcune sentenze emesse dalla Corte di Cassazione sono a favore di colui che, in caso di incidente dove siano coinvolte persone, presti la prima assistenza e contemporaneamente metta in moto la catena dei soccorsi. Lo stesso discorso è valido anche nel caso che sull'ambulanza non ci sia un medico, perchè le sommarie condizioni dei coinvolti sono fornibili da qualsiasi componente dell'equipaggio. Quanto meno sarà possibile trasmettere alcuni dati importanti come se all'incidente avessimo assistito non come soccorritori ma come semplici cittadini. Ci atterremo quindi scrupolosamente alle disposizioni che la centrale ci impartirà, essendo fondamentale, soprattutto in quel momento, il coordinamento delle azioni. Simile è la circostanza in cui, mentre ci dirigiamo d'urgenza sul luogo di una chiamata, alcuni passanti chiedano il nostro intervento per soccorrere un infortunato, che, per esempio, sia stato vittima di un sinistro stradale o di un malore. La procedura sarà praticamente la stessa di prima: rapidissima valutazione dell'accaduto mentre l'autista o un altro soccorritore si mette in contatto con la centrale operativa, descrizione dell'evento ed esecuzione delle successive disposizioni che la centrale riterrà adeguate al momento ed alla circostanza. Quindi procederemo per la nostra iniziale meta oppure ci fermeremo sul posto avendo la certezza che qualcun altro verrà immediatamente inviato dove noi ci stavamo recando. Tutto questo è a discrezione della centrale operativa che opera a conoscenza della situazione logi-



stica e dell'operatività dei mezzi disponibili sul territorio ed in funzione di altre informazioni di cui noi, in ambulanza, siamo all'oscuro.

L'obbligo di fermarsi in caso di investimento e di prestare assistenza ad un infortunato sussiste in ogni ipotesi di incidente stradale che abbia coinvolto una o più persone, quali che siano le modalità del fatto e quindi anche in mancanza di un urto diretto del veicolo. Precisiamo che tale termine, investimento, non va inteso nel suo significato letterale di urto tra veicolo e persona, ma in un significato più ampio comprensivo di qualsiasi sinistro stradale nel quale rimangono vittime delle persone e che possa comunque essere collegato alla condotta di un conducente responsabile dell'incidente stesso. Ne consegue che deve considerarsi "investito" anche il passeggero di un veicolo il cui conducente abbia provocato un incidente stradale.

#### ART. 189

6. Chiunque, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con la reclusione fino a quattro mesi.

7. Chiunque, in caso di incidente non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite è punito con la reclusione fino a dodici mesi, e con la multa fino a due milioni di lire.

Non sussiste il reato di omissione di soccorso quando, a seguito dell'investimento, siano derivati danni alle sole cose e non lesioni alle persone investite.

Risponde di concorso nei reati previsti dall'art. 189 C.d.S. chi viaggiando a bordo di un autoveicolo da altri guidato, avendo esatta cognizione di un incidente connesso alla circolazione del veicolo ed alle sue conseguenze, istighi o incoraggi il conducente a proseguire la corsa senza fermarsi e senza prestare assistenza alla persona investita.

In conclusione: massima attenzione alla procedura da seguire, avvertendo sempre la centrale ed attenendosi alle successive istruzioni impartite.

A questo punto avendo esaurito la parte legislativa, ci inoltreremo nella parte più pratica del manuale e dunque parleremo di come si affrontano in emergenza e non: curve, salite, discese, dossi, incroci con o senza diritto di precedenza ed altre situazioni tipiche. Vedremo come correttamente si frena con e senza A.B.S., ed analizzeremo altri aspetti che ci favoriranno nella guida.

Conosceremo la tecnica delle "3P" (Proteggere Predisporre e Prevenire) e la guida in zone particolari come aeroporti o stazioni ferroviarie. Analizzeremo gli scenari a rischio evolutivo con relative "zone di pericolo", il trasporto di pazienti ad alto rischio, la posizione di guida, l'uso dell'estintore di bordo ed altro ancora.

## COMPORAMENTI

### USO DI SIRENA E GIREVOLI

Innanzitutto specifichiamo che per "sirena" s'intende un avvisatore acustico supplementare di allarme regolarmente omologato. Con Decreto Ministeriale del 17 ottobre 1980, pubblicato su Gazzetta Ufficiale n° 310 del 12 novembre 1980, veniva sancita l'idoneità del dispositivo supplementare di allarme a suono bitonale che avesse le seguenti caratteristiche: in condizioni di campo libero la capacità di emettere due suoni di frequenza rispettivamente pari a 392 Hz (Sol naturale) e 660 Hz (Mi naturale) con una tolleranza consentita sui valori indicati di più o meno il 5%. Il livello di pressione sonora globale per ciascuna nota, misurata in



condizioni di campo libero ed alla tensione nominale misurata ai capi del dispositivo, deve essere massimo sull'asse principale dell'apparecchio e compreso fra i 115 e i 125 db a due metri di distanza da esso. Il Decreto del Ministro dei Trasporti specifica inoltre le caratteristiche dello spettro acustico. Ritenendo superfluo in questa sede dilungarsi oltre, crediamo però sia importante ribadire che l'unica sirena omologata attualmente è quella di tipo bitonale, uguale sia per le ambulanze che per i mezzi dei Vigili del Fuoco, recante gli estremi dell'omologazione ottenuta.

Si è arrivati alla decisione di adottare sirene bitonali dopo dieci anni di sperimentazione da parte dei Vigili del Fuoco e di alcune Associazioni di Volontariato, poiché il dispositivo si è rivelato particolarmente idoneo all'impiego a cui è destinato, in quanto in grado di far individuare la direzione di provenienza del veicolo in emergenza, senza far emergere anomalie di alcun genere.

Di conseguenza tutti quei dispositivi che non rispondono alle caratteristiche sopracitate sono da considerarsi non regolamentari.

La sirena bitonale annovera inoltre tra le sue peculiarità anche quella di non essere modulabile, e se ciò in prima analisi può sembrare negativo, in realtà non lo è, poiché non esiste più il pericolo che, modulando la sirena a fischio in modo non corretto, si giunga su un incrocio con la sirena "scarica", quindi poco udibile. Diversamente poi rispetto alle sirene tradizionali, usando continuamente non entra in risonanza, evitando di trarre in inganno così sulla provenienza del mezzo di soccorso. Inoltre, poiché una volta azionata verrà tolta solo all'arrivo a destinazione (per un corretto uso deve essere sempre lasciata inserita fissa, cosa che normalmente non accadeva in passato con le sirene di tipo modulabile), lascerà libere le mani del guidatore favorendo una maggior sicurezza.

Pertanto, dalla partenza sino all'arrivo sul posto: sirena bitonale fissa, fari anabbaglianti e girorevoli accesi.

Alcuni mezzi di soccorso sono equipaggiati con doppia sirena, essendo talora presente anche una del tipo all'"antica", la classica sirena a "fischio", che come abbiamo poc'anzi affermato non è più omologata e di conseguenza non sarebbe più utilizzabile.

Facendo però ancora parte della dotazione del veicolo, alcuni autisti sono soliti usarla, anche se è opportuno ribadire che deve essere sempre inserita la bitonale e l'altro tipo di avvisatore acustico non dovrà essere usato mai in alternativa ma, casomai, solo di supporto. Nel caso in cui invece la seconda sirena sia un'altra bitonale (alcune veicoli sono dotati di un tipo elettronico come principale e di un tipo pneumatico come secondaria), quest'ultima non deve essere usata per nessun motivo contemporaneamente alla principale. Il motivo è molto semplice: il mescolarsi dei toni prodotto dal funzionamento contemporaneo delle due bitonali impedirebbe la percezione dell'avvicinarsi di un eventuale altro mezzo di soccorso, normalmente individuabile grazie proprio al sovrapporsi dei toni. Nel caso invece si usasse correttamente la sirena bitonale supportata dal "fischio" potremmo accorgerci del sopraggiungere di un altro veicolo in emergenza dalla mescolanza dei toni prodotta dal funzionamento di più bitonali. Il supporto dato dalla sirena a "fischio", sottoposta a modulazione (continuo saliscendi sonoro), normalmente non crea problemi di annebbiamento acustico tale da impedire il percepimento di un'altra sirena. Fermo restando che la circostanza dove due mezzi di soccorso in emergenza s'incrocino è comunque sempre ad altissimo rischio d'incidente salvo che non siano rispettate alla lettera le procedure di comportamento da parte di ognuno.



Abbiamo dunque chiarito che il corretto uso della sirena bitonale deve essere senza soluzione di continuità consentendo così agli altri utenti della strada di percepirci in lontananza.

Abitudini come quella di azionare il dispositivo sonoro di allarme all'ultimo momento, agli incroci o in caso di forte traffico, sono tassativamente da evitare in quanto ledono significativamente la sicurezza e di conseguenza la buona riuscita del servizio. Quindi, se procediamo a sirena, essa deve essere costantemente inserita, di giorno o di notte, evitando mezze misure che alla lunga potranno risultare pericolosamente dannose.

Esistono dei luoghi dove, pur essendo sempre valido il C.d.S., per abitudine non si agisce come quest'ultimo vorrebbe, come nelle aree ospedaliere dove si procede d'urgenza spegnendo la sirena e lasciando inseriti i girevoli. Non è sbagliato rispettare il silenzio di chi soffre, ma dobbiamo considerare che in simili circostanze tale silenzio può avere effetti inattesi sui frequentatori dell'area in questioni che non sentendoci arrivare potrebbero, magari distrattamente, compiere azioni imprevedibili. E' opportuno quindi spegnere la sirena, a condizione però che la velocità sia ridotta pressoché a passo d'uomo, non abbassando assolutamente il livello d'attenzione.

E' sufficiente l'uso dei soli girevoli anche in considerazione che nel breve tragitto da compiere sarà difficile avere la necessità di raggiungere una velocità superiore al consentito ed altrettanto improbabile essere costretti a manovre vietate. All'occorrenza ci avvarremo di brevi colpi di clacson, per far sì che la nostra strada sia sgombra. Stesso dicasi per stazioni ferroviarie o aeroporti e per tutte quelle strutture pubbliche o private dove, per le stesse ragioni citate oppure perché trattasi di strutture coperte o addirittura chiuse, la sirena non è necessaria se non addirittura inopportuna.

Vediamo adesso come e quando sia corretto tenere in funzione **i girevoli**.

Come già abbiamo avuto modo di considerare, usati congiuntamente alla sirena, ci consentono di superare i limiti di velocità, di sorpassare quando non si potrebbe, di oltrepassare un incrocio con il semaforo rosso ed eseguire altre manovre vietate, ma pochi pensano che anche parcheggiare l'ambulanza in doppia fila o in divieto di sosta sia infrazione al C.d.S.. Può sembrare un paradosso ma la violazione del divieto di sosta sarebbe consentita solo con l'uso congiunto di sirena e girevoli. E' evidente che il buon senso non ci consente di seguire alla regola detta norma, pertanto, se il nostro automezzo di soccorso durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto si trovasse nell'impossibilità di sostare regolarmente, si dovranno lasciare inseriti i girevoli ad indicazione della circostanza d'emergenza, la quale appunto ci rende impossibile la ricerca di un posto regolamentare. Inoltre i girevoli devono essere lasciati accesi quando non si è regolarmente parcheggiati anche per una questione di sicurezza. Se il mezzo di soccorso è mal posizionato può creare pericolo per chi sopraggiunge, quindi i girevoli accesi serviranno a rendere maggiormente visibile l'ambulanza richiamando l'attenzione degli utenti della strada. Nel caso in cui il veicolo debba essere posizionato a protezione degli operatori sanitari (incidente stradale o intervento in strada), poiché occuperà probabilmente gran parte della sede stradale, a maggior ragione dovrà avere sempre i girevoli accesi sia di giorno che di notte. Come posizionare il mezzo di soccorso nelle varie situazioni lo vedremo più avanti nell'apposito paragrafo.

Sempre a proposito dell'utilizzazione dei girevoli, un'altra precisazione si rende necessaria. Nonostante il C.d.S. ne consenta l'uso disgiunto dalla sirena, non è consigliabile viaggiare con i soli girevoli accesi in quanto, se siamo d'urgenza, è necessario l'uso congiunto con la sirena per poter non osservare le regole del Codice, mentre se non siamo d'urgenza non ve-



diamo il motivo di usarli. E' sufficiente riflettere sul fatto che in caso si incrociasse un altro mezzo di soccorso a sirena, (in prossimità di grossi nosocomi non è rarissimo), creeremmo solo confusione nell'automobilista che, dovendo concedere strada libera, non avrebbe cognizione di quale veicolo abbia effettivamente necessità di raggiungere prima possibile il pronto soccorso.

## GUIDA IN STAZIONE FERROVIARIA O IN AEROPORTO

E' importante fare subito una distinzione tra le due realtà. La stazione ferroviaria è un luogo dove i frequentatori difficilmente si aspettano di incontrare, magari sotto una pensilina, un'ambulanza, perciò dobbiamo attenderci un comportamento distratto da parte della maggioranza delle persone presenti. I girevoli accesi e qualche colpo di clacson saranno sufficienti a garantirci il buon svolgimento del servizio, sempre a condizione che la nostra andatura all'interno della stazione sia a passo d'uomo.

Per quanto riguarda invece l'aeroporto, è indispensabile considerare che eccettuati rari casi, (quasi sempre sedi di aeroclub), si tratta di area doganale e come tale sottoposta a controlli da parte delle autorità di frontiera. Ad esse, in base anche alla legge antiterrorismo, potrà essere sottoposta anche l'ambulanza che si appresti, in urgenza, ad entrare nell'area delle piste o del parcheggio aeromobili, normalmente limitata da una sbarra o da un cancello. All'alt dell'agente preposto ci fermeremo e ci metteremo a sua disposizione cercando di soddisfare, con calma e gentilezza, ogni richiesta ci venga formulata, evidenziando il motivo del nostro intervento. L'agente potrebbe ritenere opportuno un più o meno rapido controllo del mezzo, soprattutto all'interno, al fine di assicurarsi che niente di estraneo alla nostra attività sia trasportato. Non ostacoliamolo perché egli sta facendo un lavoro mirato alla sicurezza della comunità, ma rendiamoci invece disponibili. Così facendo sicuramente ci sbrigheremo molto più velocemente che assumendo un atteggiamento ostile.

Teniamo anche presente che dentro l'aeroporto normalmente si trova una postazione medica con ambulanza la cui équipe molto probabilmente ha già provveduto al primo intervento, lasciando a noi il compito del successivo trasferimento in ospedale.

Sovente la nostra presenza in aeroporto si rende necessaria per il trasferimento in ospedale di un paziente giunto in aeroambulanza. Solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione da parte della direzione aeroportuale si procederà all'avvicinamento sotto bordo, una volta che l'aereo sia definitivamente fermo ed il comandante o il suo vice ci abbiano dato il consenso. Regola vuole che ci si avvicini ad un qualsiasi aeromobile dalla parte anteriore, all'incirca entro l'area di un ipotetico angolo di massimo 90°/ 100° dove il vertice è il muso dell'aeromobile.

In caso di intervento in aeroporto su un aeromobile incidentato, saranno gli stessi addetti all'antincendio a non permettere l'avvicinamento finché le condizioni non siano tali da garantire la sicurezza dei soccorritori. In situazioni limite come la suddetta sarà opportuno affidarsi agli esperti, come appunto costoro, i quali giornalmente si mantengono in allenamento con una simulazione dopo l'altra.

Nel caso in cui si debba intervenire in area passeggeri, ad esempio in sala d'attesa o al check-in, basterà ricordare ciò che prima abbiamo detto se dobbiamo oltrepassare la zona di controllo del passaporto, poiché essa indica che stiamo superando la linea immaginaria che rappresenta il confine di stato. Attendiamo dunque l'autorizzazione da colui che si trova al cancello, il quale probabilmente farà in maniera di sveltire gli eventuali controlli e magari, per questioni di sicurezza, di farci accompagnare.



## GUIDA SOTTO SCORTA

Capita in molte circostanze di procedere in emergenza preceduti o seguiti da altri autoveicoli a sirena. Spesso si tratta di una scorta che le forze dell'ordine predispongono per i più disparati motivi. Può trattarsi di un Trattamento Sanitario Obbligatorio, di un'overdose o di una scorta mirata a far strada all'accompagnamento in ospedale soprattutto quando, effettuando un "fuori zona", non si conosce esattamente l'ubicazione del nosocomio e trattandosi di un trasporto di paziente a rischio si rende opportuna l'accompagnamento da parte della Polizia. Guidare in queste circostanze non è un grosso problema a condizione che non si dimentichino mai quelle regole di prudenza che l'esperienza ci ha insegnato. Per frenata, scatto o ripresa, la nostra ambulanza non può minimamente essere paragonata ad una volante della Polizia, perciò, se quest'ultima corre molto più di noi, non cerchiamo di raggiungerla magari affrontando un incrocio in maniera azzardata; è invece preferibile lasciarla andare in modo che l'agente alla guida, vedendoci ritardare, possa rallentare l'andatura, facendo in maniera che i due mezzi non si perdano di vista.

Procederemo allora in emergenza nel modo in cui siamo abituati, perchè il fatto che si operi sotto scorta non deve illuderci che tutti si fermino. Sui tanti che, percepito il segnale acustico d'allarme cedono il passo e se necessario arrestano il veicolo, è sufficiente una sola persona, che per distrazione o per problemi di udito non si fermi, a costituire un pericolo; è per tale motivo che dobbiamo essere in grado di intuire ed evitare le manovre altrui con tutta l'abilità di cui siamo capaci.

Noterete che durante il tragitto i due veicoli sembreranno come uniti da un elastico: se la volante si posiziona davanti al mezzo di soccorso, essa si avvierà fino a distanziarlo di parecchi metri, poi al primo incrocio la scorta attenderà nel mezzo del medesimo fino a farlo avvicinare, quindi immediatamente ripartirà fino all'incrocio successivo e così via, consentendo all'autista dell'ambulanza una guida più fluida e tranquilla in quanto la vettura della Polizia funzionerà da apripista.

Quando più mezzi di soccorso in emergenza procedono in fila, salvo che per qualche motivo particolare, è buona norma che il veicolo più piccolo preceda quello più grosso, perché così facendo ambedue saranno visibili da lontano.

E' importante che l'utente della strada si accorga che stanno sopraggiungendo due o più mezzi di soccorso in emergenza, perché purtroppo accade talvolta che, passato il primo, il flusso del traffico tenda a richiudersi immediatamente ostacolando i mezzi seguenti che formano la piccola colonna. Non essere visti determina una situazione ad alto rischio e poiché esiste purtroppo anche chi si accoda, necessariamente con manovra fulminea, all'ambulanza o al mezzo dei Vigili del Fuoco per avvantaggiarsi nella progressione di marcia, costui, non vedendo il mezzo più piccolo coperto dal più grande che lo precede, potrebbe coinvolgerlo in un incidente. Qualora ci trovassimo in una situazione in cui non possiamo procedere come sopra consigliato, sarà opportuno, quanto meno, che il secondo mezzo (il più piccolo) segua il primo ad una distanza minima di metri cinquanta/cento o più. Così facendo eviteremo i problemi che potrebbero sorgere a causa di un'imprevedibile manovra altrui.



## POSIZIONAMENTO DEL MEZZO DI SOCCORSO ALL'ARRIVO SUL POSTO

Il presente è un paragrafo basilare in quanto, dal modo in cui si posiziona il mezzo di soccorso, ne deriva, oltre la buona riuscita del servizio stesso, la sicurezza se non addirittura l'incolumità della squadra. La regola delle 3P coniata per tale situazione parla di: proteggere, predisporre, prevenire.

Nel caso specifico parlando di protezione si fa riferimento a quella che può offrire un ostacolo, nel nostro caso rappresentato dal mezzo di soccorso, che si interpone tra un eventuale incidente e il flusso del traffico. Inoltre il veicolo deve essere predisposto all'arrivo di eventuali altri mezzi di soccorso in modo da consentire il transito veicolare che altrimenti formerebbe un ostacolo insuperabile. In una strada ad alta velocità di percorrenza un corretto posizionamento offrirà anche la possibilità di una via di fuga a chi sopraggiungendo velocemente non disponesse di spazio sufficiente all'arresto. Nel caso poi di un improvviso aggravamento della situazione o di un'urgente ospedalizzazione del paziente si dovrà prevedere il collocamento del mezzo in maniera tale da consentirci di abbandonare il luogo dell'evento con la massima rapidità senza innumerevoli manovre. Se il nostro veicolo è il primo ad arrivare sul posto lo arresteremo davanti alla zona interessata dall'evento, interponendolo obliquamente tra l'accaduto e il flusso del traffico. Nel caso in cui si arrivi in supporto ad altro veicolo di soccorso già sul posto e correttamente posizionato, ci fermeremo dopo aver oltrepassato il luogo dell'evento, lasciando comunque posto sufficiente all'arrivo di eventuali altri soccorritori. Può anche essere corretto, per il mezzo giunto come secondo, arrestarsi di fianco al luogo dell'accaduto ma solo alle seguenti condizioni: che non si rilevino pericoli imminenti di incendio o addirittura di esplosione e che il posizionamento non rechi intralcio al transito veicolare. E' evidente che la distanza tra il mezzo di soccorso collocato correttamente ed il punto dove la squadra sanitaria opererà sarà diversa ogni volta in base al tipo di strada, alle condizioni atmosferiche ed altre variabili. Tanto più alta sarà la velocità media di percorrenza nel tratto interessato tanto più distante sarà posizionato il mezzo di soccorso. Esso avrà comunque sempre in funzione i sistemi di segnalazione visiva d'emergenza in dotazione, i fari anabbaglianti e la segnalazione luminosa di pericolo (quattro frecce); inoltre lo sterzo sarà girato in maniera che le ruote anteriori non siano dirette verso la zona delle operazioni.

In tutte quelle situazioni dove il mezzo di soccorso non può essere regolarmente parcheggiato nel rispetto del C.d.S, si devono azionare i girevoli (dicasi di stazionamento). Sorge però il problema di dover lasciar acceso il motore per non rischiare di scaricare la batteria. Attualmente la tecnologia ci mette a disposizione un tipo di lampeggiante che, grazie ad un modesto assorbimento, ci consente di evitare il problema purché non se ne faccia un uso particolarmente prolungato. Non dimentichiamoci che i girevoli di stazionamento non servono solo per rispettare le norme ma soprattutto per renderci maggiormente visibili; quando per servizio siamo posizionati in maniera anomala o addirittura pericolosa, non dobbiamo avere dubbi: girevoli sempre accesi, anabbaglianti ed il segnalatore luminoso di pericolo (quattro frecce) inserito, ricordandoci di disinserirlo immediatamente al momento che ripartiremo.

## MANOVRE A RISCHIO IN AUTOSTRADA

Abbiamo visto, analizzando l'Art. 176 del C.d.S., che determinate manovre in autostrada sono consentite (se indispensabili) a condizione che siano tenuti in funzione i girevoli a lu-



ce blu. Queste manovre, come ad esempio l'inversione di marcia, sono estremamente pericolose e perciò devono essere compiute solo se l'alternativa è assolutamente inadeguata oppure se la circostanza offre sufficienti garanzie di sicurezza (per esempio, nel caso in cui la Polizia Stradale fornisca adeguata assistenza fermando gli automezzi in transito). Qualora si fosse costretti ad effettuare la manovra di inversione a "U" per raggiungere il luogo di un incidente sulla corsia opposta, si procederà nella maniera di seguito descritta: considerando che l'inversione sarà effettuata a sinistra si dovrà occupare la corsia di sorpasso riducendo sensibilmente la velocità, obbligando così anche i conducenti dei veicoli che ci seguono a far altrettanto; individuata poi in lontananza l'interruzione del guardrail

(si tratta di uno spazio destinato alle manovre dei mezzi di soccorso e di polizia) cercheremo di far capire a chi ci segue la manovra che ci apprestiamo a compiere, riducendo maggiormente la velocità ed azionando la segnalazione luminosa di pericolo; giunti all'interruzione, ne occuperemo l'area disponendoci parallelamente ai due sensi di marcia, come in un'ipotetica corsia posta in corrispondenza del guardrail stesso (normalmente la zona riservata alla manovra è di dimensioni adeguate comunque, anche semplicemente con un rapido colpo d'occhio, assicuriamoci che lo spazio a disposizione sia sufficiente, altrimenti desistiamo). A questo punto trovandoci a metà della manovra, per concluderla con successo, dovremo attendere che nessun veicolo sia in vista sulle corsie da impegnare aventi direzione opposta a quella di provenienza.

Accertato ciò con sicurezza porteremo a termine la manovra d'inversione conquistando immediatamente la corsia d'emergenza. Ovviamente tale manovra verrà compiuta con anabbaglianti e girevoli accesi.

Poiché stiamo parlando di autostrada o comunque di strada ad alta velocità di percorrenza e poiché è più probabile dover intervenire per un sinistro quando la situazione meteorologica è avversa, dobbiamo eseguire tali manovre a rischio solo ed esclusivamente per assoluta necessità ed in condizione di sufficiente sicurezza per noi soccorritori e per gli altri. Se mancasse uno di questi presupposti non dovremmo azzardare assolutamente una manovra che potrebbe mettere a repentaglio la nostra e l'altrui incolumità, ma dovremmo invece cercare più avanti nel percorso una zona sicura e solo dopo averla trovata compiere la manovra. Talvolta diventa indispensabile approfittare del primo casello per uscire e rientrare in direzione opposta, cosa non necessaria se trattasi di barriera, dove agevolmente e con sufficiente margine di sicurezza si può compiere l'inversione.

Ci siamo dilungati sulla predetta manovra in quanto si tratta di quella più difficile e più pericolosa. Infatti può essere impegnativa anche una retromarcia in corsia d'emergenza ma contando sul buon senso di chi la esegue non si dovrebbero creare situazioni di particolare pericolo; l'importante è procedere sempre ad una velocità adeguata senza farsi prendere dalla fretta di arrivare.

## TRANSITO AL CASELLO AUTOSTRADALE

La Soc. Autostrade ha in previsione a breve termine di distribuire gli apparecchi "Telepass" per i mezzi di soccorso, in modo da risolvere felicemente tutti i problemi in merito al transito al casello. Poiché però non siamo a conoscenza dei tempi tecnici necessari allo scopo, affronteremo anche tale argomento.

Quando il transito in emergenza è previsto o prevedibile, la soluzione migliore è quella di avvertire la Centrale Operativa Autostrade (C.O.A.) che stabilirà immediatamente quale varco utilizzare informandoci della sua collocazione. Nel caso in cui il contatto con la C.O.A. sia im-



possibile e le circostanze tali per cui sia necessario superare il casello in emergenza, sarà indispensabile individuare la presenza di porte senza sbarra alla stazione prescelta. Se essa ne è fornita e se tali porte risultano accessibili e velocemente transitabili, l'ingresso verrà effettuato in maniera ottimale. E' da non sottovalutare inoltre la porta normalmente destinata al transito dei trasporti eccezionali, perché, proprio in quanto ad essi riservata, è di notevoli dimensioni e di solito sbarrata solo per metà della larghezza; essa ci consentirà il passaggio senza la necessità del sollevamento della barriera. Infine, poiché giungendo al casello autostradale, rallentare è non solo opportuno ma indispensabile, tutto sommato accedere ad una porta munita di sbarra e permetterne l'apertura prendendo il biglietto, come fanno tutti, comporterà un tempo approssimativamente uguale a quello occorrente alla ricerca del varco riservato ai trasporti eccezionali.

Una telefonata alla C.O.A. è di solito la soluzione migliore, la gentilezza e la disponibilità dei suoi operatori favoriranno il nostro compito.

Esistono varie circostanze per cui potremmo trovarci in autostrada con più biglietti o addirittura senza di essi. Vediamone i motivi e come si deve agire in tali casi. E' importante sottolineare che, per ogni biglietto emesso, la Soc. Autostrade gradirebbe un giustificativo di rientro. Pertanto, entrando in emergenza, al fine di intervenire ad esempio su di un sinistro, una volta prelevato il paziente, usciremo sempre in emergenza senza alcun problema, poiché non essendo stato emesso alcun biglietto nessun giustificativo sarà necessario. Altrimenti, quando sia l'ingresso che l'uscita siano effettuati senza emergenza, l'autista sarà tenuto alla compilazione del documento apposito al fine di regolarizzare il transito ottenendo l'esenzione dal pagamento del pedaggio.

Ipotizziamo adesso di entrare in autostrada in emergenza per raggiungere il luogo di un sinistro (senza prelevare quindi il biglietto d'ingresso). Una volta giunti sul posto, scopriamo che la corsa si è rivelata inutile in quanto non vi è alcun ferito da soccorrere e così, rientrando, arriviamo al casello senza alcun biglietto d'ingresso e non più in emergenza. Ebbene sarà sufficiente compilare il suddetto documento per l'esenzione dal pedaggio spiegando all'addetto la motivazione della mancanza del biglietto d'ingresso.

Nel caso opposto, se cioè l'ingresso viene effettuato senza emergenza prelevando regolarmente il biglietto, ed in seguito durante il tragitto siamo costretti ad intervenire su un sinistro o un malore, ci troveremo nella necessità di trasportare urgentemente il paziente in ospedale uscendo in emergenza senza avere il tempo di consegnare il biglietto né tanto meno di compilare l'apposito documento. Sarà però nostra cura, una volta giunti in sede, spedire entrambi alla Soc. Autostrade, apponendo sul primo la scritta ANNULLATO. Nella circostanza in cui, dopo aver accompagnato il paziente in ospedale, si debba riprendere il nostro viaggio in autostrada per l'originaria destinazione, accadrà che ci ritroveremo con due biglietti autostradali d'ingresso. Una volta giunti a destinazione allegheremo al documento d'esenzione il biglietto prelevato per secondo, consegnando però anche il primo con sopra scritte la targa del mezzo, il nome dell'Associazione e la dicitura ANNULLATO.

In fondo si tratta solo di piccoli gesti di collaborazione che a noi non costano tanto e che alla Soc. Autostrade fanno risparmiare tempo prezioso.

## COMPORTAMENTO IN CASO D'INCIDENTE AL MEZZO DI SOCCORSO

Se rimaniamo coinvolti in un sinistro con feriti, il comportamento da tenere sarà quello precedentemente indicato, al fine di non incorrere nell'omissione di soccorso.



Mentre, nel caso in cui, in emergenza, non ci siano feriti ed il nostro mezzo sia in grado di continuare il servizio assegnato in precedenza, anoteremo immediatamente i numeri di targa dei mezzi coinvolti, pregando i conducenti di rimanere sul posto ad attendere il nostro ritorno, in quanto, previo consenso della Centrale Operativa, con molta probabilità ci allontaneremo continuando il servizio. In tale circostanza lasceremo però un biglietto con l'indicazione dell'Associazione di appartenenza e il numero di targa. Quando il numero dei soccorritori presenti sul mezzo sia ritenuto sufficiente, è opportuno farne scendere uno e lasciarlo sul luogo del sinistro alla ricerca di eventuali testimoni dell'accaduto nell'attesa dell'arrivo della Polizia. La procedura corretta sarebbe questa ma purtroppo, a causa della cronica carenza di personale, spesso non è praticabile. Sarà cura della C.O. informare immediatamente le forze dell'ordine dell'accaduto, richiedendone l'intervento per i rilievi del caso.

Tale intervento è indispensabile ogni volta che un mezzo di soccorso, in emergenza o no, sia coinvolto in un sinistro in quanto i rilievi effettuati sul posto sono fondamentali per l'attribuzione di responsabilità.

## TECNICHE DI GUIDA

### LA FRENATA CON O SENZA A.B.S.

Arrestare il veicolo talvolta non è una manovra semplice, anzi può diventare addirittura un'impresa ardua, in relazione alla velocità, alle condizioni del fondo stradale, alla situazione atmosferica ed alla tecnica usata dall'autista.

Poiché le variabili in gioco sono numerose, vediamo come sarà più opportuno agire in caso di necessità.

Un grande aiuto ci è fornito dal progresso tecnologico che ci permette di usufruire di sistemi come l'A.B.S. (Anti Blockier System). Il suo funzionamento ci consente durante una brusca frenata di evitare il bloccaggio delle ruote, causa questo di perdita d'aderenza con conseguente necessità di un maggior spazio di frenata per il definitivo arresto del veicolo. Inoltre, grazie a tale ritrovato, si avrà in qualsiasi momento della frenata la possibilità di sterzare in quanto, non avendo le ruote bloccate, potremo mantenere il controllo del mezzo. Sarà per tanto sufficiente tenere premuto con forza il pedale del freno mentre il sistema stesso penserà ad ottimizzare la frenata consentendoci possibilità di manovra. Se invece il nostro automezzo non dispone dell'A.B.S., sarà fondamentale limitare la forza impressa sul pedale, tanto da frenare al limite del bloccaggio senza che questo avvenga, consentendo così la risposta dello sterzo. Là dove lo spazio fosse insufficiente all'arresto, tenteremo di evitare l'eventuale ostacolo allentando la pressione sul pedale del freno in sua prossimità (facendo in maniera che lo pneumatico riassuma la normale condizione di lavoro garantendo la massima tenuta possibile) e sterzando contemporaneamente; appena superato l'ostacolo e riguadagnato l'assetto, eventualmente riprenderemo la frenata. Nel caso ci trovassimo su un fondo particolarmente scivoloso, tipo neve o ghiaccio, l'aderenza sarà ridotta ai minimi termini nonostante l'uso di sistemi antiscivolo (catene o gomme chiodate). L'arresto di qualsiasi veicolo, in queste condizioni, è veramente molto difficoltoso: procederemo scalando le marce e frenando ad imitazione del sistema antibloccaggio, cioè a frequentissimi e brevissimi colpi di freno, "a mitragliatrice", come qualcuno usa dire; così facendo la perdita di aderenza sarà ridotta al minimo possibile consentendoci un se pur modesto controllo.

Come per tutti gli automezzi, non è consigliabile frenare bruscamente in curva, pena la perdita di aderenza e di conseguenza lo sbandamento; perciò, se siamo costretti ad una frenata



d'emergenza in curva, sarà opportuno farla precederla da una manovra di sterzo che consenta di porre nuovamente le ruote diritte così che la nostra frenata sia in linea retta a garanzia della massima stabilità.

## AFFRONTARE CORRETTAMENTE UNA CURVA

Trazione vuol dire aderenza, questo concetto si evince dall'esempio di seguito riportato. Immaginiamo di dover affrontare una curva in velocità, prossimi al limite dell'aderenza. Prima dell'ingresso scaleremo di marcia e frenando adegueremo la nostra velocità ad essa, quindi l'affronteremo con il motore "su di giri", bello "allegro", con le gomme che mordono l'asfalto. La sterzata sarà precisa e non si avvertiranno forti stridii di gomme, a dimostrazione che la curva non è stata affrontata in maniera esagerata, ma in modo deciso ed in sicurezza. Il motore definito "allegro" ha una funzione primaria nella curva poiché garantisce la trazione o il freno motore. Proviamo ora ad immaginare la stessa curva affrontata in "folle" oppure con una marcia "alta"; quello che ne conseguirebbe è facilmente immaginabile: la perdita di aderenza sarebbe tale da rendere il veicolo ingovernabile. E' ora evidente come la trazione si trasformi in aderenza, conferma ne sia l'auto a quattro ruote motrici, notoriamente più stabile in confronto alle altre. Pertanto, quando si guida in emergenza, il motore deve sempre essere abbastanza su di giri e mai scarico, in curva e non, a garanzia di un buon freno motore e di un brillante scatto che un basso numero di giri non potrebbe fornire con immediatezza.

Andiamo ora a vedere come il C.d.S. definisce la curva.

Curva: raccordo longitudinale tra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

Essa è probabilmente la parte più importante di un percorso, la più impegnativa e la più pericolosa. Partendo dal presupposto che non è mai consigliabile, nemmeno in emergenza, affrontare una curva al limite dell'aderenza, si dovranno tenere sempre presenti le condizioni del manto stradale, perché in relazione ad esse diverso dovrà essere l'approccio. L'ingresso in curva deve essere effettuato in maniera "morbida" e non repentina, la velocità deve rimanere costante fino a che non se ne intraveda la fine; solo allora possiamo gradualmente accelerare. Fondamentale risulterà la delicatezza con cui si trasferiranno i carichi sugli assali (se la manovra di sterzo iniziale fosse brusca, il coricamento del mezzo sulle ruote esterne alla curva sarebbe repentino quanto l'alleggerimento delle ruote interne e ciò determinerebbe perdita di aderenza). Nel caso in cui il comportamento del mezzo, a causa della velocità o di altro fattore, tendesse ad essere lievemente sottosterzante (si definisce tale il comportamento di un autoveicolo che propende ad allargare la curva disegnando una traiettoria di raggio superiore), sarà sufficiente alleggerire il piede dall'acceleratore inducendo un comportamento contrario chiamato sovrasterzante.

Viceversa, se il comportamento fosse leggermente sovrasterzante (disegnando cioè una traiettoria di raggio inferiore, tendendo a puntare il muso verso l'interno), basterà accelerare invertendo così l'atteggiamento del veicolo.

Questi interventi si renderanno indispensabili al fine di garantire sicurezza e comfort di marcia agli occupanti il veicolo stesso e non ultimo al paziente. E' evidente che non dovrebbero essere mai necessarie simili correzioni dovute alla velocità: una curva da correggere è infatti quasi sempre una curva sbagliata; cerchiamo di non commettere tale errori perché non sempre si riesce a rimediarli.

Sempre a proposito di comfort e soprattutto sicurezza analizziamo altri aspetti importantissimi. Ipotizziamo di percorrere una strada a senso unico di marcia ad una o più corsie. Alla giu-



sta andatura ci appresteremo ad affrontare la curva, posizionandoci il più possibile in prossimità del margine esterno di essa, (che d'ora in avanti definiremo "cordolo") rasentandolo. Entrando in curva ci porteremo verso il suo margine interno (detto "corda") fino ad avvicinarci il più possibile ad esso. Rasenteremo la "corda" finché non scorgeremo la fine della curva e a quel punto gradatamente ci riporteremo al margine esterno.

Sintetizzando quanto sopra, una curva si affronta applicando la seguente procedura: cordolo-corda-cordolo.

Il vantaggio che ne deriva è notevole: sfrutteremo la massima ampiezza della curva, utilizzando tutta la strada a nostra disposizione, e se per caso la nostra eccessiva velocità oppure il fondo non in perfette condizioni ci provocassero un importante sovrasterzo, tanto forte da trasformarsi in una sbandata compensabile solo controsterzando, disporremo lateralmente, rasentando la corda, di spazio utile a consentire il ripristino del corretto assetto e di conseguenza di un più ampio margine di sicurezza per evitare di finire fuori strada.

Se diversamente ci trovassimo, al momento della sbandata, lontani dalla corda o addirittura vicini al margine esterno, avremmo meno possibilità di riuscire nella manovra di ripristino. La tecnica sopra descritta si applica anche alle strade a doppio senso di marcia (ovviamente la corda sarà rappresentata dalla linea centrale di mezzzeria), tenendo però ben presente che per nessun motivo si deve invadere la corsia opposta, salvo quando in emergenza si sia costretti a superare un incolonnamento veicolare e di conseguenza ad affrontare contromano una curva; in tal caso lo si farà a bassissima velocità, praticamente a passo d'uomo, pronti evitare l'ignaro automobilista che non si aspetta di trovarci sulla sua corsia.

Da evitare inoltre, nei limiti del possibile, repentini cambiamenti di assetto (rollio). Se dovessimo eseguire uno slalom tra coni stradali, non sterzeremo con vigorosi movimenti del volante ma imprimendo al medesimo un movimento fluido e continuo. Questo "pennellare" la strada si trasformerà in una guida piacevole ed efficace, senza sbalzi e senza ondeggiamenti bruschi ed eccessivi.

## DOSSI, SALITE E DISCESE

Su tale argomento non c'è molto da aggiungere a ciò che normalmente ogni scuola guida consiglia ai propri allievi. Sappiamo infatti che può essere pericolosa una velocità elevata nell'affrontare un dosso, in primo luogo perché molto probabilmente la visuale oltre di esso non è ottimale o è addirittura nulla e pertanto possiamo ritrovarci improvvisamente di fronte ad un ostacolo appena superato il dosso stesso; in secondo luogo perché nel superare un dosso in velocità subiamo naturalmente un alleggerimento sugli assali, con conseguente importante perdita di aderenza, che rivestirebbe un ruolo negativo nel caso in cui si rendesse necessaria una frenata o una correzione di direzione. Inoltre non dimentichiamo che, per il paziente eventualmente a bordo, un forte sobbalzo del mezzo non è certamente consigliabile, senza poi tener conto dei soccorritori i quali probabilmente preferiscono una guida più attenta. Anche per la cunetta, che è l'opposto del dosso, vige la stessa regola, cioè devono essere evitate tutte le manovre che tendono a mettere a repentaglio la stabilità del mezzo a causa di sobbalzi dovuti alla forte velocità.

Salite e discese si percorrono con gli stessi criteri di buon senso che adotteremmo in qualsiasi altra situazione delicata. Esse infatti comportano normalmente una certa difficoltà, se non per noi, probabilmente per gli altri utenti della strada e per questa ragione è necessaria sempre la massima attenzione.



## CORRETTA ANDATURA

Definire il corretto modo di procedere per un mezzo di soccorso in emergenza non è facile, perché troppe sono le varianti che vi possono influire come il tipo di servizio e l'orario in cui si svolge, le condizioni meccaniche del veicolo, la situazione atmosferica e mille altre. E' però importante affermare che l'andatura non dovrà mai essere "nervosa" ma più calma e fluida possibile, evitando di stare troppo vicini al veicolo che ci precede di cui una manovra improvvisa può causare un incidente. Cerchiamo di intuire le intenzioni altrui, ma cerchiamo altresì di far capire agli altri quale sia la nostra, ad esempio azionando gli indicatori direzionali apprestandoci a compiere una svolta anche se in emergenza non siamo tenuti agli obblighi imposti dal C.d.S., perché ciò consentirà agli altri utenti della strada di capire in maniera migliore la nostra direzione. E' capitato, per fortuna raramente, di vedere transitare un veicolo in emergenza con in funzione la segnalazione luminosa di pericolo (quattro frecce); vogliamo credere che il conducente l'avesse dimenticata inserita alla partenza, perché, se così non fosse, è bene precisare che non è ammissibile viaggiare per strada in tal modo, in emergenza o no. Infatti essa si deve azionare solo nei casi previsti dall'articolo 153 comma 7 del C.d.S. e cioè nei casi d'ingombro della carreggiata, durante il tempo necessario a collocare e riprendere il segnale mobile di pericolo, quando per avaria il veicolo è costretto a procedere a velocità ridotta, quando si verificano improvvisi rallentamenti ed in tutti i casi in cui la fermata d'emergenza costituisca pericolo.

## CORSIA PREFERENZIALE

Normalmente il transito nelle corsie preferenziali è riservato, oltre che ai mezzi di soccorso, anche ad altre categorie di veicoli, e nonostante il numero considerevole di essi che quotidianamente vi transitano, sembra che gli altri utenti tendano a sottovalutare il fatto che un mezzo le possa percorrere. Da ciò spesso ne consegue che molti, all'incrocio con una corsia preferenziale, non prestino ad essa l'attenzione dovuta, provocando quindi gravi problemi a chi la utilizza. Il consiglio è di posizionarci il più possibile al centro strada, senza oltrepassare la linea di mezzeraia, e di usare maggiore prudenza agli incroci. Nel caso in cui la si percorra con sirena e girevoli inseriti, la scelta del centro strada è ancora più importante anche perché tale posizionamento ci rende maggiormente visibili. Percorriamo quindi le preferenziali con la massima prudenza perché molto spesso, purtroppo, sono teatro d'incidenti. Esistono anche corsie riservate esclusivamente ad una singola categoria di utenti, ad esempio Taxi o Nettezza Urbana; se in emergenza riteniamo utile transitarvi siamo autorizzati a farlo, se invece non siamo in emergenza vi transiteremo senza averne diritto e saremo per ciò passibili di sanzione amministrativa.

## DISTRIBUZIONE E VARIAZIONE DEI CARICHI SUGLI ASSALI

Approfondiamo ora l'argomento, già accennato nel paragrafo riguardante le curve, relativo alle eventuali variazioni di assetto dovute al cambiamento, più o meno repentino, della distribuzione dei carichi sugli assali.

Ogni veicolo nasce con una distribuzione dei carichi stabilita dalla casa costruttrice, mirata ad offrire il massimo comfort con la massima sicurezza. L'ambulanza è però un tipo di veicolo molto particolare, perché nasce come un mezzo adibito al trasporto cose, viene poi allestito con materiali e strumentazioni più o meno pesanti, modificato per trasportare persone ed operativamente utilizzato come un mezzo veloce, tanto da essere paragonabile più ad un'autovettura che ad un veicolo da lavoro quale inizialmente era stato progettato. A questo



punto cerchiamo di capire come il variare della distribuzione dei carichi possa portare ad uno squilibrio che infici l'aderenza e di conseguenza la tenuta di strada.

Ogni manovra comporta una più o meno importante modifica sulla distribuzione dei carichi. Ad esempio frenando si tenderà a caricare l'avantreno con la conseguenza di scaricare il retrotreno, accelerando invece si otterrà l'effetto contrario. Questo movimento intorno all'asse trasversale si chiama "beccheggio" e comporta una diminuzione dell'aderenza dell'assale che risulta più scarico. Ciò spiega perché frenando bruscamente in curva, è soprattutto l'assale posteriore a sbandare, in quanto il più scarico dei due, rendendo il veicolo fortemente sovra-sterzante. Alla luce di quanto detto, possiamo comprendere il motivo per cui l'equilibrio dei carichi sugli assali, mantenuto alla perfezione da una corretta manovra d'ingresso in curva e da un'opportuno dosaggio della velocità, renda la curva stessa di facile e sicura riuscita; difatti lievi decelerazioni o accelerazioni fanno sì che il comportamento del mezzo vari, da sovra-sterzante a sottosterzante e viceversa, proprio perché modificando la distribuzione dei carichi alleggeriamo più o meno un assale.

E' per questo motivo che i freni più importanti sono quelli anteriori.

## RETROMARCIA

La retromarcia è una manovra alla quale normalmente non siamo molto allenati, ma alla guida di un mezzo di soccorso può capitare più spesso che in altri frangenti di doverla effettuare. Non è difficile come a qualcuno potrebbe sembrare e gli specchi retrovisori di notevoli dimensioni che equipaggiano le ambulanze contribuiscono a renderci il compito meno difficoltoso. L'iniziale regolazione degli specchi è alla base della buona riuscita della guida; quelli laterali esterni devono permettere di vedere la linea della fiancata, oltre a tutto l'orizzonte possibile in base alle dimensioni degli specchi stessi.

Iniziamo la retromarcia, assicurandoci preventivamente dell'assenza di ostacoli in corrispondenza della parte posteriore centrale del mezzo (non visibile dagli specchi laterali). Se individuiamo un ostacolo posto lateralmente, basterà che, rasentandolo ad una distanza di circa cinquanta centimetri, si faccia indietreggiare l'automezzo fino a quando l'assale posteriore non avrà superato l'ostacolo di qualche centimetro. Al momento che quest'ultimo si troverà oltre la ruota posteriore verso quella anteriore, possiamo, se c'è la necessità, iniziare a sterzare in direzione dell'ostacolo stesso, cioè girando lo sterzo a destra se l'ostacolo si trova a destra o viceversa e così ne otterremo il superamento girandogli intorno.

L'esempio che meglio rende l'idea è sempre quello dello slalom tra coni stradali: appena il cono viene oltrepassato dall'assale posteriore interponendosi tra questo e quello anteriore, la sterzata che andremo ad effettuare verso il cono stesso non ne comporterà l'investimento, cosa che si verificherebbe con molta probabilità se non aspettassimo il superamento di esso da parte della ruota posteriore.

## AFFRONTARE UN INCROCIO CON IL SEMAFORO ROSSO O SENZA DIRITTO DI PRECEDENZA

L'argomento del presente paragrafo è di estrema delicatezza e, poiché riguarda una circostanza in cui spesso ci imbattiamo, è indispensabile capirne i pericoli ed impadronirci della tecnica idonea a superarli, ormai più che collaudata.

Esistono numerose tipologie d'intersezione e pertanto dovremo necessariamente generalizzare dividendole in due tipi: incroci coperti e incroci scoperti. L'incrocio coperto è, per definizione, un incrocio tra due o più strade dove, per ragioni oggettive, i conducenti dei veicoli che



sopraggiungono da direzioni diverse possono vedersi solo all'ultimo momento, praticamente dopo averlo già impegnato, seppure parzialmente. L'incrocio scoperto invece si differenzia dall'altro per il fatto che i conducenti hanno la possibilità di vedersi prima di giungervi, trattandosi di un incrocio "aperto", vale a dire con ampia visuale.

Nell'approssimarsi in emergenza ad un incrocio, sia esso del primo o del secondo tipo, sarà opportuno innanzitutto adeguare la velocità alla circostanza; se poi trattasi di incrocio coperto, alla linea di arresto ci fermeremo e lo supereremo solo con la certezza che gli altri utenti ci abbiano visto e sentito e di conseguenza ci cedano il passo. Qualora non ne fossimo certi attenderemo prima di ripartire che la situazione sia sotto controllo in modo da non rischiare. Se invece ci troviamo in un incrocio scoperto, agiremo in base alla circostanza specifica, ossia, a meno che l'intersezione non sia completamente sgombra e nessuno vi si stia approssimando, la affronteremo in decelerazione con la seconda marcia innestata e tenendo il piede sul freno in modo da poter arrestare il veicolo velocemente in caso di necessità. Seppure nel rispetto della comune diligenza e prudenza, dobbiamo necessariamente superare l'incrocio e ora abbiamo capito come: massima attenzione e pugno di ferro in quanto di velluto.

Teniamo anche presente che talvolta la sirena tende a confondere gli automobilisti i quali, per distrazione, potrebbero compiere manovre imprevedibili. Da tale considerazione consegue la necessità di usare cautela anche nel superamento in emergenza di un incrocio con il semaforo verde. Inoltre, per fortuna raramente, potrebbe anche capitare di incrociare un altro mezzo di soccorso anch'esso in emergenza in fase di superamento dell'intersezione con semaforo rosso nella sua direzione, e quindi, nonostante la via libera concessa dal semaforo, dobbiamo sempre e comunque usare prudenza. Vedremo poi nel paragrafo specifico quale sia il comportamento da tenere in quest'ultima situazione. Ricordiamo ancora che è sufficiente il mancato arresto di un solo veicolo al nostro passaggio a provocare un sinistro, come spesso accade quando la presenza di un mezzo di notevoli dimensioni al lato di un altro veicolo limita a quest'ultimo la percezione acustica e visiva del nostro mezzo di soccorso.

## CONTROMANO E CONTROSENDO

Non sempre è consigliabile, anche se in emergenza permesso, percorrere una strada controsenso, pur con tutte le cautele del caso, perché, comportando tale manovra forti rischi, dovrebbe essere compensata da altrettanti vantaggi. La strada da percorrere controsenso dovrà avere caratteristiche che la consentano: prima fra tutte che due mezzi si possano scambiare, altrimenti basterà un solo veicolo ad ostruirci il passo e a farci perdere il tempo che dovevamo guadagnare, senza considerare che la situazione si potrebbe complicare maggiormente con il sopraggiungere di altri veicoli, costringendoci addirittura a retrocedere.

Pertanto, prima di decidere di affrontare un tratto di strada controsenso, è bene valutarne l'effettiva necessità e soprattutto i vantaggi ottenibili. Qualora la scelta risulti obbligata, il guidatore condurrà il mezzo di soccorso a passo d'uomo tenendo strettamente la destra, fermandosi abbondantemente prima di ogni incrocio o curva coperta, assicurandosi che nessuno stia sopraggiungendo. Vista la bassissima velocità di percorrenza, sarà bene far scendere un soccorritore che precedendolo gli faciliterà il compito.

Parliamo adesso di una manovra a cui spesso siamo costretti: il transito contromano. Procedendo, ad esempio, in emergenza per un incidente stradale su una strada a due corsie, una per senso di marcia, una volta in prossimità del luogo del sinistro, saremo costretti a circolare contromano per superare la coda formatasi. In situazioni simili non è possibile fare diversamente. Avanzaremo quindi lentamente cercando di rimanere più a destra possibile, rasentan-



do le auto incolonnate e prestando la massima attenzione a chi transita in senso opposto. Quando però le circostanze siano tali da offrirci un'alternativa, approfittiamone, in quanto anche il contromano, in special modo in curva, fa parte di quelle manovre ritenute estremamente pericolose.

A volte ci sono differenze tra teoria e pratica ed è anche vero che le circostanze in cui possiamo trovarci sono così numerose che non possiamo analizzarle tutte; di conseguenza, là dove possa sorgere un dubbio, la riflessione e l'azione prudente ci permetteranno di risolvere con sicurezza e successo ogni problema che si presenti.

## AREE PEDONALI

Queste aree, normalmente riservate al transito pedonale, sono ovviamente percorribili in emergenza. Altrimenti, il C.d.S. stabilisce deroghe per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie. Anche se queste non fossero previste, basterebbe sicuramente il buon senso di eventuali agenti preposti al traffico ad evitarci problemi. A causa della natura di tali aree, sarà indispensabile procedere a passo d'uomo fino al punto in cui dobbiamo recarci, posizionando il mezzo sempre in maniera corretta, rispettando la regola delle 3P.

## INCROCIO CON ALTRO MEZZO DI SOCCORSO IN EMERGENZA

Tale rara circostanza si gestisce nel modo seguente: se entrambi i mezzi giungono contemporaneamente ad una intersezione regolata da impianto semaforico, passerà per primo colui che ha il semaforo verde e dopo l'altro che ha il rosso; nel caso di un incrocio non regolato da semaforo, l'oltrepasserà per primo chi transita in strada con diritto di precedenza e solo successivamente l'altro.

## SCENARI A RISCHIO E ZONE DI PERICOLI

### INTRODUZIONE E DEFINIZIONE

L'argomento di questo capitolo non è strettamente legato alla guida, ma è fortemente collegato ad una nuova interpretazione del ruolo di autista d'ambulanza che ci sta molto a cuore. Saremo necessariamente concisi e schematici perché il tema è ampio e richiederebbe una relazione a parte.

Si possono definire a rischio i seguenti scenari: incidente stradale, intervento in ambiente contaminato da materie tossiche, nocive o da gas, tentati suicidi e interventi per alienati mentali. L'équipe di soccorso sanitario deve avere la consapevolezza che un intervento in uno scenario a rischio mette indiscutibilmente a repentaglio la propria sicurezza. Sarà in fase organizzativa che ogni associazione o ente di soccorso adotterà quelle misure autoprotettive che consentiranno al proprio personale di ridurre al minimo i pericoli. Nasce quindi l'esigenza di creare, all'interno della squadra, una figura di riferimento che si occupi anche di tutto quello che non riguarda strettamente il sanitario, come leggi, norme e sicurezza. Dovrà impegnarsi non solo sugli aspetti riguardanti la conduzione del mezzo, ma ad esempio anche su quelli relativi al T.S.O., si interesserà d'autoprotezione, per se stesso e per la squadra, saprà rompere correttamente un cristallo di un'autovettura ed usare gli strumenti da scasso ormai in do-



tazione su tutte le ambulanze. Tale figura di riferimento è stata individuata nell'autista per più motivi: età anagrafica (almeno ventuno anni), anzianità di servizio (di solito ogni associazione permette di guidare solo dopo un lungo periodo di volontariato), conseguente esperienza maturata ed indiscutibile necessità della sua presenza (è evidente che se manca chi guida vengono meno i presupposti per la partenza).

## STRUMENTI AUTOPROTETTIVI

Essi possono essere divisi in due categorie:

### 1. Strumenti attivi

- Protocolli operativi, che garantiscono di per sé una sequenza di azioni sicure e corrette da compiere.
- Formazione, che deve essere fatta costantemente e prevedere corsi di aggiornamento periodici

### 2. Strumenti passivi

- Attrezzature
- Equipaggiamento autoprotettivo

Detto questo, in fase organizzativa cercheremo di cogliere tutto ciò che può comportare pericolo studiando attentamente gli scenari a rischio, adottando poi tutte le misure di sicurezza attive e passive atte a ridurre il pericolo stesso.

## PROCEDURE OPERATIVE:

### VALUTAZIONE G.A.S.

- Guardo se ci sono pericoli evidenti
- Ascolto le dichiarazioni dei presenti che potrebbero riportare pericoli occulti
- Segnalo alla C.O. se ho bisogno di ulteriori mezzi e attrezzature

Il flusso informativo verso la C.O. deve essere immediato e mirato prevalentemente alla descrizione sommaria di ciò che si vede; deve inoltre contenere la richiesta di ulteriori mezzi atti a permettere il prosieguo dell'operazione di soccorso. In questa fase deve essere richiesto l'intervento dei Vigili del Fuoco qualora dai dati raccolti risultino presenti rischi non fronteggiabili.

Prima di arrivare alla fase di contatto fisico con il soggetto da soccorrere ci dobbiamo preoccupare di accedere al luogo prendendo ogni precauzione possibile, rimuovere materialmente i pericoli anche potenziali e stabilizzare la scena dell'evento. ossia proteggere la scena stessa da eventuali pericoli secondari i cui effetti al momento non sono apprezzabili ma che potrebbero entro breve mettere a serio rischio il successo dell'intera operazione di soccorso. E' di vitale importanza fare in maniera che la situazione non si aggravi, permettendo così l'applicazione dei protocolli sanitari in sicurezza.

## GESTIONE DEI BYSTANDERS

I Bystanders sono coloro che, non facendo parte dei soccorritori, si trovano sulla scena dell'evento in qualità di curiosi. Essi osservano, ma spesso capita che assumano atteggiamenti anche pericolosi, ad esempio fumando vicino ad un autoveicolo incidentato che sta perdendo carburante, o che per vedere meglio si posizionino tra l'èquipe sanitaria ed il pa-



ziente e così via. Siccome chiunque sia presente in uno scenario a rischio senza aver avuto una corretta formazione sul comportamento da tenere costituisce un potenziale pericolo, occorre necessariamente gestire questi personaggi in modo che, invece di rappresentare una minaccia, possano aiutarci espletando compiti di secondaria importanza come il posizionamento del triangolo.

Perché si venga ascoltati sarà sufficiente rivolgersi all'interlocutore educatamente ma con fermezza, iniziando il dialogo, per esempio, facendogli notare l'intralcio che sta arrecando alle operazioni di soccorso.

### GESTIONE DEI BYSTANDERS

- Ridurre il rischio che gesti inconsulti, non calcolati, magari abitudinari (accendere una sigaretta), creino situazioni di pericolo in relazione al fatto occorso;
- Lasciare libera la scena dell'evento evitando che essi stazionino in aree necessarie alle manovre di soccorso e al posizionamento di eventuali altri mezzi;
- Impedire che vengano distrutti indizi e prove necessarie all'avvio delle indagini da parte delle forze dell'ordine (Polizia Giudiziaria)

### UTILIZZO DI UN ESTINTORE PORTATILE D'INCENDIO

Può capitare che all'arrivo sul luogo di un incidente si debba fronteggiare un principio d'incendio con l'estintore in dotazione all'ambulanza. L'intervento dovrà essere tassativamente conseguente all'allertamento dei Vigili del Fuoco tramite la C.O..

L'utilizzo corretto ed immediato dell'estintore può essere efficace se si rispettano alcune regole:

- Indossare i dispositivi di protezione individuale
- Accedere al comparto interessato prima di azionarlo. Non serve a nulla scaricare l'estintore sul cofano.
- Azionarlo in un'unica soluzione e poi allontanarsi velocemente.

La scelta del tipo d'estintore più idoneo all'uso in situazioni di emergenza sanitaria varia tra quello ad Anidride Carbonica e quello a polvere. Il primo è consigliabile per la sua bassa tossicità in relazione all'estrema volatilità dell'estinguente nel caso in cui non sia possibile allontanare soggetti incarcerati in luoghi confinati (es. abitacolo di veicolo) Il secondo tipo per l'alto potere estinguente su tutti i sistemi incendiati si utilizza negli altri casi. E' evidente che un estintore dovrà essere di adeguate proporzioni e manovrato sempre con il vento alle spalle.

In caso di soggetto incarcerato, prima di agire con l'estintore, sarà necessario proteggerlo con coperta ignifuga, in particolare andranno protette le vie aeree per evitare che ne inalino il contenuto. L'incendio del vano motore è possibile che si sviluppi anche dopo il nostro intervento, a causa, per esempio, di una continua fuoriuscita di carburante, o per effetto di un cortocircuito dovuto alla compromissione dei sistemi elettrici ed elettronici di bordo.

Per questo occorre ridurre il rischio d'incendio togliendo energia elettrica agli automezzi incidentati; per fare ciò basterà spegnere il quadro della vettura girando semplicemente la chiave di accensione. Una manovra necessaria qualora non sia possibile accedere alla chiave di avviamento o comunque per stabilizzare definitivamente la situazione è quella del distacco della batteria di accumulatori



(Detta semplicemente batteria) che generalmente si trova nel vano motore. In alcuni tipi di veicoli è posizionata nel vano bagagliaio mentre negli autocarri, generalmente, è posta lateralmente all'automezzo stesso in appositi vani.

Il distacco della batteria avviene, dopo aver indossato i dispositivi di sicurezza, tramite lo sganciamento del morsetto identificato con il colore nero e segno – (meno).

## STABILIZZAZIONE DELLA SCENA DELL'EVENTO

In alcuni casi l'automezzo incidentato non risulta stabile in base alla posizione assunta dopo l'evento o per altre cause tra cui quelle atmosferiche (neve o ghiaccio). Si deve necessariamente provvedere a stabilizzarlo prima del contatto con la persona da soccorrere in quanto l'instabilità del veicolo potrebbe creare pericolo per la squadra e per il paziente. A maggior ragione è da considerarsi la necessità di stabilizzare il veicolo nel caso in cui sia finito su terreno impervio o scosceso (scarpata). In condizioni ordinarie è necessario tirare il freno di stazionamento (freno a mano) e, qualora la pendenza del terreno sia apprezzabile, porre alcune "zeppe" (pietre, pezzi di legno ecc.) davanti o dietro gli pneumatici, a seconda della disposizione del veicolo in ragione della pendenza. Immediatamente dovremo richiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco che al loro arrivo provvederanno alla definitiva messa in sicurezza.

Va posta particolare attenzione quando, anche dopo urti di particolare violenza, non sia stato espulso l'airbag. A causa di un mal funzionamento detto congegno potrebbe innescarsi durante il soccorso urtando con forza un soccorritore. Per evitare questo non è certo che sia sufficiente il distacco della batteria, pertanto, se il pallone non risulta fuoriuscito agiamo con la massima cautela ed attenzione possibili. Nel caso che, durante l'attesa dei Vigili del Fuoco, si rendesse necessaria la rottura di un cristallo dell'autovettura, è importante sapere che detta operazione deve essere eseguita solo dopo aver protetto l'eventuale occupante, oppure su un vetro non adiacente all'incarcerato. Si procederà colpendo il vetro in uno degli angoli con un apposito arnese da scasso (mazza o punteruolo) in quanto la parte centrale del medesimo presentando maggiore elasticità contribuirà a rendere più difficile l'operazione.

## AMBIENTI CONTAMINATI

Nel caso in cui il nostro intervento venga richiesto in un ambiente dove esiste il fondato dubbio di una contaminazione (per esempio a causa di monossido di carbonio o gas infiammabili), è indispensabile l'uso di sistemi autoprotettivi specifici che consentano il totale isolamento dall'atmosfera. L'uso di queste attrezzature comporta un adeguato addestramento. La semplice maschera a filtro, più comunemente detta antigas, non garantisce l'isolamento ambientale necessario ed il suo utilizzo, essendo subordinato alla quantità di ossigeno presente, ha enormi limiti operativi. L'intervento dei Vigili del Fuoco è indispensabile al fine consentire l'operazione di soccorso.

La stessa procedura di allertamento dei Vigili del Fuoco, prima di entrare nella zona di pericolo, si dovrà adottare anche in caso d'intervento dove sia presente un rischio di folgorazione, ad esempio nel caso in cui un autovettura, andando ad urtare un palo dell'alta tensione ne abbia compromessa la stabilità o addirittura provocato il crollo, rendendo il conduttore di corrente pericolosamente vicino al manto stradale.

L'équipe sanitaria dovrà attendere l'arrivo del soccorso tecnico qualificato che, mettendo in sicurezza la scena dell'evento, le consentirà l'intervento.



## OSSERVAZIONI FINALI

Un cenno merita la posizione che si assume dopo essersi seduti al volante di un veicolo perché essa rende più o meno sicure tutte le manovre necessarie allo svolgimento del compito dell'autista, derivando da ciò la sua importanza.

Essa deve essere comoda, garantendo la possibilità di portare a fondo corsa il pedale del freno con la gamba flessa: il bacino si spingerà alla congiunzione tra schienale e sedile ed il piede sinistro verrà premuto sul passaruota garantendoci un buon ancoraggio ed evitandoci così pericolosi sbilanciamenti. Le mani saranno poste parallelamente sul volante (a ore 09,15 oppure a ore 10,10) e sempre cercando di mantenerle in tal maniera si eseguiranno le curve più larghe. Per curvare a destra, il volante verrà tirato verso il basso dalla mano destra mentre la sinistra accompagnerà la manovra, e viceversa in caso di curva a sinistra. Ciò ci darà la possibilità di gestire il mezzo in sicurezza consentendo qualsiasi intervento di sterzo si rendesse necessario durante la curva.

Alcuni accorgimenti contribuiranno a fare di un buon autista un ottimo autista: massima delicatezza nello sterzare come nel rilasciare la frizione, evitando buche e fondi particolarmente sconnessi, senza montare su marciapiedi, spartitraffico e banchine in genere; fluidità nella partenza evitando "sgommate" per non compromettere la vita degli organi meccanici; leggerezza sui comandi, soprattutto sui freni. Rilasciare la pressione sul freno un attimo prima che il veicolo si arresti, permettendo alle ruote di compiere un ultimo quarto di giro quasi in libertà, eviterà uno "sballottamento" particolarmente antipatico se non addirittura dannoso per il paziente. Per finire un'ultima raccomandazione: quando non procediamo in emergenza, quindi senza girevoli e sirena in funzione, cerchiamo di tenere una guida esemplare, in primo luogo per rispettare il C.d.S., in secondo luogo perché sarebbe disdicevole che la popolazione si facesse un'idea sbagliata di noi, paragonandoci al bambino che si diverte con il giocattolo nuovo. Evitiamo comportamenti da conducenti maleducati, anzi facciamo in maniera di essere sempre un esempio per tutti!